

ENRIC TICÓ

“La logística es una cadena de retos”

Por MARTA BURGUÉS



Ennric Tico es presidente y consejero delegado de CIMALSA, empresa pública de la Generalitat de Catalunya encargada de la promoción, el desarrollo y la gestión de infraestructuras y centrales para el transporte de mercancías y la logística. Ha estado vinculado al mundo de la logística durante muchos años, ejerciendo, entre 2011 y 2018 como presidente de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya. En esta entrevista, analiza el presente y futuro del sector, con la crisis del Covid-19 como acelerador de cambios, y en especial la introducción de tecnologías como el *blockchain*, futura solución a muchas de las limitaciones de la cadena logística.

La logística se ha revelado esencial este año de crisis.

La logística supone el 13,8% del PIB catalán según datos del “Observatori de la Logística”, que elabora anualmente y desde hace 15 años CIMALSA, con la colaboración del Institut Cerdà. Hay muchos Ministerios o Consejerías que representan al 1 o el 2% del PIB catalán o español. Me parece evidente, por lo tanto, que no es lógico que un sector tan decisivo para nuestra economía se encuentre enmascarado en distintos ámbitos político-administrativos (Ministerio de Transportes, Interior, Hacienda, Sanidad exterior...). Según un estudio de ACTE, con el soporte de la prestigiosa ingeniería británica ARUP, el Valor Añadido Bruto (VAB) de los Centros de Transporte y Logística supone 5.000 millones al año, con un fuerte impacto en las economías locales mediante vías como licencias, permisos de obras, proveedores locales... En Catalunya hay 27.830 empresas logísticas activas. Se trata de un sector en continuo crecimiento, que ocupa a prácticamente 600.000 personas, y en el que destaca un incremento de puestos de trabajo de alta cualificación, dada la robotización, la tecnología y la necesidad de garantizar un suministro eficiente.

Debo reconocer que, curiosamente, esta importancia estratégica del mundo logístico no se corresponde a la percepción social, que sólo se fija en los elementos negativos de algunos de los eslabones de la cadena (congestión, contaminación...). Los únicos responsables de esta visión sesgada somos las organizaciones del sector, así como algunas empresas que realizan competencia desleal contratando servicios de transporte muy por debajo de los costes del mismo. Quisiera comentar un último dato: sólo en Catalunya hay más de 350 (cifra muy superior a las 80 del año anterior) *startups* en el ámbito logístico. Se trata de puestos de trabajo en clave tecnológica, y visión estratégica de futuro.

¿A nivel mundial qué claves están marcando su transformación actual?

Luego hablaremos de la pandemia... Aunque una interrupción de la cadena logística era predecible por mo-

tivos sanitarios o medioambientales (así lo recogía el estudio que está elaborando CIMALSA, analizando la Estrategia Logística de Catalunya), la verdad es que nadie había previsto unos efectos tan devastadores. Hasta ese momento, las principales preocupaciones del sector se podrían resumir en: los efectos del cambio climático en la cadena de suministro (Ruta comercial del Ártico), el Brexit, la creciente intervención China en Europa (adquiriendo grandes infraestructuras portuarias, y no olvidemos que China ya ha superado a los EEUU en patentes industriales) en África y Sudamérica (controlando los procesos productivos...), las consecuentes tensiones arancelarias, la aparición de la figura del *hooligan-presidente* en muchos países, que ha significado una gran inseguridad jurídica a escala mundial, el incremento de costes originados por la alerta terrorista, la aparición de nuevas –y deseables y lógicas– tasas ambientales, o la volatilidad del precio del crudo, el tratado T-MEC, el lento desarrollo tecnológico en nuestro campo...

Con la pandemia se ha puesto de manifiesto que, el hecho de depender de una única economía productiva, la China, nos podía colocar al borde del colapso. A partir de ahí vamos a ver si la supuesta inteligencia del ser humano es supuesta o es real. Hay que potenciar la economía colaborativa, una reindustrialización en clave verde de Europa, la potenciación de corredores seguros, crear (apostar) en los que generan la demanda y no en los gurús que osan predecirla, desburocratizar el sector público, apostar por la descarbonización de nuestra sociedad... Porque al final la logística no es un ente al margen de la sociedad, y dejará de existir si no hay producción o no hay consumo sostenible.

