



TRANSPRIME SPANISH SHIPPERS' COUNCIL (SSC) ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE EMPRESAS CARGADORAS

Spanish **SHIPPERS'** Council ssc Transprime

ASOCIACIÓN REPRESENTANTE
OFICIAL DE:

LAS EMPRESAS CARGADORAS
RECONOCIDA POR EL MINISTERIO
DE TRANSPORTES (Capítulo IX art
39.2 LOTT Reglamento art 30)

DELEGACIÓN ESPAÑOLA DE
EUROPEAN SHIPPERS' COUNCIL & GLOBAL SHIPPERS ALLIANCE
RED GLOBAL DE REPRESENTACIÓN DE EMPRESAS CARGADORAS



MIEMBROS ASOCIADOS - WELCOME PACK 2025

SOBRE EUROPEAN & SPANISH SHIPPERS' COUNCILS

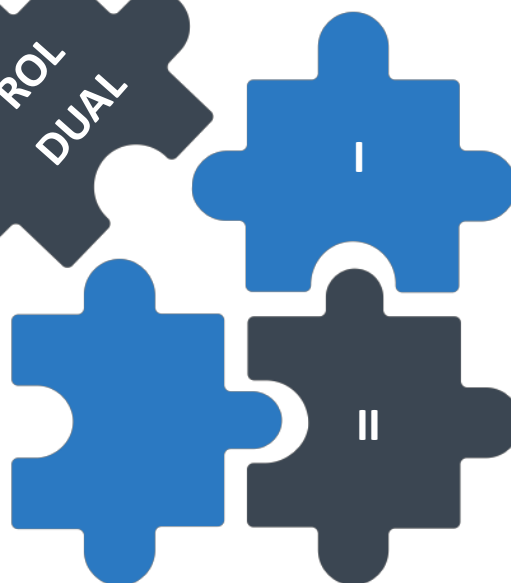
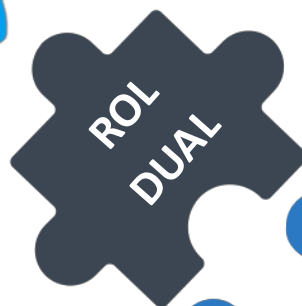
CON SEDE EN BRUSELAS Y BARCELONA

REPRESENTA LOS INTERESES DE LOS TRANSPORTISTAS EUROPEOS FABRICANTES, DISTRIBUIDORES, PYMES Y BCO's



ABARCA TODOS LOS MODOS DE TRANSPORTE: SE OCUPA DEL TRANSPORTE, LA LOGÍSTICA Y LA FACILITACIÓN DEL COMERCIO

TRABAJA EN ESTRECHA COLABORACIÓN CON SUS MIEMBROS Y OTRAS ORGANIZACIONES



RECOPILACIÓN E INTERPRETACIÓN DE INFORMACIÓN SOBRE LAS POLÍTICAS ACTUALES Y FUTURAS DE LA UE DESDE EL PUNTO DE VISTA DE LOS SHIPPERS

POLÍTICA, EVOLUCIÓN DEL SECTOR, EVALUACIÓN COMPARATIVA Y lobby PARA POSICIONES ESC

PREMIOS & RECONOCIMIENTOS

Transprime Spanish Shippers' Council ha recibido en junio de 2024 el Premio 10 a la Excelencia en Logística en la categoría de Logística Sostenible. Y en diciembre de 2024 el Premio CEL a la Excelencia Logística en la misma categoría.

