

**Diario** del Puerto.com

## De qué nos ha servido ser esenciales

Hace exactamente un año, el sector logístico se debatía en la inseguridad jurídica de las restricciones derivadas del estado de alarma por la pandemia del COVID-19, repletas de sombras en torno a si las actividades logísticas podían seguir ejerciéndose con normalidad. Tras disiparse todas las dudas y quedar aclarada jurídicamente esa obviedad que para los propios logísticos suponía su consideración como sector esencial, la logística ha vivido un año de consagración ante la opinión pública y de una renovada valoración a nivel social que, eso sí, ha servido más bien poco a la hora de que las Administraciones tengan en cuenta las demandas de un sector reconocido, pero en muchas facetas olvidado.

Los grandes líderes de opinión del sector logístico consultados por Diario del Puerto lo tienen claro. A la pregunta de si la consideración pública de “esenciales” ha servido de algo en este último año las respuestas sólo fluyen en dos sentidos: en primer lugar, ha servido para garantizar las operaciones y, en segundo lugar, ha servido para obtener el reconocimiento social de una actividad tan imprescindible como ignorada.

Para Carlos Castán, presidente de la Asociación Española de Cargadores (ACE), “la situación vivida durante el último año ha permitido hacer visible la importancia de las operaciones logísticas”, pues “en ocasiones, el transporte o almacenaje de productos se considera que no aporta valor, pero en momentos en que estas operaciones se ven afectadas, se desvela su criticidad”.

Por eso, como afirma Enric Tico, presidente de la patronal de transitarios FETEIA, “el hecho de ser esenciales nos ha servido, en primer lugar, para poder realizar nuestra actividad ininterrumpidamente, teniendo en cuenta la situación que estamos afrontando. En segundo lugar, también ha servido para que la opinión pública haya sido consciente de la importancia que tiene el sector logístico”.

### **SORPRENDENTE**

Se ha “puesto en valor el importante papel de este sector para la sociedad y la economía, generador de riqueza y empleo”, afirma Francisco Aranda, presidente de la patronal logística UNO, una situación que no obsta para cierto desencanto, pues como afirma Julio Villaescusa, presidente de la patronal de carretera Fenadismer, “es sorprendente como, a veces, tienen que ocurrir situaciones tan lamentables como una pandemia para que sectores como el transporte, tan presente en el día a día, sean valorados por nuestra sociedad”.

Desde la patronal de consignatarios, ASECOP, su presidente, Julio Carrasco, valora altamente el reconocimiento social que ha supuesto esta consideración, lo mismo que José Luis Romero, secretario general de la patronal de estiba ANESCO, pone en valor la “visibilidad” otorgada al sector.

“Nuestro sector está orgulloso de su papel como engranaje fundamental para que todo funcione correctamente y nos alegramos de habernos hecho, por fin, visibles para la mayoría de una sociedad, que ahora sí conoce y valora nuestro trabajo”, afirma al respecto el presidente de la patronal de carretera CETM, Ovidio de la Roza.

## **Diario** del Puerto.com

Dicho esto, como afirma Marcos Basante, presidente de la Asociación del Transporte Internacional por Carretera (ASTIC), “más allá de esta visibilidad y reconocimiento por parte de la sociedad en general y también de muchas instituciones dentro y fuera de la Administración Pública española e internacional, la consideración de esencial ha servido de muy poco”.

Como afirma Jesús Cuéllar, presidente de Foro MADCargo, “en términos prácticos sólo sirvió para facilitar el acceso a los puestos de trabajo y garantizar el funcionamiento de las empresas de logística”, algo que se considera insuficiente dadas las importantes demandas del sector logístico, de tanta envergadura como trascendencia comporta para la economía.

Juan Diego Pedrero, director general de la Asociación de empresas Ferroviarias Privadas (AEFP) hace responsable de esta situación a que “la logística vive en una permanente contradicción, pues si bien la Administración la considera esencial, esta sigue considerada en gran medida una ‘commodity’, dando mucho más valor al producto que a la gestión de su envío” a nivel social.

### **DESENCANTO**

Sea como fuere, a partir de aquí, un año después el desencanto es la sensación mayoritaria en el sector logístico, cuyos líderes de opinión ponen el énfasis en todos aquellos ejes transformadores a favor de los cuales debería haber jugado la consideración de esenciales.

