

el canal.

MARÍTIMO Y LOGÍSTICO

Un otoño “caliente” con el shipping y los puertos como puntas de lanza de la recuperación

La logística se prepara para un otoño “caliente” con el comercio, el transporte marítimo y los puertos como puntas de lanza de la recuperación económica. Este cambio se producirá siempre que no se registre una segunda ola de la pandemia del Covid-19. El ambiente del sector es de optimismo controlado al ver reforzada su posición en esta crisis mundial, aunque no exento de incertidumbre. Bajo esta premisa, ALACAT (Federación de Asociaciones Nacionales de Agentes de Carga y Operadores Logísticos Internacionales de América Latina y el Caribe) y FETEIA (Federación Española de Transitarios Expedidores Internacionales y Asimilados) organizaron el 4 de junio un webinar titulado: «Reflexiones de un otoño marítimo: la carga marítima en la era post-Covid-19». Fue un encuentro latinoamericano y europeo, coordinado por Foro de Logística (FdL) en el que se analizó sobre el futuro de la carga marítima, y que contó con Enric Ticó, presidente de FETEIA-OLTRA, y Moisés Solís, Presidente de ALACAT para su presentación, junto a Gabino Diego, de FdL.

En la jornada online intervinieron como ponentes Aurelio Martínez, presidente de la Autoridad Portuaria de Valencia; Neil Taylor, vicepresidente de FIATA; Héctor Tamburini, de DP World; Joseph Santo, director general de Hapad-Lloyd Área Iberia, y Francisco Jiménez, de Deloitte España, con la asistencia destacada de Blanca Guitart, directora de FETEIA-OLTRA y con la conducción a cargo de Fabio Contino.

La mezcla de incertidumbre y optimismo en el mercado dominaron las intervenciones de los ponentes que, no obstante, quisieron mantener encendida la llama de la esperanza a partir del otoño y que esperan un 2021 con recuperaciones importantes en todos los tráficos.

En sus alocuciones, se fueron desgranando los diversos momentos logísticos de la pandemia, desde el brote de la pandemia que conllevó al “cierre” de China y donde el tráfico marítimo aún no se veía afectado por los buques en tránsito y las últimas cargas apresuradas desde el gigante asiático. Posteriormente, la gradual apertura de la producción en “la fábrica del mundo” llegó en un momento en que los puertos del resto del mundo, aún abiertos, esperaban una ralentización de la carga, en espera de que el virus no les afectase. Con el cierre de algunas economías, como la española, la carga comenzó a llegar a los puertos sin posibilidades de ser entregada a sus destinatarios, lo que provocó una congestión en las terminales y la rápida respuesta de los puertos. Así, se habilitaron espacios alternativos y se ofrecieron moratorias y exenciones al almacenamiento de mercancías en puerto. La fase de estabilidad en la que nos encontramos en este momento se ha obtenido por la apertura gradual de los mercados y los demandantes de mercancías, así como por la afección de blank sailing en los flujos Este-Oeste.

Enric Ticó, presidente de FETEIA: “Si alguien ponía en duda de lo que era capaz el transitario, se ha demostrado que en buena parte ha sido el responsable de hacer funcionar la cadena logística, sin desmerecer a los transportistas”

el canal.

MARÍTIMO Y LOGÍSTICO

En la inauguración de este webinar “trasatlántico”, Enric Ticó, presidente de FETEIA, calificó el “otoño” como la estación de la “recuperación” en la que se iniciará “la campaña de Navidad, con el consecuente incremento de los flujos comerciales”.

Este repunte y “despegue” del comercio exterior, explicó Ticó, tendrá como “base y clave el transporte marítimo”.

En la actual situación la prioridad para el presidente de la federación española de transitarios es salir de esta crisis de la pandemia. Para ello, como se ha demostrado, “el papel de la Administración pública es básico”. Por este motivo, “necesitamos que recupere su protagonismo y que apoye la recuperación y a las empresas con inversiones”.

El presidente de FETEIA también advirtió a la Administración que en tiempos de desaceleración son innecesarias nuevas regulaciones: “No son épocas para grandes cambios legislativos”. Para Ticó, “no podemos estar pendientes de cambios de leyes como hasta ahora”.

El presidente de FETEIA dejó claro el trascendental trabajo que ha desarrollado el transitario en el estado de alarma. “Si alguien ponía en duda de lo que era capaz el transitario, se ha demostrado que en buena parte ha sido el responsable de hacer funcionar la cadena logística, sin desmerecer a los transportistas”.



Enric Ticó, Aurelio Martínez, Moisés Solís y Gabino Diego

el canal.

MARÍTIMO Y LOGÍSTICO

Según Ticó, la labor de los transitarios en esta pandemia ha sido posible gracias a que es un “personaje” que tienen un doble pensamiento. “El pensamiento lateral, habituado a buscar soluciones en la cadena logística; y el pensamiento sistémico, que resuelve y comprende la totalidad de la cadena en lugar de en un solo punto”, concluyó el presidente de FETEIA.