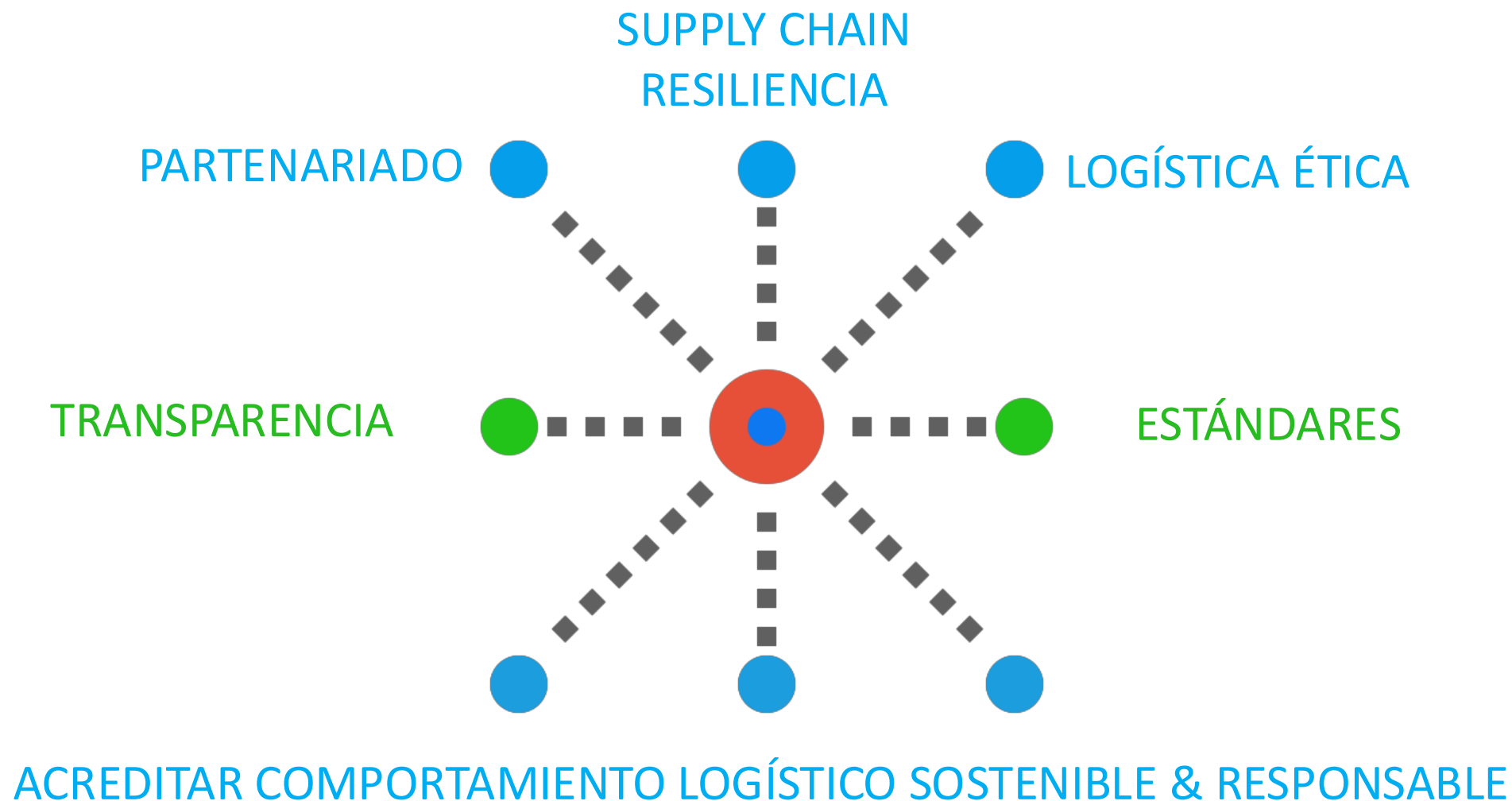


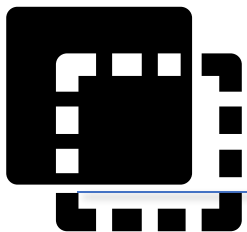


Nuestro objetivo es contribuir a la competitividad de la base industrial y comercial europea, apuntalando al mismo tiempo el crecimiento, la riqueza y el empleo en Europa.

Nos comprometemos a fomentar un sistema de transporte de mercancías altamente eficiente y sostenible tanto dentro como fuera de Europa, promoviendo la apertura y la competencia en todos los servicios de transporte de mercancías.

