



“Ensayo general”, por Enric Ticó

Sinceramente no creo que después de la crisis del Covid-19 vaya a haber cambios significativos en lo que a la logística se refiere. No los habrá porque ya se estaban produciendo. Estos meses han sido un ensayo general, una puesta de largo de tendencias que ya estaban ahí, y que ahora hemos precipitado, nos gusten o no. Sería muy simple resumirlo en los avances tecnológicos que nos permitirán trabajar mejor y rebajar costes (teletrabajo), dar más seguridad a la cadena de suministro (blockchain, documentación electrónica). Creo que esta crisis ha puesto de manifiesto, por ejemplo, que las cadenas logísticas en las que han intervenido profesionales cualificados, que conocen el mercado y a sus clientes han sido las más resilientes. Alguna administración ha hecho soberanamente el ridículo, pensando que el comercio internacional podía ser llevado a cabo por personas sin experiencia.

Feteia, desde el primer momento, se puso a disposición del sector público para colaborar desinteresadamente en cualquier gestión para mejorar y asegurar los envíos urgentes que se debieron asumir, especialmente durante las primeras semanas.

El mundo entero, y muy especialmente nuestro sector, deberá tener un dominio significativo de las nuevas tecnologías para poder hacer frente a los inconvenientes que pudiera originar cualquier otra contingencia que se presente en el futuro, ya sea ésta en forma de microbio, situaciones bélicas, pugnas arancelarias, la pobreza y los tristes desequilibrios sociales y territoriales que padecemos, el Brexit, los desajustes ocasionados por el cambio climático... o ¿por qué no plantearnos una posible amenaza del espacio exterior... como por ejemplo un meteorito? Alguno de ustedes podría esbozar una sonrisa al leer este comentario, pero quién nos iba a decir que un ser diminuto e intangible iba a tener a todo el planeta en jaque durante meses. Hay que estar preparados...

Si desmenuzamos un poco la cadena logística, con la mirada de los distintos modos y servicios que la integran, se nos plantean muchas dudas y alguna certeza: El modo Ferroviario ha sido una pieza clave para asegurar el mantenimiento de los suministros. Si bien también sufre las consecuencias perversas del cambio climático, se ha mostrado como una alternativa segura, eficiente y sostenible. En Europa debemos avanzar en la puesta en marcha de más y mejores terminales multimodales, que faciliten el intercambio modal, pensando también en el ferrocarril como medio más adecuado para penetrar en las grandes ciudades, y ser así el último eslabón de la distribución urbana de mercancías.

La Carretera ha tenido un comportamiento heroico. Hay grandes profesionales tanto en los equipos directivos como al volante. Siempre será un medio de referencia, pero deberá trabajar más cerca del transporte ferroviario y del cabotaje marítimo.



En cuanto al modo Marítimo, a finales de agosto veremos los efectos de la apertura de los mercados y de la recuperación de la actividad económica, justo cuando empieza la campaña navideña (logísticamente hablando). Si no pasa nada grave –esperemos–, la actividad económica se recuperará. Veremos si el ser humano tropieza por enésima vez con la misma piedra, o bien nos damos cuenta de que no podemos depender de un único proveedor. En el caso de que produzca un cierto reequilibrio industrial, un aumento del consumo kilómetro cero, veremos la aparición de cadenas de transporte menos sofisticadas, más útiles y más próximas. El barco es uno de los responsables –no el único– del cambio climático, y es de esperar que la Unión Europea (como lo está haciendo Japón), apueste por la descarbonización en este ámbito, con ayudas directas imprescindibles.

Los fletes se aguantan en sus niveles. Los armadores ya tienen bastante con aguantar los servicios. Cancelando salidas mantienen el nivel de fletes. Los recargos por uso de combustibles nuevos han desaparecido. Los “grandes” tratan de recortar costes como sea. Atentos a la iniciativa e-Bill of Lading de DCS (Destination Control Statement).

Los puertos no lo tienen fácil. Las terminales independientes lo van a pasar mal. Las dedicadas o subsidiarias de armadores principales tampoco lo pasarán muy bien con unos ingresos a la baja. El objetivo: la electrificación, el fomento de la intermodalidad, asegurar la conectividad y concluir la digitalización.

Respecto de la carga Aérea podemos suponer que se va a profundizar en algunas tendencias actuales, tales como: una mayor digitalización de los procesos, e-awb y más adelante e-freight, Comercialización dinámica de los espacios para carga en vuelo por parte de las compañías aéreas y agentes generales de ventas. Por otro lado, es de prever que, con motivo de las circunstancias económicas globales, se produzca una cierta clarificación y concentración en los distintos sectores que intervienen en la cadena logística, transportistas aéreos, agentes generales de ventas y agentes de carga, lo que traerá una nueva situación que habrá que monitorizar estrechamente.

Hay cierta preocupación por aspectos que pueden incidir directamente en el negocio de la carga aérea, como por ejemplo: la continuidad de las guerras comerciales entre distintos bloques, la tendencia al aprovisionamiento de proximidad, una menor dependencia del “just in time” por parte de la industria. Y una opinión muy personal: adiós a los grandes aviones. En lo que respecta a las Aduanas, pieza clave que impulsa o lastra la competitividad de nuestras infraestructuras, hace pocos días desde Feteia tuvimos una constructiva reunión con la Directora General del Departamento, en la que constatamos el magnífico servicio que se ha prestado durante la crisis. Buenos profesionales, sin duda.

Pensamos que es el momento de promocionar las figuras de Exportador Autorizado y Exportador Registrado (REX) para reducir el número de certificados de origen preferencial expedidos en papel, fomentar las ventajas para los OEAS de modo que puedan llevar a cabo algunas tareas propias de la aduana, como por ejemplo toma de muestras por los propios ADTs certificados OEA de “Protección y seguridad”, la posibilidad de convalidar precintos de



las propias navieras OEA para identificar mercancías en régimen de tránsito, la creación del Observatorio de Aduana, una mejora de la coordinación entre los operadores, la Aduana, los servicios de inspección en frontera, los puertos, los aeropuertos.

Me gusta resumir los retos que se nos plantean, en dos palabras: Tecnología, de la que ya he hablado en este artículo, y Talento. El talento que hemos demostrado los transitarios para asegurar el funcionamiento de la Cadena Logística, haciendo gala de pensamiento lateral - buscando soluciones, provengan del sector que provengan- y sistémico - el transitario es el único que ve la integridad de la cadena logística, y por tanto sabe en qué punto se encuentra el escollo, y como superarlo- hemos ofrecido soluciones a nuestros clientes, en una cada vez más amplia gama de servicios. Sin duda los transitarios vamos a tener un papel importante en cuanto a la recuperación de la normalidad se refiere y que a mi modo de ver podría hacerse realidad antes de lo que mucha gente cree. Pero no todo depende de nuestro esfuerzo.

Para dar el decisivo paso hacia adelante, necesitamos tres cosas de la Administración: ayudas económicas, especialmente para las Pymes del sector, la desburocratización de los trámites administrativos y controles inadecuados y sobretodo, evitar modificaciones normativas que se producirían en momentos en los cuales nuestra atención, nuestra lucha, debe centrarse en la recuperación.

Enric Ticó
Presidente de Feteia-Oltra

Editorial en el Boletín «Empresa Transitaria. El anuario de los operadores logísticos» (Julio de 2020)