

## **Transport per carretera, logística i COVID**

### **Josep Lluís Aymat, Director de la Federació Empresarial d'Auto-transport de la Província de Tarragona (FEAT)**

El transport i la logística tenen, cada cop més, un paper rellevant en les economies avançades.

Segons l'Observatori de la Logística, que publica regularment CIMALSA, el pes d'aquest sector supera el 14% del PIB català, amb un paper destacat del transport de mercaderies per carretera com a baula fonamental de la cadena logística.

Aquesta dada impressiona, com moltes de les que fan referència al nostre sector, però cal posar en relleu l'aspecte qualitatiu, ja que sense capacitat per moure, emmagatzemar, distribuir i tractar mercaderies es fa impossible l'existència d'una civilització urbana.

És per això que sovint sentim parlar del nostre sector com “estratègic”, malgrat l'escassa atenció que tradicionalment rep dels poders públics. Sembla estrany que un sector de tal importància conciti tanta indiferència de l'Administració i del cos social en general. De fet, estem acostumats al fet que l'atenció que rebem sigui sobretot per introduir noves restriccions, més requisits burocràtics, propostes de nous impostos o taxes relacionats amb les “externalitats” i l'impacte de la nostra activitat en el medi ambient. És estrany trobar que es faci cap relat en positiu i sembla clar que se'ns considera un “mal necessari”.

Davant aquest escenari, què ha suposat la Covid per a nosaltres? A parer meu, una oportunitat desaprovechada per donar-li la volta a la nostra pèssima IMATGE. La declaració de l'estat d'alarma i el confinament de la població van ser esdeveniments traumàtics, que van provocar un incipient pànic davant la possible carència d'aliments i altres subministraments bàsics. En aquells moments el transport per carretera i el sector logístic van demostrar la seva vàlua, perquè en comptes de “desertar”, atemorits per la falta d'informació i d'equips de protecció, van fer la feina i la població es va calmar en comprovar que els prestatges dels supermercats i la resta de botigues tornaven a omplir-se diàriament. El reconeixement i l'admiració van ser de durada molt breu, per no articular un discurs potent que posés en relleu els aspectes positius d'una activitat com la nostra que, malauradament, és invisible a ulls de la majoria.

Sense donar-li la volta a la nostra imatge actual, crec que per molts esforços que es facin serà impossible atraure els joves, i això significa moltes coses, i totes negatives. D'on sortirà la mà d'obra que necessitem amb urgència? Ara comença a ser de domini públic que falten conductors professionals, però és que tampoc tenim prou especialistes en molts altres perfils laborals que necessitem. Com podem fer el salt i digitalitzar les empreses si som incapaços d'atraure talent

jove? Per moltes ajudes que l'Administració posi sobre la taula, el capital humà és el que permet realment projectar-se cap al futur.

Bona mostra del poc prestigi que tenim és el cas del Logis Penedés. Aquest projecte ha patit molt, i s'ha endarrerit (esperem que per poc temps) la seva execució, per una oposició poc informada i infundada, ja que el projecte és molt positiu per a la comarca. D'una banda permet diversificar la seva economia, fugint del monocultiu turístic, (un cop ja va reduir-se al mínim el sector de la construcció a la crisi del 2008) i, d'altra, concentra en un espai adequat les plataformes logístiques, amb accessos directes a les principals vies i autopistes, i amb prou massa crítica per afavorir la multi modalitat amb la instal·lació d'una terminal ferroviària. Tots aquests avantatges són impensables si s'aposta per petits polígons locals, que també tindrien usos semblants, però que incrementarien la circulació de camions per les carreteres interiors.

