

## PUNTO DE VISTA



Por  
**Enric Ticó**

Presidente de FETEIA  
Presidente Consejero-Delegado de CIMALSA

## La nueva logística después del COVID

El sector empresarial se encuentra extenuado por la crisis ocasionada por la pandemia. No obstante, no todo el sector logístico ha sufrido el mismo castigo. Por ejemplo, las compañías especializadas en ámbitos como la alimentación, medicamentos, servicios básicos, mensajería... han trabajado más que nunca. Con mucha tensión, pero el negocio ha resistido. En los últimos años, el sector público ha perdido su empuje y ha demostrado no sólo su desconfianza en sí mismo, sino también hacia la familia logística -posiblemente por la imagen deteriorada de nuestro sector- con un alud de políticas y decisiones burocratizadoras hasta extremos ridículos. **Nuestro sector, y muchos otros, van a necesitar de la creación de Agencias Públicas que permitan salir de la maraña burocrática, y que sean facilitadoras y no limitadoras del trabajo empresarial.** De hecho, y contra todo pronóstico, la recuperación se basará primordialmente en el papel que jugará el sector público: facilidades, ayudas a fondo perdido para los sectores más débiles de la cadena logística, tales como autónomos y pymes. Para personas y empresas que no están en paraísos fiscales, para entendernos. Las grandes corporaciones han apostado estos últimos tiempos por el desarrollo tecnológico. Y en estos momentos de crisis, confinamiento y riesgo de rotura de la cadena logística, esta apuesta ha ayudado a superar la crisis. **La NUEVA LOGÍSTICA, la logística altamente tecnificada y tecnológica, crea y sostiene puestos de trabajo de calidad, cada vez nuestro sector necesita más TALENTO, profesionales de alta cualificación y bien remunerados.**

La logística supone el 13,8% del PIB catalán, el 8% del PIB español, según manifestó el ministro de Fomento en la inauguración del añorado Salón Internacional de la Logística de Barcelona (SIL). Y porque, a pesar de la imagen desdibujada y errónea que algunos tienen de esta actividad económica, en un mundo intercomunicado sólo los operadores logísticos, los transitarios, garantizan que los supermercados, las farmacias, nuestros frigoríficos, estén abastecidos y que no haya ningún corte de suministro. Y es a ellos a los que hemos de agradecer que durante la pandemia y a pesar de algunos comportamientos históricos de una parte de la población -posiblemente los que hoy se pasean sin mascarillas por las calles- la cadena logística no haya fallado. Nuestra Coca-Cola zero estaba en todas las estanterías de las tiendas. **Y hablando de mascarillas: ¿Y nuestras mascarillas?**

**¡Ah, las mascarillas! El operador logístico no puede organizar el tránsito de materiales que la industria no produce.** Y no transporta alimentos si la gente no los consume o requiere. Es decir, la logística no es el motor de la economía, sencillamente es el aceite que permite que el motor funcione.

**De hecho, y contra todo pronóstico, la recuperación se basará primordialmente en el papel que jugará el sector público: facilidades, ayudas a fondo perdido para los sectores más débiles de la cadena logística, tales como autónomos y pymes**

No tiene sentido por sí sola, pero tiene todo el sentido del mundo. Es insustituible.

La mayor parte del sector logístico, con todos sus agentes: transitarios, transportistas, infraestructuras portuarias, viarias, aeroportuarias, ferroviarias, portuarios, representantes aduaneros, compañías de almacenaje, consignatarios, OEAs... han resistido el embate (con una excepción, el modo aéreo ha sufrido las restricciones de la movilidad más que los otros modos), y han asegurado que se pueda seguir desarrollando la actividad económica en condiciones razonables. Sin hacer ruido, nos han permitido a todos vivir en el confinamiento sin preocuparnos, al menos por nuestro suministro.

Quiero resaltar la especial resiliencia y fiabilidad del sistema ferroviario, a pesar de tener una cuota residual en España. La estulticia de los poderes públicos ha ocasionado que la cuota del transporte ferroviario en este país no sobrepase el 2,5% (hoy no toca hablar de AVEs ineficientes, lo sé) pero **en Europa, el ferrocarril ha demostrado ser pieza clave para asegurar la fiabilidad de la cadena logística.** Si hasta ahora hemos trabajado para construir y consolidar las TERMINALES MULTIMODALES que aseguren el perfecto intercambio entre tren y camión, o entre tren y la distribución urbana, ahora la apuesta definitiva no puede esperar: la nueva terminal ferroviaria del Port de Barcelona (impulsada por la filial de SNCF/VIA y CIMALSA) las nuevas terminales del Penedès y la del Empordà (sólo pendiente de un convenio interadministrativo... desde hace 10 años)... Pero no quiero hablar únicamente de Catalunya. **Necesitamos una planificación ordenada de las necesidades infraestructurales que ayuden a la recuperación económica y que éstas sean sostenibles y eficientes.** En todo caso, pienso que ha quedado claro que el modo ferroviario nos ha garantizado el mantenimiento del servicio. En un mundo confinado, la vía, el carril, ha roto fronteras. Tampoco quiero olvidar la actitud heroica del mundo del camión, de las empresas transportistas y la profesionalidad extraordinaria de sus conductores/as.

