

# el canal!

MARÍTIMO Y LOGÍSTICO

## 2022, be water my friend

Laura Moreira  
Directora de ATEIA Madrid



**Muchas empresas transitarias especializadas en sectores que detuvieron o redujeron su actividad, han pasado dos años muy duros, llenos de esfuerzos y medidas drásticas para evitar que esta situación se las llevará por delante, y ahora, las que han resistido los envites, parecen ver la luz de cara al 2022, pues, como reza el dicho, lo que no te mata te hace más fuerte.**

Además, se ha puesto de manifiesto el trabajo del sector ante, según ha explicado el presidente, Enric Ticó, «*una muy zarandeada cadena logística post-covid*», en la cual navieras y armadores « Después de dos años de cambios constantes en el sector de la logística, vaticinar como será el 2022 resulta arduo complicado; sin embargo, desde una posición optimista queremos pensar que el próximo año traerá más estabilidad a nuestro sector, aunque hay ciertos riesgos que no se pueden obviar.

Actualmente seguimos inmersos en la pandemia originada por el Covid-19, pero la situación económica ha mejorado bastante en el 2021 y, si la tendencia se mantiene, es de esperar que en el año 2022 los efectos causados por la crisis sanitaria cada vez marquen menos el ritmo de las relaciones comerciales.

Aunque el comercio ha sido un sector que no se ha parado desde que empezó la pandemia, muchas empresas transitarias especializadas en sectores que detuvieron o redujeron su actividad, han pasado dos años muy duros, llenos de esfuerzos y medidas drásticas para evitar que esta situación se las llevará por delante, y ahora, las que han resistido los envites,

# el canal.

## MARÍTIMO Y LOGÍSTICO

parecen ver la luz de cara al 2022, pues, como reza el dicho, lo que no te mata te hace más fuerte.

Una de las consecuencias que provocó la crisis del Covid-19 fue la implantación acelerada del teletrabajo, medida a la que muchas empresas transitarias se sumaron. Si bien, en estos momentos no es una práctica mayoritariamente extendida en nuestro sector, quizás por tratar de retomar esa normalidad tan ansiada o por la necesidad de los propios empleados de relacionarse con sus compañeros tras largos periodos de aislamiento y porque, a fin de cuentas, esta sigue siendo una práctica que exige presencialidad en buena parte de las actividades a desarrollar. Siendo así, seguramente se mantenga esta medida como un recurso para todos aquellos que requieran de una conciliación de la vida personal y profesional real, sin tener que reducirse la jornada ni el salario.

### **FASES 2 Y 3 DEL BREXIT, IMPORTANTE IMPACTO PARA NUESTRO PAÍS**

El Brexit generó, hace un año, una gran incertidumbre en el sector respecto a las consecuencias reales que traería la salida del Reino Unido de la Unión Europea y cómo se afrontarían los intercambios de mercancías. Tras estos meses de andadura, hemos visto que ciertas situaciones se han ido resolviendo sobre la marcha, lo que ha generado, especialmente durante las primeras fechas, situaciones caóticas, en su gran mayoría, en el lado británico. Lo que sí ha quedado demostrado y confirmado es que los transitarios/representantes aduaneros saben reponerse ante la adversidad y acomodarse a los cambios como lo han hecho tantas veces.

En el 2022 se seguirán implantando las fases 2 y 3 del Brexit, con importante impacto para nuestro país, especialmente por lo referido a las cuestiones sanitarias y, una vez más, nuestro colectivo se adaptará para que los cambios salgan adelante en pro de un comercio ágil y competente.

# el canal.

## MARÍTIMO Y LOGÍSTICO



*El comercio internacional no es estanco ni fijo por lo que la anticipación y la adaptación seguirán siendo dos elementos claves de los transitarios/representantes aduaneros*

Desde el punto de vista económico, recientemente el Fondo Monetario Internacional ha pronosticado que en el 2022 España será la economía desarrollada con mayor crecimiento, fundamentalmente porque éste ha sido más lento de lo esperado durante el 2021 y debido al tipo de economía de nuestro país, diversificada y con proyección internacional. Esta previsión invita a ser optimistas, pero seguramente hasta el 2023 no recuperemos los niveles previos a la pandemia.

Otro hecho que seguramente estará presente a lo largo del siguiente año será el empeoramiento de las relaciones entre EE UU y China, en definitiva, una guerra comercial que nos afectará a todos en mayor o menor medida. En su lucha por dominar el mundo, ambas potencias tratan de obligar a los países a decantarse por uno u otro bando con el fin de aplicar restricciones en el comercio e incluso imponer sanciones económicas como medidas para ejercer presión y ganar la batalla.

# el canal.

## MARÍTIMO Y LOGÍSTICO

### DEPENDENCIA DE CHINA

A lo largo de este año y del pasado hemos podido comprobar la dependencia insana que tiene Europa de China, llegando a sufrir desabastecimientos de productos necesarios para la fabricación de bienes básicos en nuestro continente. Un claro ejemplo de sometimiento a la economía china lo encontramos en el sector de la automoción que ha sufrido constantes paradas de actividad en las principales factorías por la falta de semiconductores, desabastecimiento que previsiblemente se mantendrá en el 2022, e incluso podrá agravarse por la falta de otras materias primas necesarias en la fabricación de vehículos, como el silicio. Mientras sigamos dependiendo de terceros países para la producción de los bienes que consumimos habitualmente, tendremos que seguir sometidos a las condiciones, exigencias y decisiones, por arbitrarias que puedan parecer, de esos países perjudicando nuestros propios intereses. La solución no es sencilla, pero sin duda pasará por invertir y reforzar la industria de la Unión Europea en busca de la independencia y la estabilidad económica.

**El sometimiento a la economía china lo encontramos en el sector de la automoción que ha sufrido constantes paradas de actividad en las principales factorías por la falta de semiconductores, desabastecimiento que previsiblemente se mantendrá en el 2022.**

Por último, a nadie se le escapa la gran relevancia que está adquiriendo la necesidad de garantizar la sostenibilidad ambiental (además de la económica, por supuesto). Son muchas las iniciativas legislativas en las que está trabajando la UE, dentro del Green Deal y, más en concreto, el paquete Fit for 55. Algunas de ellas pueden resultar muy gravosas para España (como el fuel EU Maritime) o peligrosas para el colectivo de representantes aduaneros (como el CBAM), por lo que tenemos mucho trabajo por delante.

Aunque podríamos añadir escenarios más ventajosos y otros más drásticos, no hay una certeza absoluta de lo que ocurrirá y como se desarrollará, pero lo que sin duda nos traerá el 2022 serán cambios. Como la vida, el comercio internacional no es estanco ni fijo por lo que la anticipación y la adaptación seguirán siendo dos elementos claves de los transitarios/representantes aduaneros ante un futuro en constante evolución.