CONCEPTO: SHIPPERS A PRUEBA DE FUTURO





VENTAJAS PRINCIPALES DE ASOCIARSE: información



SERVICIO DE **ASESORÍA LEGAL** DE TRANSPORTE Y DE COMERCIO INTERNACIONAL
REFERENCIA POR ABOGADOS DE TRANSPRIME Spanish Shippers' Council

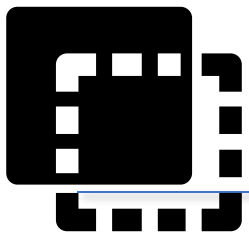


ACCESO A **OBSERVATORIOS DE TRANSPORTE EXCLUSIVOS** PARA EMPRESAS ASOCIADAS ENFOCADOS
DESDE LA PERSPECTIVA EXCLUSIVA DE “LA CARGA”
INFORMES & WEBINARS QUATRIMESTRALES DE CONYUNTURA DE:
COSTES DE TRANSPORTE, COMERCIO INTERNACIONAL



SERVICIO DE **BENCHMARK DE COSTES DE TRANSPORTE**
REFERENCIA POR ABOGADOS DE TRANSPRIME Spanish Shippers' Council





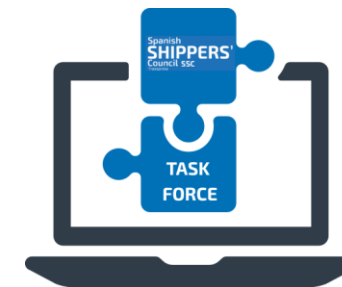
VENTAJAS PRINCIPALES DE ASOCIARSE: conexión



ACTUALIZACIÓN LOGÍSTICA ESENCIAL & ACCESO A LAS ALERTAS LOGÍSTICAS URGENTES
REFERENCIA LOGÍSTICA DIARIA & PAROS, HUELGAS, TEMAS DE URGENCIA Y ATENCIÓN RÁPIDAS



PARTICIPACIÓN ACTIVA EN LOS **GRUPOS DE INTERÉS / TASKFORCE / WEBINARS**
GRUPO DE INTERÉS LOGÍSTICO REGULAR DE LA ASOCIACIÓN



LIDERAZGO EN LA **NUEVA SOSTENIBILIDAD: ÉTICA & RESILIENTE**
REFERENTE EUROPEO EN LOGÍSTICA ÉTICA



ACCESO A LA **CERTIFICACIÓN DE CARGADOR RESPONSABLE (CCR)**
ACREDITACIÓN VOLUNTARIA DE LOGÍSTICA ÉTICA
DE CUMPLIMIENTO DE LA DIRECTIVA EUROPEA CS3D





VENTAJAS ADICIONALES DE ASOCIARSE: actualización



PUNTO DE ENCUENTRO CON AUTORIDADES COMPETENTES

Formamos parte del **Consejo Nacional de Transportes Terrestres**, recogido en la LOTT, art. 36 y en su Reglamento, art.31, como órgano superior de asesoramiento, consulta con el Regulador en asuntos que afecten al funcionamiento del sistema de transporte. Observatorio de Puertos del Estado. European Sustainable Shipping Forum de la Comisión Europea (ESSF)

