

## **Transporte por carretera, logística y COVID**

### **Josep Lluís Aymat, Director de la Federación Empresarial de Autotransporte de la Provincia de Tarragona (FEAT)**

El transporte y la logística tienen, cada vez más, un papel relevante en las economías avanzadas.

Según el Observatorio de la Logística, que publica regularmente CIMALSA, el peso de este sector supera el 14% del PIB catalán, con un papel destacado del transporte de mercancías por carretera como eslabón fundamental de la cadena logística.

Este dato impresiona, como muchos de los que hacen referencia a nuestro sector, pero hay que poner de relieve el aspecto cualitativo, ya que sin capacidad para mover, almacenar, distribuir y tratar mercancías se hace imposible la existencia de una civilización urbana.

Por ese motivo, a menudo sentimos hablar de nuestro sector como “estratégico”, a pesar de la escasa atención que tradicionalmente recibe de los poderes públicos. Parece extraño que un sector de tal importancia concite tanta indiferencia de la Administración y del cuerpo social en general. De hecho, estamos acostumbrados al hecho que la atención que recibimos sea sobre todo para introducir nuevas restricciones, más requisitos burocráticos, propuestas de nuevos impuestos o tasas relacionados con las “externalidades” y el impacto de nuestra actividad en el medio ambiente. Es extraño encontrar que se haga ningún relato en positivo y parece claro que se nos considera un “mal necesario”.

Ante este escenario, ¿Qué ha supuesto el Covid para nosotros? A mi parecer, una oportunidad desaprovechada para darle la vuelta a nuestra pésima IMAGEN. La declaración del estado de alarma y el confinamiento de la población fueron acontecimientos traumáticos, que provocaron un incipiente pánico ante la posible carencia de alimentos y otros suministros básicos. En aquellos momentos el transporte por carretera y el sector logístico demostraron su valía, porque en vez de “desertar”, atemorizados por la falta de información y de equipos de protección, hicieron el trabajo y la población se calmó al comprobar que los estantes de los supermercados y el resto de tiendas volvían a llenarse diariamente. El reconocimiento y la admiración fueron de duración muy breve, por no articular un discurso potente que pusiera de relieve los aspectos positivos de una actividad como la nuestra que, desgraciadamente, es invisible a ojos de la mayoría.

Sin darle la vuelta a nuestra imagen actual, creo que por muchos esfuerzos que se hagan será imposible atraer a los jóvenes, y esto significa muchas cosas, y todas negativas. ¿De dónde saldrá la mano de obra que necesitamos con urgencia? Ahora empieza a ser de dominio público que faltan conductores profesionales, pero es que tampoco tenemos bastante especialistas en otros muchos perfiles laborales que necesitamos. ¿Cómo podemos hacer el salto y digitalizar las

empresas si somos incapaces de atraer talento joven? Por muchas ayudas que la administración ponga sobre la mesa, el capital humano es el que permite realmente proyectarse hacia el futuro.

Buena muestra del poco prestigio que tenemos es el caso del Logis Penedés. Este proyecto ha sufrido mucho y se ha atrasado (esperamos que por poco tiempo) su ejecución, por una oposición poco informada e infundada, ya que el proyecto es muy positivo para la comarca. Por un lado, permite diversificar su economía huyendo del monocultivo turístico. (Ya se redujo una vez al mínimo el sector de la construcción en la crisis del 2008) y, por otro, concentra en un espacio adecuado las plataformas logísticas, con accesos directos a las principales vías y autopistas, y con bastante crítica para favorecer la multimodalidad con la instalación de una terminal ferroviaria. Todas estas ventajas son impensables si se apuesta por pequeños polígonos locales, que también tendrían usos parecidos, pero que incrementarían la circulación de camiones por las carreteras interiores.

Si bien nuestra mala imagen tiene un papel clave en la crisis de carencia de personal que sufrimos, también hay que ponderar que somos un sector de Microempresas y PYME'S, con poco músculo financiero, escasa capacidad para promocionar internamente personal muy calificado y con altos costes para la obtención privada de los títulos habilitantes, dada la presencia testimonial de la Formación Profesional reglada en nuestro sector, que no dispone de una "familia formativa propia". Los tímidos pasos hechos hasta ahora demuestran que si se ponen recursos se obtienen resultados, dado que, gracias a la formación DUAL que se está haciendo, el índice de inserción de los alumnos en empresas de transporte y logística son altísimos. En este sentido, los resultados del "Ciclo Formativo de Grado Superior en Transporte y Logística", que se imparte desde hace más de veinte años en el Instituto F. Vidal y Barraquer de Tarragona, son muy aclaratorios, ya que el tanto por ciento de colocación de los alumnos del Ciclo en empresas de este sector es del 98%.

