

Jordi Espin, portavoz de FERM

# “No vamos en contra de las navieras: lo que pedimos es transparencia”



Páginas 4 y 5



Terminal Norte del Puerto de Valencia

# La Comisión Europea reitera: “No hay infracción”

Página 3

FERROVIARIO • En 2020 la compañía regresó a los números rojos con un resultado negativo de 42,69 millones

# Renfe Mercancías acumula 370 millones de pérdidas en diez años

Página 6





**LOGÍSTICA** • Jordi Espin, portavoz del Foro Español de Referencia Marítima, apela a abandonar los roles dominantes en la cadena logística

# “No vamos en contra de las navieras: lo que pedimos es transparencia en las operaciones”

**LEILA ESCRIBIELA**  
BARCELONA

“El transporte marítimo es uno de los corazones de la intermodalidad y, si no funciona, el resto tampoco”. En declaraciones a Diario del Puerto, Jordi Espin, portavoz del Foro Español de Referencia Marítima (FERM), creado recientemente por diversas asociaciones, describe que la disrupción actual, donde entra en juego la crisis económica con sus consecuencias a largo de toda la cadena logística, “está afectando a todos los medios de transporte”.

De entre todos ellos, Espin destaca el transporte marítimo. “Hemos normalizado que el servicio del transporte marítimo sea malo y que no funcione bien. Es una situación que debemos denunciar y reclamar: que el marítimo ofrezca el servicio que toca y el que los clientes demandan”, apunta Jordi Espin.

Según explica, a su entender las navieras no han tomado una postura de diálogo en el escenario actual. “Las navieras no están. Solo publican comunicados para anunciar que van a estrenar un buque nuevo menos contaminante. Pero, ¿cuánto hace que no anuncian que van a mejorar los servicios?”.

En esta línea, Espin lamenta la falta de diálogo y transparencia y se pregunta por qué tampoco las navieras han anunciado sus resultados económicos con los “billones de dinero” ganado.

“Falta diálogo para analizar cómo se puede mejorar. Por tanto, no vamos en contra de las navieras, pero les pedimos que sean transparentes y estén presentes en el diálogo”, incide.

Para ello, a finales de junio, un total de 13 asociaciones, a las que recientemente se han sumado dos más, crearon el Foro



Jordi Espin, portavoz del Foro Español de Referencia Marítima (FERM).

**“El objetivo es analizar qué podemos hacer entre todos para cambiar y solucionar problemas como la falta de contenedores, espacios, puertos congestionados, y para ello las navieras deben poder sentarse con nosotros, pero no están”**

Español de Referencia Marítima con el objetivo “de buscar los puntos críticos en común de todas las empresas cargadoras

respecto al transporte marítimo”, explica Espin.

El Foro, añade, “es una voz, más allá del cargador individual, para relacionarnos con las navieras”. Además, otro punto importante de la entidad es impulsar el trabajo de ambas partes, es decir, “hacer los deberes”. De este modo, “FERM no es solo una plataforma para quejarnos, nosotros también debemos mejorar”, afirma el portavoz.

En esta línea, Espin recuerda que el Foro “va a favor de que el mercado mejore”. Es decir,

“más allá de los precios, hay que analizar qué podemos hacer entre todos para cambiar y solucionar problemas como la falta de contenedores, espacios, puertos congestionados, y para ello las navieras deben poder sentarse con nosotros, pero no están”.

#### **Asumir retos futuros**

A pesar de que FERM ha nacido en un contexto delicado para el transporte marítimo en especial, Jordi Espin recuerda que el mundo “no se acaba en las navieras, de hecho, acaba de empezar”.

## 15 entidades

A las asociaciones AEC, ANFAC, ANFFECC, ASCER, CEPCO, COMINROC, FEIQUE, FdA, HYSPALIT, OFICEMEN, Transprime, UNESID y UNO, que crearon el Foro Español de Referencia Marítima (FERM), se han sumado este verano dos nuevas entidades, la Asociación Nacional de Importadores de Materias Primas (AIMPR) y ASPAPEL.

El Foro nació a finales de junio y principios de julio con el objetivo de analizar y ser el interlocutor en el nuevo paradigma del transporte marítimo global surgido a partir de la situación post pandémica.

**“FERM no es solo una plataforma para quejarnos: nosotros también debemos mejorar”**

“Hay muchas normativas que están por venir, costes, nuevos combustibles, nuevos buques, nuevas maneras de ser transparentes, y queremos convertirnos en un actor imprescindible e ir todos a una”, señala.

Como ejemplo, Espin apunta al debate que comenzará en breves en torno al “Emission Trading System, con el cual la CE quiere definir un marco para pagar por contaminar”.

Por ello, “más allá de las instituciones, queremos afrontar los

## Próximamente: Reunión con Puertos del Estado y MITMA

El Foro Español de Referencia Marítima, creado a principios de julio, prevé organizar una reunión interna para reemprender su actividad tras los meses de verano y abordar, de nuevo, los puntos críticos del transporte marítimo. Entre ellos, uno de los objetivos es solicitar formalmente una reunión con Puertos del Estado y con el Ministerio de Transportes para “hacerles llegar nuestro análisis de la situación marítima actual”.

“Puertos del Estado y MITMA deben remitir esta información a la Comisión Europea, por lo que es im-

portante que nosotros, como usuarios, les traslademos lo que pensamos y cómo está funcionando” y, de este modo, establecer el contacto con Europa. Por otra parte, “también queremos pedir a Puertos

**“Nadie osa a levantar la voz contra las navieras, ni los puertos ni nadie”**

del Estado que nos ofrezca transparencia de lo que pasa en los puertos”, en relación a temas como la congestión. “Nadie osa a levantar la voz contra las navieras, ni los puertos ni nadie, y lo que necesitamos es que cuando haya un problema en el puerto, más allá de que el puerto diga qué hace y hará posible por solucionarlo, y así lo creemos, es que nos digan cómo está la situación, si se prevé congestión, escalas, quién lo ha causado...”. En definitiva, explica Espin, “necesitamos que todas las partes expliquen cómo ven el servicio para poder mejorarlo”.