CONTACTO CON EL REGULADOR NACIONAL & EUROPEO



ACCESO A LA RED DE INFORMACIÓN DE LA EUROPEA Y GLOBAL DE EMPRESAS CARGADORAS

EUROPEAN SHIPPERS' COUNCIL & GLOBAL SHIPPERS' ALLIANCE

DELEGACIÓN ÚNICA EN ESPAÑA DE ESC & GSA



PUNTO DE ENCUENTRO CON LOS AGENTES RELEVANTES NACIONALES E INTERNACIONALES

PUERTOS, AGENTES, ACTORES LOGÍSTICOS COMO ÁGORA LOGÍSTICA DE LA ASOCIACIÓN



PRESENCIA EN LOS EVENTOS LOGÍSTICOS-CONGRESOS- EUROPEOS MÁS DESTACADOS

ACCESO A PONENCIAS DE EVENTOS LOGÍSTICOS RELEVANTES



ACCESO AL PUNTO DE ACTUALIZACIÓN LOGÍSTICA DIARIA

EDITOR'S CHOICE – BOLETÍN DE INFORMACIÓN LOGÍSTICA

EJES DE DESARROLLO 2025



DEFINICION DE LA ASOCIACIÓN COMO PUNTO DE INFORMACIÓN LOGÍSTICA FIABLE Y VERAZ



DERECHOS DE LA CARGA – MANIFIESTO DE GLOBAL SHIPPERS'ALLIANCE



DESARROLLO DEL PROGRAMA IRU CHARTER – MEJORA DEL TRATO A LOS CONDUCTORES



REDEFINICIÓN DE EMPRESA CARGADORA COMO ACTOR FABRICANTE DE LOGÍSTICA

INTEGRACIÓN EN LA RED GLOBAL DE INFORMACIÓN DE ASOCIACIONES DE EMPRESAS CARGADORAS



BENCHMARKING & PUNTO DE ENCUENTRO CON LAS EMPRESAS CARGADORAS



CONTACTO DIRECTO CON EL REGULADOR & AGENTES RELEVANTES



Puertos del Estado



EUROPEAN SHIPPERS' COUNCIL
<https://europeanshippers.eu>



GLOBAL SHIPPERS ALLIANCE
<https://globalshippersalliance.org>

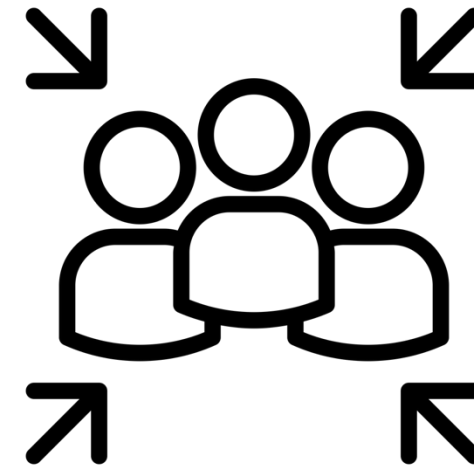
LIDERAZGO EN BENCHMARK LOGÍSTICO

GRUPOS DE INTERÉS: TASKFORCE & FOCUS GROUPS

LA CELEBRACIÓN DE REUNIONES DE GRUPOS DE INTERÉS CON EL NOMBRE DE TASKFORCE SON DE ACTUALIZACIÓN CON EXPERTOS, DE PEDAGOGÍA LOGÍSTICA Y CON EL INTERÉS GENERADO A PARTIR DE LOS MIEMBROS ASOCIADOS



TASKFORCE ONLINE



FOCUS GROUP PRESENCIAL

ÁGORA LOGÍSTICA PRESENCIAL

GENERACIÓN DE OPINIÓN: DE DOCUMENTOS DE POSICIÓN



1 diciembre de 2021

FORO ESPAÑOL DE REFERENCIA MARÍTIMA (FERM)

Dieciocho organizaciones representativas de las empresas cargadoras de múltiples sectores industriales, usuarios de la logística y del transporte marítimo y actores principales en la cadena de suministro, forman parte del FERM, Foro Español de Referencia Marítima para observar, analizar y ser el interlocutor en el nuevo "campo de juego" del transporte marítimo global surgido a partir de la situación post pandémica.

EL "SHIPPER OF CHOICE": LA CLASIFICACIÓN DEL CLIENTE PARA QUE LA CADENA DE TRANSPORTE CONTINUE FALLANDO

Las cadenas logísticas globales se han mostrado muy vulnerables ante las tensiones generadas a causa de la disrupción provocada por el asimetrismo de la demanda en paralelo a la concentración de la oferta. La situación actual no debe sólo atribuirse a la situación pandémica y a los factores desventajados entorno a ella. Existían unos elementos normativos y regulatorios previos que han favorecido que la situación se haya degradado notablemente y se haya mostrado más grave de lo que habría podido ser si las reglas de juego de la cadena de suministro global se hubieran regulado con una normativa de arbitraje neutral para todos los actores que en él desarrollan sus actividades.