Si bé la nostra mala imatge té un paper clau en la crisi de manca de personal que patim, també cal ponderar que som un sector de Microempreses i PIME'S, amb poc múscul financer, escassa capacitat per promocionar internament personal molt qualificat i amb alts costos per a l'obtenció privada dels títols habilitants, donada la presència testimonial de la Formació Professional reglada en el nostre sector, que no disposa d'una "família formativa pròpia". Els tímids passos fets fins ara demostren que si es posen recursos s'obtenen resultats, donat que, gràcies a la formació DUAL que s'està fent, l'índex d'inserció dels alumnes en empreses de transport i logística són altíssims. En aquest sentit, els resultats del "Cicle Formatiu de Grau Superior en Transport i Logística", que s'imparteix des de fa més de vint anys en l'Institut F. Vidal i Barraquer de Tarragona, són ben aclaridors, perquè el tant per cent de col·locació dels alumnes del Cicle en empreses d'aquest sector és del 98%.

La Covid ha suposat un esdeveniment d'extraordinària importància a l'hora d'accelerar tendències i posar de manifest múltiples reptes, que es disputen ser objecte d'atenció immediata.

Unes tendències que eren incipients, i que ara són objecte de debat i controvèrsia, són la fragilitat de les xarxes logístiques mundials i el paper del comerç electrònic com a fórmula de venda al detall.

Les Xarxes creades i desenvolupades a mesura que l'economia es feia global han patit un gran cop. Els efectes de la pandèmia en elles encara no han estat prou avaluats i estudiats, però els desajustos comencen a ser visibles. En haver-se creat i desenvolupat aquestes xarxes en un marc estable, amb continus increments del comerç mundial i una gran dosi de confiança per no haver de patir escassetat de productes de primera necessitat, que a la vegada permetia treballar sense estocs, l'arribada de la malaltia i les mesures preses per al seu control han gripat aquestes xarxes.

Sóc de l'opinió que grans zones del planeta s'han desconnectat, en patir els efectes i decretar-se les mesures de control en moments diferents, a mesura que la situació sanitària obligava els polítics a improvisar solucions mai abans imposades. Els mecanismes complexos permeten resultats espectaculars, però són més fràgils com més delicats són. La nostra economia i les xarxes logístiques que l'alimenten i la fan possible, amb el procés continu de mundialització, s'han fet extraordinàriament complexes i el grau d'interdependència ha arribat a cotes inimaginables. És per això que la pandèmia havia d'avarar greument la maquinària, i que aquesta trigarà a refer-se.

Ara mateix només estem veient l'inici del procés d'ajust, donat que per donar per superat l'episodi caldria que el procés de vacunació arribi a tothom, i això no serà ni fàcil, ni barat, ni ràpid. Grans zones, generalment les que proporcionen matèries primeres, entre les quals moltes ben estratègiques com minerals escassos, gas, fusta, etc., es troben sotmeses encara a mercè del Virus, que en les àrees més desenvolupades i amb més del 70% de la població vacunada, vol ser oblidat ràpidament. Així no és estrany que els preus i l'accés a segons quines matèries sigui objecte d'atenció i de preocupació, quant a què un repunt inflacionari que obligui a pujar els tipus d'interès, podria ser catastròfic per països amb un gran deute públic, com Espanya. Precisament en el moment que la reactivació econòmica i la introducció de canvis per descarbonitzar i digitalitzar l'economia es vol finançar amb la creació de més deute públic, incrementar els tipus d'interès podria ser un cop mortal per aquesta decisió política, i podria generar un altre episodi de crisi de deute. Així els països més febles de la Unió Europea haurien de sotmetre's a un altre procés de devaluació interna, amb els costos socials i la conflictivitat política que portaria aparellada.

Una altra tendència, accelerada per la crisi de la Covid, ha estat l'espectacular augment del comerç electrònic, que ha transcendit de la població més jove per ser acceptat per una població de més edat. Els efectes són molt visibles i l'increment d'aquesta fórmula de compra per particulars no són, a parer meu, gens bons per al nostre sector.