Para Enric Ticó, presidente de FETEIA, “el reconocimiento como esencial debería haber servido para que la Administración apostara decididamente por nuestro sector. Lamentablemente, nos hemos sentido huérfanos de dicho apoyo, incluso discriminados frente a otros sectores, por lo que tendremos que seguir haciendo gala de nuestra resiliencia para salir adelante”.

En el mismo tono se muestra Julio Villaescusa, presidente de Fenadismer, para quien “la consideración hacia nuestro sector por parte de las Administraciones ha dejado mucho que desear”, reclamando “no quedarse en el mero titular o concepto de esencial para reconocer que tenemos el transporte profesional más competitivo de Europa, que además se presta con una calidad de servicio extraordinaria por su alto nivel de profesionalidad”.

Esta sensación de malestar con el Gobierno es una constante. Marcos Basante, presidente de ASTIC, lamenta que en el último año el Ministerio de Transporte sólo reaccionara bajo la amenaza de un paro patronal en el transporte por carretera.

## Diario del Puerto.com



Juan Diego Pedrero

“Hay que acelerar la transición a un modelo de transporte más sostenible y eficiente; en caso contrario será la constatación de un fracaso”

JUAN DIEGO PEDRERO,  
director general de AAFP



Enric Ticó

“Lamentablemente, nos hemos sentido huérfanos del apoyo de la Administración, incluso discriminados frente a otros sectores, por lo que tendremos que seguir haciendo gala de nuestra resiliencia”

ENRIC TICO,  
presidente de FETEIA



Francisco Aranda

“Esperamos contar con la colaboración de las administraciones acometiendo una gestión sensata, con plazos razonables y seguridad jurídica, así como con un marco regulatorio igual para todos, que flexibilice las relaciones laborales”

FRANCISCO ARANDA,  
presidente de UNO

### NADA NUEVO

“Me habría gustado que el indiscutible hecho de que una labor, hasta entonces invisible para la mayoría de la sociedad, haya pasado súbitamente a estar en la conciencia colectiva de los ciudadanos como algo esencial, hubiese tenido como consecuencia todo lo contrario de lo sucedido: en lugar de estar reclamando y tener que recurrir a medidas de presión para que mínimamente se atiendan las demandas, que se hubiesen volcado en cuidar a nuestros profesionales y en incluir al tejido empresarial que les da empleo si no entre los primeros, al menos entre los que van a recibir ayudas”, afirma Basante, quien lamenta que para el transporte “la nueva normalidad no tiene nada nuevo”.

Ovidio de la Roza, presidente de CETM, reclama en este sentido que “el Gobierno deje de mirar para otro lado cuando reclamamos soluciones a los numerosos problemas que tenemos porque nosotros no lo hemos hecho cuando la sociedad española nos ha necesitado”. “Necesitamos que el Gobierno nos brinde su apoyo de manera prioritaria atendiendo reclamaciones esenciales, sobre las que se acumulan varios años de retrasos”, concluye De la Roza.

En el apartado de demandas al Gobierno y al conjunto de las Administraciones que deben ser atendidas con urgencia, Francisco Aranda, presidente de UNO, habla de la necesidad de tener en cuenta a la

## Diarario del Puerto.com

logística en la definición de las zonas de bajas emisiones de las ciudades; de la importancia de contar “con la colaboración de las administraciones acometiendo una gestión sensata, con plazos razonables y seguridad jurídica, así como con un marco regulatorio igual para todos, que flexibilice las relaciones laborales de nuestra actividad empresarial”; y de la urgencia de que una parte importante de los fondos de recuperación Next Generation se destinen al sector logístico, con el objetivo de que pueda acometer “algunos de los retos que tiene por delante para impulsar su competitividad: la transformación digital, la mejora de la sostenibilidad y la formación del capital humano”.

En el ámbito marítimo, José Luis Almazán, vicepresidente ejecutivo de la Plataforma de Inversores en Puertos Españoles (PIPE), subraya que en este nuevo contexto “es clave centrar el discurso en conseguir unos puertos más eficientes y promover una reducción de los costes del transporte de la mercancía para facilitar la actividad de las empresas. Desde PIPE creemos esencial realizar una bajada de tasas portuarias para conseguir esto, dotando de flexibilidad a los operadores para promover las inversiones productivas y la reducción de sus costes haciéndoles más competitivos”.

