

el canal.

MARÍTIMO Y LOGÍSTICO

BNEW: oportunidad de negocio y de relanzar el sector



Enric Ticó
Presidente de [FETEIA-OLTRA](#)

BNEW sirve para conocer cómo afrontamos a escala global los retos que tenemos planteados, supone el puente de contacto para conocer el estado general del arte y el debate sobre temas candentes.

Soy de los que cree que el SIL debe seguir. No opino sobre formatos, contenido o ubicación. Pero las ferias convencionales, una vez todo el conocimiento mundial está en la red, siguen teniendo un sentido relacional, de conocimiento personal, de analizar sobre el terreno la realidad de las plataformas logísticas... ¿Cuántas veces hemos reservado un restaurante o un hotel, que poco o nada tienen que ver con la triste realidad que nos encontramos, gracias a unas bonitas imágenes y comentarios recibidos a través de aplicaciones de nuestro móvil?

De hecho, en plena crisis del Covid, no fue una digitalización prácticamente inexistente ni un blockchain seguro lo que salvó el funcionamiento de la cadena logística, sino la confianza entre los distintos transitarios, operadores, responsables de infraestructuras, los que se jugaron bienes y prestigio porque conocían a las personas que había detrás de cada petición, de cada servicio logístico, la mayor parte de los cuales eran imperiosamente necesarios.

el canal.

MARÍTIMO Y LOGÍSTICO

Desde mi punto de vista, el futuro será mestizo: sin tecnología no habrá actividad económica, sin la confianza en los distintos eslabones de la cadena logística, tampoco.

Por eso BNEW ha llegado para quedarse. Porque sin renunciar al contacto personal, nos permite conocer a fondo aspectos técnicos, soluciones profesionales, absolutamente indispensables para ejercer nuestra profesión. BNEW sirve para conocer cómo afrontamos a escala global los retos que tenemos planteados, supone el puente de contacto para conocer el estado general del arte, el debate sobre temas candentes... Y, ante todo, conocer casos prácticos reales e inmediatos que permitan potenciar el transporte multimodal, la descarbonización de la cadena logística.

Desde el punto de vista de los transitarios, y después de haber conseguido, con nuestra pedagogía, convencer a los grupos parlamentarios de que el anteproyecto de Ley de lucha contra el fraude era extraordinariamente dañino para el sector y los consumidores, tenemos ahora otro complicado reto, ocasionado por las políticas de las navieras, que están provocando importantes alzas de los fletes, la inseguridad de la cadena logística, y la mega concentración que, lejos de facilitar la libre competencia, va a provocar – si los poderes públicos no lo atajan- que en muy pocas manos se concentre la gestión de todo el comercio internacional.

SOBRE LA REALIDAD DE LOS FLETES MARÍTIMOS

Hace unos días, un diario especializado del sector publicó un editorial en el que el autor se proponía analizar «La realidad de los fletes marítimos».

En el mencionado editorial, el autor comenzaba apuntando que las autoridades norteamericanas han estado considerando, hasta ahora, que las subidas de precios no son un hecho punible y que esas mismas autoridades, así como las chinas y europeas no estaban dispuestas a investigar el aumento de fletes. En clave local, además, acusaba de inoperantes a los representantes de los cargadores y a muchos transitarios por, supuestamente, transmitir elevadísimos aumentos de fletes, mientras ellos deben abonar unos fletes irrisorios.

el canal.

MARÍTIMO Y LOGÍSTICO

Quiero reconocer que reducir la situación de excepcionalidad del mercado actual al alza de los fletes es simplista: en primer lugar, porque esta alza se deriva de la falta de disponibilidad de buques lo que ya de por sí genera, además, muchas complicaciones para mantener en funcionamiento las cadenas logísticas (por cierto, falta de disponibilidad no achacable a los transitarios... ni a los clientes).

Quiero reconocer que reducir la situación de excepcionalidad del mercado actual al alza de los fletes es simplista: en primer lugar, porque esta alza se deriva de la falta de disponibilidad de buques lo que ya de por sí genera, además, muchas complicaciones para mantener en funcionamiento las cadenas logísticas (por cierto, falta de disponibilidad no achacable a los transitarios... ni a los clientes). También es pública la imposición de recargos por esperas y bloqueos de contenedores en los puertos, lo cual hace imposible cumplir con los compromisos adquiridos con el cliente final (cargador o destinatario) y provoca un aumento artificial de los costes, del que somos víctimas. Y tampoco en este caso la poca previsión es achacable a transitarios ni a clientes...

A río revuelto, ganancias para las navieras. En buena parte los causantes del problema -por activa o por pasiva- que además cuentan con importantes ayudas para depredar el negocio, y concentrar servicios...

Desde FETEIA-OLTRA hemos denunciado, y continuamos haciéndolo, esta situación a todos los niveles (nacional, europeo y global) y seguiremos manteniendo encuentros con todo tipo de autoridades. Públicas son las notas de prensa emitidas, tanto en solitario como conjuntamente con organizaciones cargadoras, como los press release de CLECAT y las publicaciones de FIATA.

Desde nuestra federación consideramos que esta situación perjudica a todo el sector (menos, lógicamente, a quienes la generan), puesto que está poniendo en riesgo la viabilidad de la cadena logística y, para quienes pueden continuar con su actividad, generando una peligrosa inflación. Por ello, como perjudicados que somos, continuaremos realizando las acciones que resulten necesarias a fin de tratar de lograr una solución al conflicto. Y el BNEW constituye una oportunidad magnífica para hacerlo.