Moisés Solís, presidente de ALACAT, dejó entrever el “excelente futuro” que espera al sector aunque reconoció que “debemos adaptarnos” a la nuevas circunstancias. La paulatina reanudación en los vuelos comerciales está abriendo, de nuevo, una ventana de oportunidad al sector. También está ayudando el buen comportamiento del sector marítimo en Latinoamérica, si bien, los repuntes en la pandemia en aquella zona geográfica mantienen la incertidumbre en lo más alto.

Héctor Tamburini, del grupo DP World, explicó que ahora “toda la operativa portuaria se ha convertido en una excepción” y que las terminales han afrontado el manejo del flujo de la carga con sus interrupciones y dificultades, mediante la utilización de destinos alternativos. En este sentido, Tamburini señaló que “nos hemos ganado la lealtad” de los clientes con la agilidad necesaria para afrontar las cambiantes situaciones de necesidad en la cadena de suministro.

El presidente del puerto de Valencia, Aurelio Martínez, invitado en este webinar, tampoco dejó dudas en que si la economía sigue creciendo “se fundamentará en las exportaciones, aunque no serán grande dígitos”, Martínez reseñó que el shipping será fundamental para que el comercio sea la cabeza tractora de la recuperación. “El transporte marítimo es el modo más eficiente porque ha basado su progresión en la tecnología”. Este factor ha “favorecido la reducción de costes que es la base de la globalización económica”.

“Sin la globalización, ningún país podrá salir del subdesarrollo. Sin flujo de mercancías habrá flujo de personas”, subrayó Martínez.

Aurelio Martínez: “Sin la globalización, ningún país podrá salir del subdesarrollo. Sin flujo de mercancías habrá flujo de personas”, subrayó Martínez

En lo referido a los megabuques, la dársena valenciana está preparada para acoger y manipular a los buques más grandes del mundo, como así lo ha hecho, aunque destacó que “deben ganar en flexibilidad”. En opinión de Aurelio Martínez, los puertos deberán estar preparados para el incremento de tráfico que se avecina y la congestión que ello puede producir, por lo que las nuevas tecnologías, la digitalización y la flexibilidad en las gestiones (documentales, aduaneras, en la estiba, etc.) serán claves para el periodo de incertidumbre que se avecina.

Martínez concluyó que la crisis del Covid-19 no ha traído al sector portuario y marítimo nuevos retos, respecto a “los que nos hemos venido enfrentando estos últimos cinco años”. Sin embargo, “si hemos visto como se han acelerado el respeto al medio ambiente y la digitalización”.

el canal.

MARÍTIMO Y LOGÍSTICO

Como representante de las navieras en esta videoconferencia intervino Joseph Santo, director general de Hapag-Lloyd en el Área Iberia.

El directivo de la compañía alemana se mostró optimista. “Aunque prevemos una caída entre el 10 y el 15 por ciento de nuestros tráficos para este 2020, vemos indicios de recuperación para el 2021”. Santo espera, “a corto plazo”, un incremento de la demanda que obligará “a reponer los stocks”. No se volverá rápidamente a las cifras anteriores, “pero no mantendremos niveles tan bajos de tráficos como hasta ahora”.



Fabio Cotino, Neil Taylor, Joseph Santo, Héctor Tamburini, Francisco Jiménez y Blanca Guitart

El responsable de Hapag-Lloyd para la Península explicó que “las navieras estamos más preparadas para afrontar esta crisis en comparación con anteriores recesiones”. En la crisis del 2008, argumentó Santo, “las compañías tenían un gran número de encargos de buques y había sobrecapacidad”. Así, las actuales restricciones de capacidad, “nos han ayudado a gestionar mejor esta crisis y por este motivo no han caído los fletes”.

el canal.

MARÍTIMO Y LOGÍSTICO

Joseph Santo, director general de Hapag-Lloyd en el Área Iberia, avanzó que la compañía alemana está recuperando “algunos loops porque vemos que la demanda está aumentando”

Joseph Santo anunció que “cuando la demanda se recupere, Hapag-Lloyd pondrá en servicio nuevos buques”. De hecho, avanzó, “estamos recuperando algunos loops porque vemos que la demanda está aumentando”. A pesar de ello, explicó el director de la compañía alemana, “tendremos que ir ajustando la capacidad porque es clave para ajustar los costes”.

El representante de la naviera, Joseph Santo, también auguró un brillante futuro a los transitarios puesto que la política de integración vertical de algunas navieras no puede dar abasto a atender a todos los clientes. En su caso, los clientes directos suponen alrededor de un 30% del total, “no disponemos del personal y los medios para tratar ése volumen de clientes”. Por tanto, el transitario se erige como figura clave en la cadena de suministro, aunque deberá adaptarse a los nuevos sistemas de digitalización y a la concentración que están promoviendo las grandes compañías internacionales. En lo referido a los megabuques, Santo es de la opinión que “estamos llegando al límite de su tamaño” y descarta que se lleguen a construir buques de 45 o 50.000 teus. No obstante, cree que el feederling se realizará con buques de mayores capacidades que las actuales y ese campo quedará reservado a los mercantes de entre 9.500 y 14.000 teus.