Esta sensación de oportunidad se observa igualmente en el modo ferroviario, donde Juan Diego Pedrero, presidente de AEF, advierte de que esta nueva consideración del sector logístico debe servir para “acelerar el cambio de modelo actual hacia una transición a un modelo de transporte más sostenible y eficiente en consumo de recursos. Está por ver que eso sea así, pero en caso contrario será la constatación de un fracaso en los objetivos europeos y nuestro país tendrá que dar muchas explicaciones a Europa y a sus propios ciudadanos sobre las razones por las que no hemos hecho esa transición”.

Este mismo concepto se puede aplicar a la carga aérea, ámbito en el que Jesús Cuéllar, presidente de Foro MADCargo, afirma que “lo vivido debería servir para que la carga aérea, de ahora en adelante, sea apreciada y apoyada por todos como un recurso estratégico”.

Al final, como asegura Julio Carrasco, presidente de ASECOB, “estamos en un eje estratégico del transporte marítimo mundial, pero la competencia de países vecinos es feroz y, posiblemente, nosotros aún no aprovechamos todo lo que podríamos nuestra posición”.

Está claro que es el momento, con una opinión pública más sensible que nunca a las demandas del transporte. Queda el reto de sensibilizar realmente a las administraciones.

## Diario del Puerto.com



Julio Villaescusa

“La consideración hacia nuestro sector por parte de las Administraciones ha dejado mucho que desear y ejemplo de ello es la no inclusión del personal de transporte como prioritario en los planes de vacunación o la no limitación de la participación del conductor en la carga y descarga”  
JULIO VILLAESCUSA,  
presidente de Fenadismer



Jesus Cuellar

“La sociedad en su conjunto, incluyendo a los gobernantes, necesitamos aprender la lección. Lo vivido debería servir para que la carga aérea, de ahora en adelante, sea apreciada y apoyada por todos como un recurso estratégico”  
JESÚS CUÉLLAR,  
presidente de Foro  
MADCargo



Julio Carrasco

“Hemos mantenido unos canales de comunicación excelentes con las administraciones marítimas, portuarias, aduaneras o de fronteras, pero nos ha faltado que el Ministerio de Sanidad escuchase también a nuestra industria de primera mano”  
JULIO CARRASCO,  
presidente de ASECOB

### EL TEST DE LA VACUNACIÓN DA “NEGATIVO”

Para los líderes de opinión, la prueba del algodón de hasta qué punto no parece del todo real la consideración como “esencial” del sector logístico la encontramos en la vacunación contra el COVID-19, donde la Administración claramente obtiene un suspenso, a juicio de la mayoría de los profesionales consultados.

Si la logística es esencial, se considera que sus profesionales deberían ser prioritarios a la hora de la vacunación, algo que han reclamado insistentemente y sin éxito en las últimas semanas patronales tan diversas dentro de los eslabones de la cadena logística como UNO, ANESCO, ASTIC, CETM, Foro MADCargo o ANAVE.

## Diarío del Puerto.com

Francisco Aranda, presidente de UNO, lamenta que “pese a ser considerada la logística sector esencial, sus trabajadores aún no han sido vacunados”, no habiendo tenido éxito esta patronal en su demanda ante la ministra de Sanidad para “la inclusión inmediata de los trabajadores del sector en el proceso de vacunación prioritaria anti-COVID”.

“Al tratarse de un sector que exige presencialidad en los centros logísticos y movilidad en diferentes tipos de vehículos es comprensible hablar de prioridad en la vacunación ante el riesgo de contagio. Ahora que existen vacunas para limitar el riesgo del COVID-19 creemos que es injusto mantener por más tiempo sin vacunar a nuestro colectivo de trabajadores. Si falla nuestro sector empezaría a haber problemas en la cadena de suministro”, alerta Aranda. En esta línea, Marcos Basante, presidente de ASTIC, es aún más explícito a la hora de lamentar que “nuestros trabajadores, llamados ‘héroes’ y aplaudidos por doquier, ni siquiera han sido incluidos entre los colectivos de vacunación prioritaria, estatus que sí se ha otorgado -y con razón- a las fuerzas de seguridad, a los sanitarios y a los docentes”.

Esta es la misma queja/demanda que plantean por ejemplo Julio Villaescusa, presidente de Fenadimer, Jesús Cuéllar, presidente de Foro MADCargo, o José Luis Romero, secretario general de ANESCO.