El Covid-19 ha comportado cambios regulatorios en el sector. ¿Éste y qué otros problemas han debido afrontar derivados del coronavirus?

El primero y más importante: la cadena logística, los gobiernos y la sociedad no estaban preparados. Nadie. No perdimos el tiempo en buscar culpables o conspiradores. Los camioneros no tenían posibilidad de descansar y abastecerse, las trabas administrativas mermaban el uso del ferrocarril, la excesiva dependencia del transporte de viajeros anuló las opciones de la mercancía aérea... La gran disparidad entre la producción (centralizada en una zona determinada, la oferta y la demanda), nos costó varios días poder encararla.

El gran reto ahora se basa en la multimodalidad y la potenciación de los transportes más eficientes, como el ferroviario o el marítimo. En establecer corredores seguros y sin trabas administrativas. Servicios de todo tipo para que las personas que trabajan en el sector puedan desarrollar bien su cometido. Tengamos en cuenta que el mundo es global: las soluciones en caso de crisis no pueden ser estatales. Deben ser, como mínimo, europeas. Y

“LA LOGÍSTICA SUPONE EL 13,8% DEL PIB CATALÁN, UN SECTOR EN CRECIMIENTO QUE CUENTA CON 27.830 EMPRESAS Y OCUPA A 600.000 PERSONAS”

“DEBEMOS PROMOVER LA MULTIMODALIDAD Y CONSEGUIR QUE EL FERROCARRIL SEA LA ARTERIA PRINCIPAL DE LA CADENA LOGÍSTICA”

su aplicación tampoco debería ser estatal, porque no es lo mismo un barrio de Ceuta que la Comunidad de Madrid. Las viejas estructuras administrativas no nos sirven.

La eclosión del comercio electrónico, si sabemos jugarla adecuadamente (en clave consumidor, en clave administraciones locales y en clave empresas de logística), puede ser una solución (o no), a muchos problemas de distribución, con una incidencia extraordinaria en los actuales paradigmas urbanísticos. Y debemos entender que los controles aduaneros no deben ser la principal traba para el comercio internacional, como lo son ahora en muchos países. Deben dejar de ser mecanismos recaudadores (hay otros mecanismos para hacer este trabajo menos molesto), y concentrarse en dar seguridad.

¿De qué manera puede colaborar la Administración para mejorar la logística?

La administración, la buena administración, debería ser la aliada del comercio internacional. Especialmente en un momento en el que los grandes corredores logísticos no entienden de fronteras. Frente al victimismo de siempre, que considera a la península ibérica como un *cul-de-sac*, la periferia del mundo conocido, somos una rótula fundamental de los tráficos Norte-Sur y Este-Oeste. Por ejemplo: ¿por qué las tres cuartas partes del tráfico en barco que proviene del Canal de Suez desembarca en Alemania u Holanda, y no en España? Porque en el norte las aduanas agilizan el tráfico, y las infraestructuras terrestres (tren, carretera) conectan directamente puertos, zonas industriales y núcleos de consumo. Hasta aquí puedo leer.

¿Qué debería hacer la administración? Dejar de ser el atasco permanente. ¿Cómo? Desburocratizándose y creando agencias logísticas. Hacer frente a la falta de liquidez de las empresas, mediante ayudas directas, especialmente a pymes y autónomos (¿o ya nos va bien que sólo 4 multinacionales nos garanticen el suministro a todo el país?). Garantizar inversiones sostenibles económica y socialmente (con la cuarta parte de la inversión de un AVE ruinoso que pagarán nuestros nietos para cerrarlo, se hubiesen construido los accesos ferroviarios a los principales puertos). Necesitamos terminales multimodales en clave ferroviario-portuaria.

Las infraestructuras son esenciales para el desarrollo de la labor logística. ¿Qué nivel tienen en nuestro país?

