



El transitario será clave en el despegue de un comercio dependiente de la globalización

Como base del comercio mundial, la evolución del transporte marítimo en los próximos meses será clave para comprender el grado de recuperación de la economía. Con unas previsiones nada halagüeñas para el futuro más inmediato y la sombra de un proceso de gradual desglobalización y creciente proteccionismo de los mercados, existen también las certezas.

Como se puso de manifiesto en el webinario “Reflexiones de un otoño marítimo”, organizado en la tarde de ayer por FETEIA-OLTRA y ALACAT (Federación de Asociaciones Nacionales de Agentes de Carga y Operadores Logísticos Internacionales de América Latina y el Caribe) y coordinado por Foro de Logística, el valor de la colaboración será una vez más clave para superar la crisis; la figura del transitario ha sido esencial y lo seguirá siendo para el aseguramiento de la cadena de suministro, y la apuesta por el futuro sigue pasando por la globalización más que por el proteccionismo.

Estas fueron algunas de las reflexiones vertidas en el encuentro Latinoamericano-Europeo en el que se analizó y reflexionó sobre el futuro de la carga marítima, y en el que tomaron parte Enric Ticó, presidente de FETEIA-OLTRA; Moisés Solís, presidente de ALACAT; Neil Taylor, vicepresidente de FIATA; Aurelio Martínez, presidente de la Autoridad Portuaria de Valencia; Héctor Tamburini, de DP World; Joseph Santo, director general de Hapag-Lloyd Iberia, y Francisco Jiménez, de Deloitte España.

Papel de los transitarios

El valor de la colaboración fue uno de los aspectos más destacados por Moisés Solís para abordar con garantías el futuro del sector logístico en la nueva situación creada por la pandemia, mientras que Enric Ticó aseguró que lo que suceda en el transporte marítimo “será clave en el despegue del comercio internacional”. Asimismo, reclamó a la Administración pública que asuma su función clave para dar soporte al mundo empresarial y logístico, con ayudas directas e inversiones, y consideró que la actual no es una época para grandes cambios legislativos.

El presidente de FETEIA-OLTRA destacó también dos “certezas” que ha sacado a la luz la crisis sanitaria. La primera, hace referencia a la importancia del papel de los puertos y el transporte marítimo en el comercio internacional, que en su opinión debe ser

“Sin la globalización ningún país ha salido ni podrá salir del subdesarrollo y si no hay flujos de mercancías habrá flujos migratorios de personas”, dijo el presidente de la Autoridad Portuaria de Valencia, Aurelio Martínez



complementado con la multimodalidad y otros medios de transporte, como la carretera y el ferroviario.

La segunda, relativa al papel de los transitarios o agentes de carga “que en algunos momentos alguien puso en duda”. Como dijo Ticó, “quien ha sido capaz de hacer funcionar la cadena logística es el transitario, que en estos últimos años está ofreciendo un abanico cada vez más importante de servicios y es el personaje en esta cadena que tiene un doble pensamiento: lateral, para buscar soluciones, y sistémico, para ver las cadenas logísticas como un sistema”.

Ticó concluyó afirmando el papel clave en la recuperación y en el futuro de los transitarios y pronosticó “una cierta eclosión de nuevos mercados, para lo que los transitarios jugarán un papel fundamental”.

Globalización vs proteccionismo

El presidente de la Autoridad Portuaria de Valencia, Aurelio Martínez, mostró cierta reserva respecto a las previsiones económicas que presentan los numerosos informes publicados hasta la fecha. “Cada informe empeora el anterior y nadie se atreve a dar predicciones salvo mediante escenarios”, dijo antes de llamar a “mantener la cabeza fría ya que ahora estamos en la parte más baja del ciclo”.

Según el presidente de la Autoridad Portuaria de Valencia, “todas las crisis son diferentes, todas han augurado cambios definitivos y de todas hemos salido; a corto plazo, nada ha cambiado”. En todo caso, señaló la posibilidad de desglobalización que puede provocar la actual crisis, ante la que los Gobiernos deben estar vigilantes.

De hecho, en base a la asunción de que el transporte marítimo es el modo más eficiente y de que éste ha basado su crecimiento en el progreso tecnológico y las economías de escala, con la reducción de los costes unitarios, lo que constituye la base de globalización de la economía, Martínez aseguró que “sin la globalización ningún país ha salido ni podrá salir del subdesarrollo”. “Si no hay flujos de mercancías habrá flujos migratorios de personas”, advirtió Martínez, quién señaló que “si queremos apostar por el futuro, los países desarrollados tendrán que abrir los mercados”.

Entre otras consideraciones, el presidente de la Autoridad Portuaria de Valencia dijo que las previsiones de crecimiento “apuntan a que los flujos comerciales sigan creciendo pero a tasas menores, y a que cambien las rutas” y apoyó dicho optimismo en elementos “positivos” como el incremento de la población; el deseo de la mejora de los estándares de vida; la creciente urbanización y la integración de otras áreas al mundo desarrollado.

Sin embargo, en el otro de la balanza situó el auge del proteccionismo “que me temo, está aquí para quedarse”.

Demanda, capacidad y fletes

Joseph Santo, Managing Director de Hapag-Lloyd Iberia, destacó el “desigual” impacto de la crisis en función de los distintos países y sectores de actividad. Se mostró optimista respecto a una recuperación en 2021 y esperanzado en que “en el corto plazo haya demanda de



reposición de stocks; no tanto para volver a los niveles anteriores, pero tampoco tan negativo como puede pensarse ahora”.

Santo hizo alusión a la disminución de capacidad y la mejor capacidad de gestión que ello conlleva, así como a una caída de los fletes que no lo ha hecho tanto como en la anterior crisis económica “porque hemos ajustado la capacidad a la demanda en cada ruta y en los próximos meses lo seguiremos haciendo para no caer en los errores del período 2008-2009”.

Como dijo el responsable de Hapag-Lloyd, “los barcos están parados pero están ahí, por lo que estaremos preparados para cuando se reactive una demanda que se está recuperando más de lo previsto hace unos meses”. Ello llevó a Santo a señalar que la compañía está afrontado a crisis “mejor de lo que se preveía en un principio”. “Habrá cambios en los flujos de las cadenas de suministros de los clientes y una diversificación de los puntos de suministro, con mayor ‘near shoring’”, concluyó.

Logística: un sector reforzado por la crisis sanitaria

El director de Transporte, Logística y Movilidad de la consultora Deloitte, Francisco Navarro destacó al transporte y la logística como uno de los pocos sectores que, en líneas generales, ha salido “reforzado” de esta crisis sanitaria y económica global. Por una parte, en imagen y credibilidad, ya que las cadenas de suministro “han respondido con flexibilidad al estrés sometido”, en referencia a la urgencia de transporte de material sanitario; la respuesta al pico de consumo inicial por el pánico o a las alternativas al cierre de fronteras o restricciones a la movilidad.

Por otra, en términos de actividad y empleo, ya que es el sector que presenta una de las menores caídas de actividad, frente a otros como la automoción que se han visto muy seriamente afectados. En el lado opuesto se sitúa el e-commerce, que ha salido “muy reforzado”, según Navarro.

El responsable de Deloitte llamó al sector a aprovechar el momento “para atraer talento, inversión y apoyo institucional” y dijo que la crisis económica y sanitaria “lleva a un creciente nacionalismo y preocupación por la seguridad del suministro”, lo que a su vez provoca “mayores tensiones arancelarias y un comercio menos voluminoso y más difícil”.