El fet que els productes comprats els portin a casa, en comptes que cadascú agafi una bossa i se l'emporti ell mateix, provoca una ocupació superior de l'espai públic per operacions d'escàs o, fins i tot, nul valor afegit, dificultant el trànsit urbà i emetent més contaminació en les zones on és més necessari estalviar-les. Així no és estrany que els Ajuntaments i altres poders públics vulguin accelerar la transició a vehicles sense emissions (sovint amb més voluntarisme polític que coneixement de la realitat), i a introduir mesures d'ordenació, com les Zones de Baixes Emissions. Al mateix temps, els mateixos poders públics han de fer front als problemes derivats de la desertització dels centres urbans, on molt comerç tradicional ha de tancar portes, fruit de què no poden competir amb les grans botigues virtuals que monopolitzen la xarxa.

Per a les empreses logístiques, el fet de fer milions d'operacions, amb un benefici tan escàs, no compensa de cap manera tensar d'aquesta manera les empreses i acceptar l'assumpció de tants riscos. Així ha pogut constatar-se com els darrers anys les empreses tradicionals de paqueteria s'han retirat d'aquest mercat en la seva gran majoria, i algunes de les botigues virtuals han hagut de crear empreses de transport pròpies, quasi sempre amb un disseny trampós, que els permeti mantenir costos de distribució mínims i que no reflecteixen la realitat dels costos que han de suportar les empreses que treballen subjectant-se al marc legal.

No és estrany veure reiteradament notícies sobre sentències dels tribunals en relació amb els fraus detectats en aquests tipus d'empreses relacionats amb el pagament de cotitzacions socials. El model depredador de moltes d'aquestes empreses "digitals i virtuals" és colpidor, ja que primerament varen intentar justificar la creació d'una falsa "economia col·laborativa", que no era sinó explotació i precarització laboral, per després passar a crear nous tipus d'autònoms i col·laboradors a la carta, que no han resistit la més mínima controvèrsia davant un tribunal. A sobre amb aquesta situació patim el risc que aquests abusos provoquin una reacció contrària que posi en dubte el previst a l'article 1r, punt 3, lletra g, del "Estatuto de los Trabajadores", que declara la relació mercantil, i no pas laboral, dels conductors autònoms que utilitzen vehicles de transport dotats amb autorització administrativa.

Un dels reptes més grans que tenim és l'energètic, ja que el nostre sector, juntament amb la indústria, són els més contaminants. En aquest sentit, cal considerar que els transportistes només podem utilitzar els vehicles que siguin econòmicament rendibles i disponibles per a ser adquirits amb prou quantitat per passar a formar part de les nostres flotes. En un mercat tan competitiu i on operen un gran nombre d'empreses, és impossible permetre's luxes i fer que siguin les empreses privades les que experimentin amb nous prototips per comprovar els seus rendiments.

Estic d'acord que l'Hidrogen sembla el sistema energètic més apropiat pels vehicles pesants que hagin de fer serveis de mitja i llarga distància, mentre que per vehicles petits i mitjans, en entorns urbans i periurbans, sembla que l'electricitat proporcionada per les noves generacions de bateries seria l'opció guanyadora.

No obstant això, trobo a faltar un paper de lideratge de la Comissió Europea per reeditar un programa com el que va suposar la creació dels motors EURO al seu dia, i que va possibilitar un extraordinari desenvolupament dels motors dièsel. Crec que els fabricants, enginyers i investigadors agrairien unes directrius, fruit d'un superior nivell d'acord polític, social i econòmic, per enfocar el programa d'investigació i recerca de noves energies per moure vehicles, i alhora iniciar el procés per passar aquestes possibles solucions de la fase de prototips (amb escàs volum de vehicles i preu prohibitiu), a la fase industrial. Segurament caldrà que les Administracions n'accelerïn la fabricació i en facilitin la introducció a l'entorn privat, tant del

sector del transport de viatgers com de mercaderies, atorgant ajudes i subvencions. En cas contrari es podria produir una esclatxa per l'enorme diferència financera a favor de les empreses públiques, assumint aquestes el paper de pioneres, sent les úniques que comencin a treballar amb vehicles elèctrics i amb pila de combustible.