La normativa Consortia Block Exemption Regulation (CBER) en vigencia desde 2009, y cuyo órgano legislador proponente es la Comisión Europea - concretamente de la Dirección General de Competencia "DG Comp" - facilita un marco de cooperación de las compañías marítimas que, en el formato de alianzas, fomenta su colaboración para ofrecer "precios más bajos y una mejor calidad de servicio para los consumidores". La normativa CBER persigue, en la práctica y como fin fundamental, la mejora de servicios para los usuarios del transporte marítimo. El evidente resultado de esta normativa es el contrario al pretendido por el Legislador. Asimismo, la situación del transporte marítimo ha trascendido notoriamente más allá del flujo informativo especializado para situarse en medio del debate de la esfera pública con conclusiones acreditadas y visibles: esta regulación (con el redactado actual vigente desde 2009) causa unos efectos altamente lesivos para los usuarios del transporte marítimo y para todos los consumidores. Y ello lo provoca tanto por acción como por omisión de sus preceptos jurídicos.

Es destacable remarcar que el caos operacional del transporte marítimo global actual no atiende ni reacciona al principio básico de la regulación -mejorar la calidad del servicio- y para el que esta normativa debería justificar su vigencia que, además, acusa una ausencia notoria de monitorización por parte del Regulador.

La concentración extrema de la oferta, en combinación con el aumento de los tiempos de tránsito y el alto voltaje de los fletes marítimos ha excluido a miles de empresas importadoras y exportadoras de poder desarrollar sus normales funciones de aprovisionamiento y suministro de materias primas y productos. Con la mirada equivocadamente puesta en la escasez de estiba y de contenedores, éstos se muestran sólo como el síntoma visible de la disrupción que, con unas existencias globales de 43 millones de contenedores en 2020, y que en 2021 ha aumentado en 3 millones más disponibles para su uso, revela que el jaque al suministro global se encaja en la gestión y en la imposibilidad de las empresas cargadoras para contratar un servicio marítimo de transporte de calidad, diversificado, eficiente que priorice la atención al cliente y eficaz en su desarrollo operacional.

Los usuarios del transporte marítimo sufren una grave desatención que va más allá del descuido operacional. La extrema dificultad en la expedición y embarque de productos obedece, además, a un nuevo concepto añadido, un algoritmo invisible que categoriza a todas las empresas exportadoras e importadoras del mundo: la etiqueta de "shipper of choice" (la clasificación y posterior elección de clientes por parte de los proveedores de transporte marítimo).

¹ Comisión Europea [16 Nov 2021] CBER - Antitrust: Commission prolongs the validity of block exemption for liner shipping consortia "lower prices and better quality of service for consumers" https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_20_218

de parámetros reservados y desconocidos, altera los parámetros de la confianza entre los actores logísticos y la autoridad operacional de las navieras, incumpliendo los requisitos y las condiciones pactadas al infundir confusión a los usuarios de sus productos: blank sailings, grey containers, falta de carga en el puerto original de embarque, hacia así como el desorden generado por el anuncio de salida de algunas de las navieras. Todo ello genera un efecto de incertidumbre que perjudica a los usuarios del transporte marítimo todavía más pernicioso, en que la demanda se incrementa, a raíz de la incertidumbre operativa y la incapacidad actual de resolución del transporte marítimo.

pero no ética, especialmente en este momento donde las alianzas marítimas y de acontecimientos disruptivos no ayudan a mejorar su eficiencia, ni tampoco a la mejora de los servicios.

deberá enfrentar esta difícil situación con medidas que permitan mejorar la eficiencia y la calidad de los servicios. Ello consumirá muchos recursos de las navieras, lo que, hasta hoy son las que han resultado beneficiadas por el transporte marítimo. Pero, ¿podrían interpretarse como coyunturales, parte, no lo son.

de monitorización urgente por parte del Regulador. En sus pilares más básicos de garantía normativa.

del FERM; jesp@transprime.es
[de-referencia-maritima-ferm/](https://www.transprime.es/de-referencia-maritima-ferm/)



ORGANIZACIÓN EMPRESARIAL DE LOGÍSTICA Y TRANSPORTE



WSC, ECSA and ESC propose constructive dialogue between

It's not news to anyone reading this note, that relations between ship and carrier have been badly strained by supply chain disruptions in the maritime market. These last 18 months coinciding with the period of the COVID 19 Pandemic, complex: swings in supply and demand, disrupted consumption patterns, sourcing, local lockdowns, congested infrastructure, and labour shortage: models, spot markets and just in time supply chains have been tested to the limit. It is clear that carriers depend on shippers for their business and shippers depend on carriers to get their goods to market. Improving that relationship will be key to overcome challenges and building stronger long term foundations for the future.

