

DICIEMBRE 2020

el canal.

MARÍTIMO Y LOGÍSTICO



EL FUTURO LOGÍSTICO

2021: un rayo de luz al final del túnel



Laura Fernández
Adjunta-Secretario General de ATEIA-Madrid

La política proteccionista que impulsa el Brexit es del todo contraria a la globalización a la que tienden la mayoría de los Estados democráticos del mundo. Sin embargo, el sector de los transitarios/representantes aduaneros pueden considerarla como una oportunidad de negocio.

Cerrábamos el año 2019 con una posición prudente y unas expectativas de crecimiento en el sector de los transitarios. Sin embargo, nadie se habría imaginado el año que nos tocaría vivir y el impacto que ha tenido, tiene y tendrá la crisis mundial ocasionada por el Covid-19.

Ante esta situación, los empresarios que buscan la supervivencia de sus compañías deben mantener una posición optimista bajo la premisa de que lo bueno está por venir, para tratar de recuperar, en la medida de lo posible, el negocio que se ha visto muy afectado durante el año 2020.

Como en todas las crisis, ha habido empresas que han podido sacar provecho de la adversidad, pero la gran mayoría ha visto como el trabajo se desvanecía de un día para otro, sin opciones de evitar el desplome empresarial más allá de esperar a que escampe. Además, esta situación ha provocado que muchos planes de negocio y de crecimiento hayan quedado obsoletos, pasando muchas empresas al "modo supervivencia".

Si a lo largo del año 2021 se consigue controlar la crisis sanitaria, como cabe esperar, se producirán efectos positivos sobre el comercio internacio-

nal en general y sobre el sector de los transitarios en particular. Esta mejoría producirá una mayor movilidad de personas y con ello aumentará el suministro de bienes para su consumo, la celebración de eventos y una mayor disponibilidad de los medios de transporte, entre otros efectos.

Desde el sector de los transitarios también se espera una estabilización en el sector marítimo, de manera que se supriman las prácticas que han venido realizando numerosas navieras y que han supuesto un aumento desmesurado de los fletes y retrasos en los movimientos de mercancías como consecuencia de blanksailings o cut&runs. Los perjuicios que han sufrido y sufren las empresas de nuestro colectivo en los tiempos en que nos encontramos son del todo abusivos e inadmisibles, por lo que, en pro de un comercio justo y equilibrado, las empresas que han generado estos inconvenientes a lo largo del 2020 deberían reflexionar y cambiar su proceder sin necesidad de que tenga que intervenir una autoridad para tutelar el libre mercado, pues no todo vale a cualquier precio. De lo contrario, se está poniendo en peligro la resiliencia de la cadena logística en su conjunto, arriesgándonos a sufrir una situación de desabastecimiento de los mercados.

El transporte aéreo de mercancías se ha visto fuertemente castigado con motivo de la crisis sanitaria, pues apenas hay cargueros disponibles, los aviones comerciales de pasajeros han reducido considerablemente la frecuencia de vuelos por las

El transporte aéreo de mercancías es fundamental en el comercio internacional para atender la inmediatez que reclama el consumidor final.

restricciones en la movilidad y los precios se han disparado en muchos casos. En el comercio internacional este medio de transporte es fundamental para atender la inmediatez que reclama el consumidor final, por lo que en la medida en que se controle la pandemia debemos esperar una mejora en el 2021, recuperando los niveles habituales para facilitar el transporte de mercancías (de una manera más rápida que en la actualidad).

Igualmente es un deseo para el próximo año, transmitir a las compañías de handling que operan en el aeropuerto de Barajas, la necesidad de potenciar y facilitar el comercio exterior prestando sus servicios con la calidad que demanda el mercado y se espera de las mismas, para evitar los importantes y desmesurados retrasos que vienen generando durante los últimos años en la entrega y recepción de las mercancías, haciendo desaparecer esta reiterada dinámica de insuficiencia en la que se encuentran inmersas y que condiciona el desarrollo de la carga aérea.

Otra situación a la que nos enfrentaremos en el próximo año será el Brexit, que, salvo pacto de última hora, se producirá sin un acuerdo entre las partes. En términos generales, este divorcio a las bravas tendrá una repercusión negativa en el comercio internacional,

pues se encarecerán los productos y servicios a prestar, y al haber controles aduaneros, se perderá cierta agilidad en el movimiento de mercancías, lo que se traducirá en retrasos en las entregas y aumento de los costes.

La política proteccionista que impulsa el Brexit es del todo contraria a la globalización a la que tienden la mayoría de los Estados democráticos del mundo. Sin embargo, se puede hacer un análisis positivo de esta situación para el sector de los transitarios/representantes aduaneros y considerarla como una oportunidad de negocio: todos los productos que hasta ahora pasaban las fronteras sin necesidad de trámites aduaneros, requerirán de una declaración y, por tanto, la carga de trabajo aumentará.

Por último, y tratando de reforzar esta visión optimista, quiero pensar que todo el shock vivido durante estos últimos meses puede servir como palanca de transformación de multitud de empresas que hemos acelerado el proceso de transformación digital y de adopción de políticas más protectoras del medioambiente. No en vano, las administraciones (especialmente la UE) han apostado decididamente por estos objetivos y ofrecerán financiación para la consecución de los mismos.