## Nuevo obstáculo: el “shipper of choice”

Para Jordi Espin, portavoz de FERM, otro de los puntos importantes que debe trabajarse con las navieras, además del resto de problemas sobre los precios, es que “las navieras están escogiendo a sus clientes”. En principio, “puede no parecer inconcluyente, pero “no sabemos en base a qué escogen a los clientes”, afirma. De hecho, “hay mercancías relevantes e importantes que se quedan en tierra y no se transportan, no porque no puedan pagar, sino porque la na-



El Foro Español de Referencia Marítima está integrado por 15 asociaciones.

mecanismo que se une a la falta de equipos o a la bajada de frecuencias de las rutas. Las navieras quieren “un shipper que no cargue mucho, pero tampoco que cargue muy poco”. En definitiva, se trata de algo que “no existe” y que “alguien se ha inventado”, concluye el portavoz de FERM.

### Campaña de Navidad ¿en peligro?

En estos momentos, confiesa Espin, “no sabemos en base a qué factores escogen las navieras a los cargadores ni tampoco qué piensan hacer de cara a diciembre y al 2022”.

En esta línea, incide Espin, “la campaña de Navidad está comenzando a peligrar por culpa de las navieras”, ya que, “necesitamos saber qué harán y cómo, es decir, confirmaciones y estabilidad”.

De hecho, asegura, “las primeras que no cumplen las previsiones son ellas, ya que no sabes cuándo llegará la mercancía ni dónde se descargará”.

**“Hay mercancías relevantes e importantes que se quedan en tierra y no se transportan, no porque no puedan pagar, sino porque la naviera no las escoge”**

viera no las escoge”, explica Espin. Así pues, en todo este escenario “la mercancía es la que está más afectada” ya que, “por mucho que pagues no consigues un contenedor porque

las navieras escogen”. Por ello, prosigue Espin, “necesitamos que las navieras eliminen este proceso de triaje”. Es lo que, según señala, se conoce como “shipper of choice”,

**“Todos nos hemos dado cuenta que, o nos ayudamos, o no saldremos adelante y, ahí, el acto de confianza es clave para cambiar”**

futuros retos del transporte, también del transporte marítimo. Debemos estar presentes y queremos estarlo y ser un actor principal para debatir”, explica el portavoz del Foro.

### Abandonar roles antiguos

Respecto al hecho de ejercer posiciones dominantes en la cadena logística, Jordi Espin aclara que “ya no es así” y que, de serlo, “debemos abandonar los patrones antiguos”, ya que, “ahora todo funciona diferente”.

Por ejemplo, explica, “cuando nos quejamos de cómo está el transporte marítimo, no asumimos un papel de víctima, al contrario, queremos ser un actor activo de la solución”. En relación

## “Nadie lo pone en práctica”

Una de las soluciones más urgentes que reclama el Foro Español de Referencia Marítima es la transparencia, “una palabra que nadie pone en práctica”, lamenta Jordi Espin.

Por una parte, el portavoz apunta a los puertos, que “no dicen si hay problemas. Sí que van a ayudar y lo hacen, pero no explican la realidad de las operaciones”.

Y, por otra parte, de entre los privilegios de las navieras, el Foro reclama más comunicación y transparencia.

“Necesitamos transparencia en las operaciones. De hecho, si actuáramos con transparencia, muchos de los problemas no existirían”, asegura.

al transporte terrestre, donde puede estar más latente esta predominación, Espin destaca que es un “problema que debemos abandonar todos, por eso el acto de confianza es importante”.

“Todos nos hemos dado cuenta de que, o nos ayudamos, o no saldremos adelante y, ahí, el acto de confianza es clave para cambiarlo”, concluye.

## Acción reacción: internalizar la logística

Aunque no se trata de una solución, la “acción reacción” a la situación por parte de muchos cargadores es que están empezando a “internalizar la logística” y a incorporar este departamento en su plantilla para obtener “voz y gestión” y, así, “poder conocer de primera mano lo que está pasando”.

“Antes la tendencia era externalizar la logística y ahora es darle más importancia e internalizarla. Del transporte depende la llegada de materias primas y productos y, si eso falla, la producción y el cargador no funcionan, por lo que el departamento de logística y transporte es clave”.

## CARGADORES RESPONSABLES

“El transporte está sufriendo muchísimo”, confiesa Jordi Espin, y a los problemas existentes “se han sumado otros nuevos”. Una vez más, Espin apela a la transparencia de todos los actores de la cadena logística y también a la “confianza y la cooperación entre el cargador y el transportista” en un escenario donde todo está “desajustado”, y al que se suma, por ejemplo, la falta de conductores profesionales.

En esta línea, desde Transprime trabajan en un documento que certifique a las empresas cargadores responsables, reconociendo, además del compromiso por el medio ambiente, su confianza. “Debemos lanzar medidas que mejoren la confianza entre lo actores y, con este certificado, los cargadores podrán certificarse como éticos y responsables”. Se trata, añade Espin, de un acto de “confianza para mejorar”.

**SU CARGA A CUALQUIER DESTINO.**



grupo **Pérez y Cía**



OFICINAS PROPIAS EN TODOS LOS PUERTOS ESPAÑOLES.



[www.perezycia.com](http://www.perezycia.com)