Having consulted with their members ESC, WSC and ECSA are keen to continue the dialogue with carriers and shippers can talk with and not about one other. A first step in dialogue can contribute to curing the present operational market conditions between carriers and shippers, and promote a better mutual understanding of chain challenges at play. The ongoing dialogue will bring together a broad range of organisations' respective memberships. It will encourage each side to look at the other's perspective and identify practical ways that can improve points of contact. Suggested topics for discussion may include:

- Rotation of containers.
- Volume forecasting.
- Data sharing on container movements.
- Better communication, utilising digital and innovative technologies to synchronise and more efficient scheduling and use of transport.
- The role of PCS and hinterland connections.
- Decarbonisation and its impact on the supply chain.

As individual carriers and shippers all work and operate differently and have different silver bullets. What works for one company and one supply chain will not work for another. But identifying what has worked to remove barriers in certain areas can provide valuable clues about how to solve similar problems elsewhere.

Naturally, these discussions will be conducted in full compliance with EU competition law and those provisions respecting subjects like commercial and freight rate policies.

The benefits and potential of establishing an honest and positive dialogue and concerns of the supply chain partners are evident. We are therefore happy to join in those talks from our respective memberships.



Improving the treatment of drivers at delivery sites

The road transport industry is the backbone of our global economy and plays an essential role in people's daily lives and mobility. However, the sector is facing serious social, labour and economic challenges and is experiencing a serious driver shortage, which was only temporarily alleviated by the impact of the COVID-19 pandemic.

As industry stakeholders, we are committed to reversing this trend and are taking action to increase the attractiveness of the sector and highlight the quality of the jobs available. The International Road Transport Union (IRU), the Global Shippers' Alliance (GSA) and the International Transport Workers' Federation (ITF) have joined forces and are working together to improve tangibly the current situation, starting with this charter.

The primary objective of this charter is to improve the treatment of drivers at collection and delivery sites and thereby improve working conditions, increase operational efficiency, and ultimately, contribute to making the driving profession more attractive.

We recognise the importance of adhering to common values and promoting cooperation on the ground, to tackle efficiently the current challenges we face. Our partnership is therefore based on the following shared principles:

- Road transport is vital to mobility, the supply chain and the global economy.
- Professional drivers are a key asset in the supply chain.
- The severity and urgency of the shortage of professional drivers necessitates urgent action by a wider alliance of stakeholders.
- The treatment of drivers at collection and delivery sites is one of the key elements to improving the attractiveness of the profession, and thus tackling the driver shortage.
- Lack of safe access to sanitation facilities can have an impact on the health and safety of all drivers. Safe, hygienic sanitation facilities could contribute to the recruitment and retention of both young and women drivers into the industry, and address driver shortage.
- Legal compliance and mutual respect will remain at the core of our common values.

All interested industry stakeholders are encouraged to join the initiative and lead by example. Signatories will contribute to making the road transport industry a better place to work and must be committed to improving the current working conditions.

Join IRU, ITF and GSA by signing the Charter and commit to improving the treatment of drivers at company premises.

ACTIVACIÓN DE INFORMACIÓN DE ALERTAS LOGÍSTICAS



Jordi Espin

TRANSPRIME Spanish Shippers' Council - PARO TRANSPORTE - actualización -

Bústia d'...

ransprime.es

25 de març de 2022, 21:02

Buenas noches,

Os actualizamos con la última información sobre la afectación del transporte.

• CONVOCATORIA DEL PARO. Desde la Plataforma, continúan con la convocatoria, aún habiéndose reunido con la ministra de Transportes esta tarde.