Seamos positivos, el futuro inmediato nos encontrará mejor preparados... porque peor (preparados) imposible. Por favor, pongan al frente de las carteras ministeriales, de la Administración, a personas y equipos profesionales, sin masters falsos o ganados en el bingo, personas

adecuadas y preparadas para las situaciones que se tendrán que afrontar. Y pongamos en manos de los profesionales (transitarios, navieras, compañías aéreas...) la organización del comercio internacional. ¡Por Dios! Precisamente cuando la situación es más complicada, más tensa e impredecible **se han realizado compras internacionales de material sanitario sin contar con profesionales del sector,** que tienen agentes en todos los rincones del mundo, conocen las facilidades (y las inoperancias) aduaneras de los distintos países... De Rotterdam y su aduana hablaremos otro día.

Pensemos en el futuro, por muchas dudas que tengamos. Permítanme una reflexión: cualquiera sabe que no podemos poner todos los huevos en la misma cesta. Porque cuando la cesta única se rompe, cuando China cierra, se interrumpe el comercio, la economía y la cadena de suministro. Algunas compañías me dicen que han decidido volver a comprar en fábricas más cercanas. Algunas de estas fábricas, en el interín, han desaparecido, claro. Pero muchas otras se han reinventado, especializado... y, sin duda, están dispuestas a recibir nuevamente encargos de sus antiguos socios. **Es lo que podríamos llamar la Globalización Regionalizada, la nueva logística que nos permitirá seguir operando globalmente, pero valorando más los mercados cercanos... y sin olvidar la potencialidad del continente africano y Latinoamérica.** Debemos asegurar un mínimo de oferta y demanda a través de proveedores regionales. Apostando por la reindustrialización limpia, el consumo de productos Km 0, ahora que los hemos redescubierto y los pequeños productores se han fijado en que internet existe como canal de grandes oportunidades. Comercio e industria de proximidad. Puestos de trabajo regionalizados, aprovisionamiento asegurado. **Seguiremos viviendo en el concepto MEGA, pero nos iremos habituando al MICRO, a la especialización, al transporte de no tan larga distancia y más fiable.**

¿Qué cadenas logísticas han funcionado y han resistido mejor? Las que se basan en la CONFIANZA. Las máquinas son esenciales pero, por suerte, las relaciones personales entre operadores, transitarios, representantes aduaneros y clientes han sido básicas para asegurar la cadena. Alguien decía el otro día que esta cadena de suministro es una cadena de desconfianzas. ¡Todo lo contrario! **Con los riesgos que asume hoy en día el que organiza dicha cadena, no vamos a trabajar con quien no conozcamos y nos fiemos de él. La FIDELIDAD ha sido también pieza clave de la resiliencia.**

La nueva logística se apoyará también en la TECNOLOGÍA. Estos últimos años nos hemos hartado de hablar de internet, de blockchain (el último congreso de FETEIA en Asturias lo dedicamos precisamente a investigar sobre este campo), de

**La logística no es el motor de la economía, sencillamente es el aceite que permite que el motor funcione. No tiene sentido por sí sola, pero tiene todo el sentido del mundo. Es insustituible**

tecnologías que nos permiten reuniones y cursos no presenciales. Y llevábamos razón. Los que hicieron oídos sordos han sufrido. En cambio, quien ha avanzado hacia esta apuesta, ha podido mantener una actividad de despacho y de oficina más que razonable. Creo que en tres meses hemos avanzado más en estos temas que en tres años. Y ahora, como todo el mundo dice, la tecnología ha venido para quedarse. **Sin tecnología no hay negocio. Cierto es que la robotización destruye puestos de trabajo, pero crea ocupación, como antes decía, de calidad.**

Flexibilidad. No sólo en nuestro negocio. Sólo las personas, las empresas, las cadenas logísticas capaces de adaptarse más rápidamente a cada situación serán operativas en el futuro inmediato. Empresas hay muchas, pero ejes logísticos no tantos. Uno de ellos es el corredor Mediterráneo, o el corredor Atlántico.

Me arriesgo a hacer un vaticinio: estos últimos años hemos valorado ante todo el precio. ¿Quién me lo hace más barato? ¡Pues allá voy! Error y en el futuro, error imperdonable. **Claro que el precio seguirá siendo un elemento básico, importante. Pero hay otros conceptos que no deberíamos olvidar: la seguridad, la proximidad, la capacidad de adaptación y de dar respuesta a las exigencias de nuestros clientes y a los acontecimientos que no controlamos, seamos francos. Seamos humildes.**

Especialización. Lo de la "nueva normalidad" me parece uno de los inventos más deleznable del ser humano, después del invento de las televisiones privadas y de la tortilla de patatas sin cebolla. **La nueva realidad nos permitirá ver la eclosión de pequeñas (de momento pequeñas) empresas, compañías especializadas en el transporte internacional, de nuevas transitarias muy bien preparadas para afrontar los nuevos retos. Pero con una diferencia: hoy el mundo cambia cada día, cada minuto. Hay que estar atentos y no vivir del pasado.** El pasado es un buen recuerdo. Y tengamos en cuenta que las decisiones que tomemos los próximos meses van a marcar el devenir de la próxima década. O no...

Como decía un buen amigo: "La vida está plagada de desgracias. Por suerte, la mayor parte de ellas nunca acontecen". Cierto, pero **no bajemos la guardia, añado, ni el espíritu emprendedor y de superación que nos caracteriza a los seres humanos.** Gracias por leerme... también entre líneas.