Insuficientes. No ha habido programación logística (mejor dicho, desde la época del ministro Borrell toda la planificación se ha hecho en clave política y clientelar). ¿Por qué no dejamos que compitan los aeropuertos o los puertos? Creo que los gobiernos deben apostar por el equilibrio territorial e impulsar medidas que eviten la despoblación del territorio...

Pero desviando y sustrayendo recursos de aeropuertos y puertos eficientes, que compiten con otros puertos de la UE, sólo conseguimos limitar la competitividad de los que son eficientes y competitivos, y subvencionar a fondo perdido a los que quizás acaben cerrando sus puertas a menos que encuentren una especialización que los haga rentables.

En algún momento usted ha mencionado que los operadores logísticos asumen mayor responsabilidad y riesgo del que realmente les corresponde.

Efectivamente. Más allá de la responsabilidad genérica que, como cualquier otro profesional, asumen como consecuencia del ejercicio de su actividad (la responsabilidad por posibles daños y perjuicios causados a terceros), lo cierto es que los transitarios-representantes aduaneros hemos de responder de la capacidad de pago de sus clientes importadores o exportadores ante la autoridad competente en materia aduanera y tributaria (la AEAT). Los transitarios actuamos en un sector extremadamente regulado y, de conformidad con las propias estadísticas publicadas en la página web de la AEAT, la existencia de incidencias tiene un volumen absolutamente residual, tanto en términos absolutos como relativos en comparación con otros sectores. Es por ello que, en mi opinión, no existe motivo alguno que justifique esta situación, ya que es la única actividad donde los prestadores de servicios, que actúan en nombre de un operador económico ante la administración competente, se convierten en responsable de sus deudas (ya sea solidaria o subsidiaria), a diferencia de lo que ocurre en la prestación de servicios de los asesores fiscales, gestores administrativos y abogados. Lo equivalente sería que si un asesor presenta mi declaración de la renta en mi nombre, respondería de mis posibles impagos.

Todo lo anterior implica que los transitarios nos encontremos sometidos a un riesgo muy superior a lo que nos correspondería por el volumen de actividad y, asimismo, provoca que en ciertas ocasiones, empresas solventes afronten dificultades en el acceso al crédito y tengan desfases en su tesorería.

Un factor fundamental del que dependen, y cada vez más, es la tecnología. ¿Se están adaptando las empresas logísticas adecuadamente?

Sin duda. Ya estábamos en este camino, pero como hemos oído hasta la saciedad, la crisis sanitaria ha sido un acelerador de los grandes cambios. La cadena de suministro segura, desburocratizada y eficiente se llama, hoy por hoy, *blockchain*. La verdadera cadena de confianza que necesitábamos. Precisamente, hasta ahora, las tres grandes trabas o limitaciones de la cadena logística eran la inseguridad, la burocracia y los costes des-

“DUDO QUE EL COLAPSO DE NUESTRAS CIUDADES, EL FRÁGIL EQUILIBRIO CLIMÁTICO, PUEDAN TOLERAR UN SERVICIO PUERTA A PUERTA AL MINUTO”

controlados. Y el *blockchain* es una parte importante de la solución de dichos problemas. En este ámbito, van a jugar un papel clave las organizaciones empresariales, como FETEIA, para evitar que las pymes de nuestro país queden fuera del mercado, o que para entrar en él tengan que pagar un peaje abusivo, o, con todo el respeto, estar en manos de las plataformas de los armadores. Pero no sólo el *blockchain*: la inteligencia artificial, la tecnología ligada, por ejemplo, al teletrabajo, también están jugando un papel clave.

Durante esta crisis, a mí me ha gustado hablar de las dos claves del futuro del transporte y la logística: Transporte= Tecnología + Talento. Pieza clave también del futuro de nuestro trabajo. Talento no significa “buenas notas”, sino inteligencia emocional, adaptación, dinamismo, empatía. Se acabó el “vuelva usted mañana”. El sector logístico ha visto durante estas semanas como se potenciaba el pensamiento lateral (apartarnos de nuestras certezas, pensar no sólo en clave logística, sino aprender de las buenas prácticas de otros sectores), así como el pensamiento sistémico (los problemas que se producen en la cadena logística no podemos contemplarlos desde un punto de vista concreto sino que la cadena de suministro es una cadena de retos. Quizás no podamos resolver un problema específico, pero mejorando el resto del sistema, al final conseguiremos que la cadena funcione, a pesar de las limitaciones concretas de un eslabón).

