

# Sí, no, no, al principio un poquito, sí, sí, sí, sí, bueno...

ENRIC TICÓ

Presidente de FETEIA



**E**l título de este artículo es en sí un *spoiler*. Son las respuestas a las preguntas que voy a plantearles a continuación. Mis respuestas, claro. Estoy seguro de que habrá más de uno que piense lo contrario. Y me gustaría también saber si alguien coincide al 100% con mis respuestas... ¡mi media naranja logística!

Porque preguntarse hacia dónde navega el transporte marítimo no es solo analizar cuál será el futuro del Comercio Internacional, sino que las respuestas en plural se hallan en otras cuestiones más difíciles de contestar, tales como: ¿hacia dónde se dirige nuestra sociedad? ¿Cuál es el destino (o el final del trayecto) del ser humano en este mundo? ¿Ética y tecnología son compa-

tibles? Si el mundo es global, ¿no sería lógico que hubiera una gobernanza global y una gestión local? Todo ello incidirá en cómo será el transporte marítimo en los próximos años, pero estas respuestas las dejaré en manos de los filósofos.

A los que nos apasiona la logística tendemos a considerarla como el centro sobre el que pivota el mundo. Y en parte tenemos razón, porque sin logística no hay comercio, no hay aspirinas en nuestras farmacias, no hay Coca-Cola en las tiendas de comestibles... Pero deberíamos ser conscientes de que la logística es un instrumento que básicamente depende de la producción y del consumo. Por tanto, el debate sobre el futuro del transporte marítimo o de la logística holísticamente hablando,

depende básicamente de analizar cuáles van a ser las tendencias de la economía y la sociedad. Y la logística, ante cualquier realidad que se produzca, estará preparada para dar respuesta a su misión, que no es otra que preocuparse de que no nos falten aspirinas y Coca-Colas, entre otras cosas posiblemente más importantes. Si no cuidamos de las dos "T" (Tecnología y Talento) algunas empresas desaparecerán, algún puerto perderá sus tráfico... pero su sitio quedará cubierto por otras empresas, otros puertos, aeropuertos o terminales multimodales que sí que habrán hecho bien su trabajo.

Estar preparados significa entender que las cadenas de suministro se componen de distintos modos de transporte

que operan coordinadamente, o deberían hacerlo. Hoy ya no compiten los modos, sino las cadenas de suministro. Y estas cadenas están formadas por empresas -y personas- preparadas (¡ay, la formación!) y empáticas, por compañías tecnificadas y bien organizadas que valoran el talento y el rendimiento, por

equipos interdisciplinarios que conocen y dominan los principales puntos conflictivos y estratégicos de toda la cadena.

Para responder a la pregunta de *¿cómo será el transporte marítimo en el futuro?* deberíamos antes dar respuesta a otras cuestiones generales. Como pienso que ha llegado el momento de

dar respuestas claras y sencillas, un sí o un no, a no esconderse en grandes frases vacías que de hecho no nos sirven para despejar nuestras dudas, quiero dejar claro mis humildes respuestas, que son las que han dado título a este artículo.

Veamos:

- ▶ *¿Se repetirán situaciones de pandemias globales?*
- ▶ *¿Seguiremos empeñados en morir por el exceso de CO<sub>2</sub> desplazándonos en nuestros coches horas y horas improductivamente?*
- ▶ *¿Descartados los combustibles fósiles, conseguiremos que el precio no sea tan fluctuante?*
- ▶ *¿Incidirá el Brexit - o algún otro Exit- en el normal desarrollo del Comercio Internacional?*
- ▶ *¿Se producirá una cierta reindustrialización limpia en la UE, una vez hemos constatado que la mono-dependencia es fatal en cualquier negocio, ganando también África y Latinoamérica peso en el comercio Internacional?*
- ▶ *¿Ganará Trump las elecciones, y en esta línea, continuará habiendo liderazgos populistas y las consiguientes guerras arancelarias?*
- ▶ *¿Veremos una larga etapa de proteccionismo en la UE?*
- ▶ *¿Ganarán el tren y el camión autónomo peso específico con respecto al transporte marítimo, y este nuevo mercado necesitará la eclosión de nuevas empresas más especializadas?*
- ▶ *¿La impresión 3D provocará cambios significativos en nuestro sector?*

A pesar de que dichas preguntas no tienen una respuesta unívoca, hay que tomar decisiones. Las grandes navieras, por ejemplo, ya lo han hecho, adquiriendo posiciones estratégicas, y no solo en su sector...

No discuto la preponderancia del papel del transporte marítimo tal como ahora lo entendemos, pero sí el gigantismo. El ferrocarril y la carretera empiezan a ser competitivos en trá-

ficos reservados hasta ahora a dicho modo. El Short Sea va a salir potenciado, debido a los peligros para el comercio internacional que ha puesto en evidencia la actual crisis.

Barcos y contenedores como almacenes flotantes y en movimiento para asegurar el abastecimiento global. Contenedores que siguen siendo prácticamente como los de hace 50 años, y que no siempre están ubicados

en los puertos adecuados. Los buques sin puertos eficientes flotan y poca cosa más. El puerto es pieza clave y sus conexiones, digitalización, espacios logísticos, eficiencia, compromiso con las ODS, son garantía de su competitividad.

Ya ven, complicado lo tenemos, porque seguramente las respuestas adecuadas son las que se derivan de preguntas que aún hoy no han sido formuladas. *Panta Rei*