• EXPECTATIVAS. En la reunión del TASKFORCE de esta tarde, hemos constatado la confirmación por vuestra parte de la previsión de arranque para este mismo fin de semana y especialmente a partir del lunes, tanto en la disponibilidad de camiones como en la aceptación de órdenes de transporte. Los mensajes y las llamadas que recibimos de todos vosotros durante toda la tarde confirman esta tendencia de retorno a la actividad durante el fin de semana y especialmente acerca de la programación del lunes.

◦ Tenemos la confirmación del retorno a la actividad de los transportistas portuarios en los principales puertos españoles a partir del lunes, veremos también si existen impedimentos para el funcionamiento normal. Desde el Port de Barcelona han emitido un comunicado de retorno a la normalidad a partir del lunes.

◦ La recomendación es esperar al lunes por la mañana y ver como se desarrolla el ambiente y como funciona todo el engranaje; "wait & see"

• EXENCIÓN DE LA NORMATIVA DE CONDUCCIÓN Y DESCANSO. Acabamos de hablar con el MITMA y nos confirman que p...

• NOTIC...

Será relevant en la reun...

• Lunes

Enlaci...

6vpzg

TASK FORCE TRANSPORTE TERRESTRE TRANSPRIME Spanish Shippers' Council

RD 3/ 2022 DE MEJORA DEL TRANSPORTE TERRESTRE

23 Marzo 2022

Jordi Espin Vallbona
Secretary General
TRANSPRIME - Spanish Shippers' Council

Date: 18th January 2022

Overview of shipping data from container shipping market research for TRANSPRIME Spanish Shippers' Council

Market share alliance by trade lane

- Asia-Mediterranean - Cumulative market share of three major alliances maintained more than 99% of total deployed capacity despite the entry of Rif Line; a logistic player. Apparently, 2M is still the leading capacity provider (38.5% headhaul market share) with only three dedicated loops, followed by Ocean Alliance (4) and THE Alliance (3). Besides, OCEAN and THE Alliance saw only moderate changes at 34% and 27% market share respectively.
- Mediterranean-North America --Non-allian to 64.1.3% on QoQ basis. In spite of addition: new loops on routes from India to North Am had kept market share lower than the two 21.5% and the Ocean and THE alliance comi share from 16% to 21.5 % between 3Q21 a dedicated loops; 'TA5/MEDUSEC' and 'TA6/I

24 febrero 2022 REAL DECRETO LEY 2022. CARGA & DESCARGA. ACUERDOS TRANSPORTISTAS - MITMA

Estimaciones y comentarios al respecto del RDL en tramitación que en su forma final diferirá de los comentarios expresados en este documento a partir de los pasos todavía pendientes de ser tramitados. Documento confidencial sólo a efectos informativos y de estimación sobre la nueva normativa, todavía sin confirmar definitivamente.

- **DOCUMENTO, TEXTO Y REDACCIÓN DEL RDL.**
 - **CONTACTO CON EL MTMA.** Las principales asociaciones de cargadores españolas hemos celebrado varias reuniones con el MITMA en el debate sobre el texto redactado, con la posibilidad de presentar alegaciones y sugerencias a la mejora del bien logístico común-que hemos recibido de todos vosotros. Se han recogido la mayoría de ellas teniendo en cuenta el límite de los acuerdos aprobados en diciembre de 2021
 - **TEXTO.** El texto está ahora en fase de tramitación final, ya en su calendario técnico y al que ya no podemos acceder y que puede sufrir todavía algunos cambios.

48 LA VANGUARDIA

Economía

Crisis energética

El transporte marítimo recarga los fletes hasta un 40% por la guerra

El FMI señala que los efectos sobre los precios se extenderán durante año y medio

PIERGIOORGIO M. SANDRI
Barcelona

Las malas noticias en este caso vienen del mar, que es un espacio estratégico: por agua transitan hasta el 80% de los bienes mundiales. La guerra ha incrementado el coste marítimo y su repercusión corre el riesgo de prolongar durante un año y medio la actual espiral inflacionista.

El efecto Ucrania existe. Tal como lo mencionaba la Unctad en *The impact on trade and development of the war in Ukraine*, hubo un repentino repunte de los fletes en los buques que transitan por el mar Negro tras el ataque. Desde los 10.000 dólares diarios (18 de febrero) se llegó hasta los 170.000 (25 de febrero, el día posterior de la invasión), aunque luego los precios se estabilizaron.