En términos generales, en este año tan complicado que estamos viviendo, ¿el sector logístico ha ido al alza o a la baja?

Al alza. En el mes de julio ya habíamos recuperado la actividad logística, y en estos momentos estamos en un 3% por encima del año 2019. Y con unas empresas más resilientes (las que no han desaparecido), más fuertes y más saneadas. Ésta, claro, es la visión optimista. El principal problema es la financiación, y las dudas sobre próximos embates...

La venta por internet supone un cambio disruptivo en el mundo de la distribución. ¿Hasta qué punto sale beneficiado el sector y de qué manera les condiciona el intrusismo?

El sector saldrá beneficiado. Para mí la pregunta es si saldrán beneficiados la sociedad y los clientes. Me explico: cuanto más transporte, más negocio para el sector. Pero dudo que el colapso de nuestras ciudades, el frágil equilibrio climático, puedan tolerar un servicio puerta a puerta al minuto.

En momentos de crisis, el comercio electrónico ha sido una de las claves que ha permitido asegurar el abas-

tecimiento de mercados y especialmente el consumo doméstico. Bien. Hemos visto también como muchos pequeños productores han desarrollado sus herramientas tecnológicas que les han permitido, no sólo resistir el embate, sino incluso mejorar sus ventas. Pero este debate va más allá: ¿qué modelo de ciudad y de sociedad deseamos? ¿El autismo o la civilización? Soy optimista. Pienso que hemos aprendido que podemos disponer de cualquier cosa sin movernos de casa (y esto puede ser muy bueno pensando en personas con impedimentos físicos, familias que no disponen de un minuto para hacer las compra...) Pero creo que estoy dando una respuesta más filosófica que logística.

En cuanto al intrusismo, me gusta más definirlo como competencia desleal. O pagamos todos impuestos o los presupuestos públicos no podrán asumir la factura de los servicios públicos: movilidad, sanidad, enseñanza, asistencia social... Si las administraciones siguen tolerando este intrusismo, ¿quién podrá seguir pagando impuestos?

¿De qué manera afronta el sector el debate de la sostenibilidad? ¿Qué acciones tiene previstas CIMALSA al respecto?

Toda actividad humana tiene una incidencia sobre el medio ambiente. En nuestro país, cada ciudadano deja una huella anual de 6 toneladas de CO₂ al año. Pero necesitamos crear riqueza, necesitamos relacionarnos, vivir nuestra vida. El gran reto es hacer compatible nuestra existencia, ya sea como personas o como sociedad y empresas, y la preservación y mejora del planeta. Por ello, en nuestro ámbito, es fundamental la planificación logística. El suelo es un bien finito, y es muy importante que la actividad logística no contamine todo el territorio, sino que se agrupe, y gracias a esta agrupación, conseguiremos importantes sinergias. En este ámbito, en cuanto a la descarbonización y la sostenibilidad, me gustaría destacar dos conceptos: debemos promover la multimodalidad, y conseguir que el ferrocarril sea la arteria principal de la cadena logística. Y, modestamente, y desde CIMALSA, aprobamos hace unos meses una Agenda de Acción Climática que marca objetivos ambiciosos respecto a la sostenibilidad y la eficiencia energética. Hablamos de calidad del aire, de promoción de la multimodalidad (trabajamos en las nuevas terminales multimodales Logis Empordà, Port de Barcelona y Logis Penedès), de ahorro y recuperación del agua, de recogida selectiva de residuos, de incremento de la biodiversidad en los centros logísticos... y de un largo etcétera de ejemplos. En definitiva, una logística bien diseñada supone una apuesta decidida en favor del medio ambiente. ■