Por si esto fuera poco, Elena Seco, directora general de ANAVE, denuncia que tampoco se ponen facilidades para la vacunación de determinados colectivos logísticos atendiendo a sus especificidades cuando les llega el turno de acuerdo con las medidas genéricas implementadas por el Gobierno. “Los periodos de embarque de los marinos suelen durar varios meses, lo que dificulta la inmunización de este colectivo en las etapas preestablecidas para la población general. Por ello, es importante definir un plan específico para la vacunación de los marinos lo antes posible, que les permita recibir las dos dosis de la vacuna (si se precisan dos dosis) antes de comenzar su próximo periodo de embarque”, alerta Elena Seco.

## Diario del Puerto.com



José Luis Romero

“El hecho de ser catalogados como servicio esencial debería haber ayudado a paliar el incremento de los costes que han tenido que asumir las empresas a lo largo de este último año como consecuencia de la implementación de medidas de prevención o la caída de la productividad”  
JOSÉ LUIS ROMERO,  
secretario general de ANESCO



Marcos Basante

“Ser esenciales, como transportistas, no nos ha servido para nada concreto. Y como ‘guinda’, tenemos la muy reciente exclusión de nuestro CNAE del listado de actividades que serán objeto de ayudas directas”  
MARCOS BASANTE,  
presidente de ASTIC



Ovidio de la Roza

“Lamentablemente, las Administraciones no han facilitado la actividad de nuestras empresas, por lo que necesitamos que el Gobierno nos brinde su apoyo de manera prioritaria atendiendo reclamaciones esenciales, sobre las que se acumulan varios años de retrasos”  
OVIDIO DE LA ROZA,  
presidente de CETM

### AGRAVIOS: CUANDO LA ESENCIALIDAD NO SE PERCIBE

Más allá del ámbito eminentemente operativo, en el último año hay una serie de agravios en el ámbito político, normativo y administrativo que a ojos del sector logístico demuestran que la consideración de “esencial” no ha tenido los frutos esperados, pues o bien no se está escuchando al sector ni sus necesidades, o bien directamente se está legislando en su contra. Este es un listado de algunos de los agravios vividos en los últimos meses, a juicio de los líderes de opinión consultados por Diario del Puerto.

## **Diario** del Puerto.com

### **1.- Proyecto de Ley de medidas de prevención y lucha contra el fraude Fiscal**

En fase de tramitación ahora mismo en el Congreso de los Diputados, este proyecto de ley comporta, a juicio de patronales como FETEIA o el Consejo General de Agentes de Aduanas, un ataque sin precedentes a la representación aduanera en España y, con ello, a la competitividad del sector logístico y por ende de nuestra economía. Algunas de las medidas incluidas podrían llevar a la desaparición de gran parte del sector aduanero en España ante la derivación de los despachos aduaneros hacia otras aduanas europeas con regulaciones más acordes al mercado. En fase de enmiendas y sin que el Grupo Parlamentario Socialista haya atendido por el momento las demandas sectoriales, no parece que el carácter esencial del sector logístico haya pesado en la elaboración de este proyecto de ley.

### **2.- Acuerdos del 23 de julio MITMA-CNTC**

El 23 de julio de 2020, tras más de año y medio de ultimatus, el Comité Nacional de Transporte por Carretera (CNTC) alcanzó un acuerdo con el Ministerio de Transportes para desconvocar el paro patronal previsto a partir del 27 de julio e implementar una serie de compromisos por parte de la Administración. Nueve meses después, no parece que en la aplicación de dichos compromisos haya influido el carácter esencial del sector logístico, pues siguen pendientes en su mayoría. Tal y como denuncia Ovidio de la Roza, presidente de CETM, “ya deberían estar en marcha las medidas acordadas con el sector el pasado mes de julio de manera inmediata: entrada en vigor de un régimen sancionador contra la morosidad en el transporte; clarificar el marco normativo actual para evitar los abusos que cometen los cargadores en la carga y descarga de mercancías; mantener la normativa actual de masas y dimensiones máximas de los vehículos y no poner en marcha ninguna tarificación por el uso de infraestructuras, entre otras”.

### **3.- Ayudas directas para reforzar la solvencia de autónomos y empresas**

El pasado 12 de marzo el Consejo de Ministros aprobó un Real Decreto-ley de medidas extraordinarias de apoyo a la solvencia empresarial, que moviliza 11.000 millones de euros en ayudas directas a las empresas, mediante subvenciones, reducción de costes y refuerzo de su capital. Se trata de ayudas directas con fondos públicos para empresas cuya facturación haya caído más de un 30% en 2020. Tal y como ha denunciado Marcos Basante, presidente de ASTIC, como “guinda” al abandono del sector, el “CNAE” del transporte ha quedado “excluido” del listado de actividades que serán objeto de las ayudas.