Después del impacto de los cuellos de botella a causa de la pandemia en el 2020, cuando las tri-

30%", comenta. Si a esto se le añade el sobreprecio por la subida del combustible (el petróleo está por encima de los 100 dólares el barril respecto a antes de la guerra y el diésel está en máximos históricos), la dificultad para encontrar tripulantes (el 14% son rusos o ucranianos) entonces, el incremento final de los fletes al sumar todos los componentes es muy superior y puede llegar hasta el 30 o 40% sobre la tarifa oficial exigida.

"Las navieras se están aprovechando de la situación de incertidumbre a raíz de la guerra de Ucrania y han subido las tarifas con ese pretexto", denuncia Jordi Espín, secretario general de Transprime y director de relaciones estratégicas del European Shippers' Council (ESC).

Espín destaca que dichos aumentos se introducen no solo en los contratos a largo plazo en concepto de eventos sobrevenidos, sino que también se reflejan en los precios spot que se negocian a diario en los mercados.

En su opinión, las recargas son encubiertas, porque no aparecen en los índices oficiales como el Baltic Index. Además, son apreciables también en las tarifas de aquellas rutas marítimas que tampoco transitan lejos de zonas peligrosas. Se genera así un efecto en cascada, porque parte de las mercancías que antes viajaban por tren a través de Ucrania ahora viajan por barco, con lo que los buques ahora van más cargados que antes y hacen pagar su escaso espacio disponible.

En España, la situación es todavía más complicada a raíz del paro de los transportistas. Durante dos semanas, ni entró ni salió ningún contenedor de los puertos españoles, con lo que se agudizó la situación de escasez de algunos productos. En Valencia, algunos buques tuvieron que esperar tres o cuatro días antes de poder amarrar, porque no había posibilidad de desembarcar sus productos.

¿Qué impacto puede tener esta situación en la inflación? Los estudios dicen que los costes del transporte marítimo suponen el 7,5% del valor de los bienes importados. Es difícil de cuantificar, aun-

El impacto de los costes del transporte sobre la inflación

Puntos en porcentaje

Meses después del shock

FUENTE: FMI

LA VANGUARDIA

Bandas de desviación habitual

"Las reaseguradoras piden subir las primas un 25% en las rutas cercanas al conflicto", dicen en Ribesalut

Según Jordi Espín, "las navieras se aprovechan de la situación para subir precios"

fas en algunas rutas desde Asia llegaron a multiplicarse por diez, el conflicto militar en Ucrania supone el enésimo mazazo para un sector que está muy tensionado. Según fuentes consultadas, las navieras han empezado a aplicar varios recargos sobre los precios oficiales en concepto de guerra, que pueden ir desde 500 hasta los 1.500 por contenedor.

Alex Arnó, director comercial y responsable de Transporte de Ribesalut, explica que los buques que operan en el mar de Azov o el mar Negro...

LA VANGUARDIA

EL ENCARECIMIENTO DE LAS MERCANCÍAS Y LA DISRUPCIÓN DE LAS CADENAS LOGÍSTICAS GLOBALES

Madrid - 09 ENE 2022 - 04:06 CET

EL PAÍS

COMERCIO >

Comercio marítimo: de aliado a verdugo de la globalización

Los problemas de desabastecimiento exhiben la extrema dependencia del transporte por barco y sacan a un primer plano a la industria

Los beneficios de unos son las pérdidas de otros. Los responsables de logística de las empresas importadoras viven una pesadilla. No saben cuándo llegará su pedido, así que doblan la apuesta: compran más para almacenarlo y librarse así del fantasma del desabastecimiento, lo cual a su vez reduce la capacidad en los buques, y alienta una cruenta guerra por hacerse con un contenedor que a veces acaba con el producto varado en tierra. "Tenemos grandes cargadores a los que las navieras han roto el contrato y les han dicho: no quiero que seas mi cliente y si tienes algún problema lo denuncias", dice al teléfono Jordi Espín, secretario general de Transprime, la Asociación española de empresas cargadoras.