És per això que el paper de les Administracions, i sobretot de la Unió Europea és, per a mi, tan fonamental. Ens ha de permetre concentrar esforços en les solucions que tinguin un màxim recorregut per esdevenir viables des del punt de vista econòmic, i fixar un marc legal i social harmonitzat per poder desenvolupar el sector del transport i de la logística en condicions clares d'igualtat d'oportunitats i de competència, trencant la tendència dels darrers anys, on la inacció per continuar bastint un espai únic ha fet que molts Estats hagin pres decisions unilaterals que estan trencant una realitat que hagués semblat impossible als nostres avantpassats, una Europa unida per nosaltres, els transportistes.

En resum, de l'escenari present i del futur immediat, contemplo greus problemes si les empreses d'una banda, i l'Administració i resta de poders públics per l'altra, no reaccionen.

Cal fer atractiu el sector pel jovent. Això implica concentrar i dimensionar més les empreses, per tal que tinguin recursos superiors i més capacitat negociadora amb els clients. No tot serà qüestió d'apujar salaris. Cal més consideració fruit d'una millor imatge i de la implantació de nous processos per fer les operacions de transport més àgils, segures i al mateix temps més ràpides. La creació d'una formació professional reglada també crec que és indispensable per dignificar, prestigiar i interessar als joves en el nostre sector, a més de proporcionar-li el talent i el coneixement que seran indispensables per fer el salt qualitatiu que suposarà la digitalització de les economies més avançades. En aquest sentit, per assolir l'agilització dels processos que abans comentàvem, serà indispensable la documentació en format electrònic estalviant l'ús de documents físics, i el contacte permanent utilitzant eines digitals entre els principals carregadors i els seus proveïdors de serveis logístics i de transport establint una relació molt més ràpida amb clients i proveïdors i possibilitant oferir serveis de seguiment de les mercaderies i de les possibles incidències en temps real. Això permetrà reduir de forma substancial els temps de càrrega i descàrrega que, a parer meu, és un dels punts febles i perjudica enormement la competitivitat, sobretot dels serveis reiterats de curta distància. La mida de l'empresa és important pel que fa a la capacitat d'accedir a aquestes eines digitals, pel fet que les més grans generalment disposen de més recursos i poden dotar-se de millors equips humans i tècnics. Ara bé, el principal factor és que la direcció de l'empresa cregui en els avantatges de la digitalització i de com l'anàlisi i el tractament de les mateixes dades pot proporcionar les claus per abaratir costos agilitzant els processos i millorant l'eficiència.

Els nous vehicles no contaminants han de ser el resultat d'un esforç conjunt sota lideratge de la Comissió Europea i fruit d'un nou esperit industrial, que doti la nostra economia de més capacitat de reacció davant escenaris imprevistos. Els nous vehicles han de ser no només sense emissions, sinó que a sobre han de jugar un paper pel que fa a estalviar costos de no-qualitat mitjançant els nous equipaments dotats amb sensors que facilitin la conducció, incrementin la seguretat de la circulació i permetin un millor manteniment i reducció d'avaries.

El transport a grans distàncies de mercaderies sense quasi cap valor afegit, no té sentit en un escenari de crisi climàtica. Fins ara s'han utilitzat massivament recursos energètics fòssils, i com a civilització hem d'aprendre a no fer-ho. Els productes més bàsics cal fer-los prop dels seus mercats de consum, minimitzant el cost de la seva distribució i usant poca energia.

Només té sentit preservar les xarxes logístiques i de transport mundial per productes singulars o d'alt valor afegit, ja que aquests tipus de mercaderies poden incorporar al seu preu la part corresponent al cost real de l'energia emprada per moure'ls.

Tenim un únic món i cal convertir-lo i conservar-lo com un jardí. No ens podem permetre el luxe de fer d'ell un abocador. En aquesta missió, el paper del nostre sector serà fonamental.