Para la patronal Fenadismer resulta “aberrante que el Gobierno haya excluido de las ayudas a los transportistas de mercancías y en cambio permita acogerse a los intermediarios que los contratan”. “Es absolutamente discriminatorio dejar fuera de las ayudas al colectivo del transporte de mercancías, pese a que muchos de sus subsectores cumplen el requisito para acogerse a dichas ayudas al haber reducido su actividad en más de un 30% durante el año 2020”, se asegura desde Fenadismer.

### **4.- Aplicación reducción de tasas portuarias**

Una de las actuaciones más destacadas del Gobierno a favor del sector logístico fue la emprendida por Puertos del Estado a través de las medidas de apoyo al sector portuario recogidas en el Real Decreto-ley 26/2020, de 7 de julio, de medidas de reactivación económica para hacer frente al impacto del

## **Diario** del Puerto.com

COVID-19 en los ámbitos de transportes y vivienda, con distintas reducciones de tasas portuarias con un valor que ascendió a 140 millones de euros. Como señala José Luis Romero, secretario general de ANESCO, “aunque consideramos muy positivas las ayudas articuladas a través del citado Real Decreto-ley, éstas han resultado insuficientes ya que estaban condicionadas a la variable de una caída significativa de actividad”. “El hecho de ser catalogados como servicio esencial debería haber ayudado a que estas ayudas sirvieran también para paliar el incremento de los costes” derivados de las acciones para garantizar el servicio a raíz de la pandemia, defiende ANESCO. En esta misma línea, Julio Carrasco, presidente de ASECOB, denuncia que este problema se cerró en falso, pues “se concedieron una serie de ayudas y descuentos a tasas y cánones portuarios, pero vencieron a final de octubre pasado, cuando seguíamos con una pérdida de escalas en nuestros puertos superior al 30%, lo que significa cerca de 60.000 menos que el año anterior”, habiéndose acabado el plazo de ayudas, pero permaneciendo la coyuntura que las motivó.

### **5.- Plan Renove 2020**

El sector del transporte de mercancías por carretera quedó en septiembre pasado excluido definitivamente del Plan Renove 2020 para la obtención de ayudas destinadas a la renovación y adquisición de camiones y furgonetas para el transporte de mercancías. Como denuncia Marcos Basante, presidente de ASTIC, “en septiembre se lanzó formalmente el plan de renovación del parque rodante dejando fuera a última hora precisamente a las empresas de transporte que, por el simple hecho de pertenecer a este sector, no podían acogerse a las ayudas económicas que todos los demás podían alcanzar para la compra de vehículos nuevos”. Según la patronal Fenadismer, “de esta decisión tan tajante, y a mitad de partido con miles de operaciones ya formalizadas, no fue advertido en ningún momento el sector, sino que bien al contrario toda la información que en su momento fue difundida en relación al Plan Renove no señalaba en ningún momento limitación alguna para que el colectivo empresarial de transporte de mercancías por carretera pudiera acogerse a dichas ayudas”.

Pese a su carácter esencial el sector del transporte quedó fuera, lo que a juicio de Fenadismer “representa un auténtico engaño para el sector del transporte profesional, cuando en ningún momento se le informó de dicho cambio de criterio, permitiéndose que durante estos meses desde que se aprobaron las ayudas hasta que se ha puesto en marcha la aplicación informática que permite tramitarlas se hayan formalizado miles de operaciones de compra de camiones por parte de los transportistas, que ahora no van a poder acceder a la subvención de hasta 4.000 euros a que tenían derecho”.

### **6.-Plan de Impulso del Ferrocarril**

Para terminar, hay que señalar que desde el ámbito del transporte ferroviario de mercancías se lanza la voz de alarma sobre la ausencia de medidas de impulso en este modo, claves para definir una cadena logística más sostenible y más competitiva, máxime teniendo en cuenta la oportunidad de cambio de ciclo que representa la actual coyuntura. Según Juan Diego Pedrero, director general de AEFPP, “hay que empezar ya con las medidas

## Diarío del Puerto.com

potenciadoras al ferrocarril de mercancías para que este sea considerado no solo esencial, que ya lo es como el transporte por carretera, sino además esencial para la cadena logística”.



Elena Seco

“En este sector, el carácter esencial y las medidas asociadas que permitieron a los buques seguir operando deberían haberse acordado de forma generalizada en el ámbito internacional”  
ELENA SECO,  
directora general de ANAVE



Almazan

“Es clave centrar el discurso en conseguir unos puertos más eficientes y promover una reducción de los costes del transporte de la mercancía para facilitar la actividad de las empresas”  
JOSÉ LUIS ALMAZÁN,  
vicepresidente ejecutivo de PIPE



Carlos Castan

“Esperamos que se comprenda mejor la necesidad de destinar zonas a actividades logísticas, de garantizar rutas de transporte y de valorar a los profesionales que trabajan en este sector”  
CARLOS CASTÁN,  
presidente de ACE

### IN FILOMENA, OUT BREXIT

Circunscribiendo la consideración como “esencial” del sector logístico a un enfoque exclusivamente operativo, se entiende que la gran prueba de fuego se vivió el pasado mes de enero con motivo del paso por España de la borrasca “Filomena”.

Desde la declaración en marzo de 2020 del estado de alarma, la situación más grave y de una excepcionalidad similar al COVID-19 vivida por el sector fue la referida borrasca, frente a la que, sin el precedente de la pandemia, se entiende que la Administración no hubiera actuado con la misma sensibilidad en lo que respecta al ámbito del transporte y la logística.

Como afirma Francisco Aranda, presidente de UNO, “desde el confinamiento, la mayoría de nuestras empresas no ha tenido grandes problemas para desarrollar su actividad con normalidad”, como se puso de manifiesto durante el paso de “Filomena”, el otro gran contratiempo al que se enfrentó el

## Diarario del Puerto.com

sector en el último año, en el que “el contacto con las administraciones públicas y los cuerpos de seguridad fue constante, priorizándose para su limpieza los centros logísticos, con el objetivo de que las empresas pudieran desarrollar su actividad y de que los comercios, farmacias u hospitales no se vieran afectados”.

Ahora bien, “queda trabajo por hacer”, recuerda Francisco Aranda, quien no olvida que precisamente durante el paso de “Filomena multitud de transportistas quedaron atrapados en las carreteras durante más de 48 horas en áreas de descanso no preparadas ni bien acondicionadas, pues no están dotadas de baños o áreas para comer”, evidenciándose carencias que la Administración debería resolver en aras a hacer justicia al citado carácter esencial.

En este mismo contexto, Marcos Basante, presidente de ASTIC, no olvida por su parte la situación de abandono a la que cientos de camioneros españoles se vieron sometidos el pasado mes de diciembre durante el bloqueo de las fronteras de Reino Unido fruto del Brexit y de las medidas antiCOVID implementadas de la mañana a la noche por Francia. Tal y como denunciaron las principales patronales sectoriales, los transportistas españoles se sintieron abandonados por el Ministerio de Asuntos Exteriores e ignorados por el Ministerio de Transportes, subrayándose especialmente que el ministro no hiciera públicamente ni tan siquiera una mención a la situación de los camioneros, una actitud que no se correspondería con el carácter de “esencial” tan aireado.

### ESENCIALES ENTRE LOS ESENCIALES

Si algo ha demostrado el sector logístico en estos últimos meses es que, pese a su consideración de esencial, en ningún momento ha pretendido ni ser el más esencial de los esenciales ni tener más privilegios que el resto de esenciales. Sin ir más lejos, incluso mayoritariamente el sector se ha esforzado en reconocer el papel fundamental y preponderante de sanitarios o fuerzas y cuerpos de seguridad del estado, eso sí, exigiendo un trato similar cuando así se ha considerado pertinente. Ahora bien, como parte de la idiosincrasia logística, lo que sí se observa en muchos de los líderes de opinión consultados es el afán por demostrar la mayor esencialidad logística de determinado eslabón logístico sobre el resto.

Así pues, desde el transporte por carretera, por ejemplo, se insiste en la esencialidad de un eslabón clave hasta la última milla y fundamental para completar todas y cada una de las cadenas de abastecimiento en todos los órdenes; por su parte, en el ámbito del transporte ferroviario se subraya su papel esencial dentro de la esencialidad, pues no solo es esencial para el conjunto de la economía sino que está llamado a ser esencial en la cadena logística ante las demandas en materia de sostenibilidad, se afirma; como último ejemplo podemos hablar de la carga aérea, cuya preponderancia se considera que se eleva por encima del resto, sustentada en los momentos más críticos de la pandemia y en cómo los aviones fueron los únicos que podían abastecer el mundo en tiempo y forma.