El Covid ha supuesto un acontecimiento de extraordinaria importancia a la hora de acelerar tendencias y poner de manifiesto múltiples retos, que se disputan ser objeto de atención inmediata.

Unas tendencias que eran incipientes, y que ahora son objeto de debate y controversia, son la fragilidad de las redes logísticas mundiales y el papel del comercio electrónico como fórmula de venta al por menor.

Las Redes creadas y desarrolladas a medida que la economía se hacía global han sufrido un gran golpe. Los efectos de la pandemia en ellas aún no se han evaluado y estudiado completamente, pero los desajustes empiezan a ser visibles. Al haberse creado y desarrollado estas redes en un marco estable, con continuos incrementos del comercio mundial y una gran dosis de confianza por no tener que sufrir escasez de productos de primera necesidad, que a la vez permitía trabajar

sin stocks, la llegada de la enfermedad y las medidas tomadas para su control han paralizado estas redes.

Soy de la opinión que grandes zonas del planeta se han desconectado al sufrir los efectos y decretarse las medidas de control en momentos diferentes, a medida que la situación sanitaria obligaba a los políticos a improvisar soluciones nunca antes impuestas. Los mecanismos complejos permiten resultados espectaculares, pero son más frágiles cuanto más delicados son. Nuestra economía y las redes logísticas que la alimentan y la hacen posible, con el proceso continuo de mundialización, se han hecho extraordinariamente complejas y el grado de interdependencia ha llegado a cotas inimaginables. Por esa razón, la pandemia tenía que alterar gravemente la maquinaria, y que esta tardará en rehacerse.

Ahora mismo solo estamos viendo el inicio del proceso de ajuste, dado que para dar por superado el episodio haría falta que el proceso de vacunación llegue a todo el mundo, y esto no será ni fácil, ni barato, ni rápido. Grandes zonas, generalmente las que proporcionan materias primas, entre las cuales muchas muy estratégicas como minerales escasos, gas, madera, etc., se encuentran sometidas todavía a merced del Virus, que en las áreas más desarrolladas y con más del 70% de la población vacunada, quiere ser olvidado rápidamente. Así, no es extraño que los precios y el acceso a según qué materias sea objeto de atención y de preocupación, en cuanto a que un repunte inflacionario que obligue a subir los tipos de interés, podría ser catastrófico para países con una gran deuda pública, como España. Precisamente en el momento que la reactivación económica y la introducción de cambios por descarbonizar y digitalizar la economía se quiere financiar con la creación de más deuda pública, incrementar los tipos de interés podría ser un golpe mortal por esta decisión política, y podría generar otro episodio de crisis de deuda. Además, los países más débiles de la Unión Europea tendrían que someterse a otro proceso de devaluación interna, con los costes sociales y la conflictividad política aparejada que llevaría.

Otra tendencia, acelerada por la crisis del Covid, ha sido el espectacular aumento del comercio electrónico, que ha trascendido de la población más joven para ser aceptado por una población de más edad. Los efectos son muy visibles y el incremento de esta fórmula de compra por particulares no es, a mi parecer, nada bueno para nuestro sector.

El hecho de que los productos adquiridos se lleven a casa, en vez que cada persona coja una bolsa para llevárselos personalmente, provoca una ocupación superior del espacio público por operaciones de escaso o, incluso, nulo valor añadido, dificultando el tráfico urbano y emitiendo más contaminación en las zonas donde es más necesario ahorrarlas. Así no es extraño que los ayuntamientos y otros poderes públicos quieran acelerar la transición a vehículos sin emisiones (a menudo con más voluntarismo político que conocimiento de la realidad) y a introducir medidas de ordenación, como las Zonas de Bajas Emisiones. Al mismo tiempo, los mismos poderes

públicos tienen que hacer frente a los problemas derivados de la desertización de los centros urbanos, donde mucho comercio tradicional tiene que cerrar puertas, fruto de que no pueden competir con las grandes tiendas virtuales que monopolizan la red.

Para las empresas logísticas, el hecho de hacer millones de operaciones, con un beneficio tan escaso, no compensa de ninguna forma tensar de este modo las empresas y aceptar la asunción de tantos riesgos. Así ha podido constatarse como los últimos años las empresas tradicionales de paquetería se han retirado de este mercado en su gran mayoría, y algunas de las tiendas virtuales han tenido que crear empresas propias de transporte, casi siempre con un diseño tramposo, que les permita mantener costes de distribución mínimos y que no reflejen la realidad de los costes que tienen que soportar las empresas que trabajan sujetándose en el marco legal.

No es extraño ver reiteradamente noticias sobre sentencias de los tribunales en relación con los fraudes detectados en estos tipos de empresas relacionados con el pago de cotizaciones sociales. El modelo depredador de muchas de estas empresas “digitales y virtuales” es sobrecogedor, puesto que primeramente intentaron justificar la creación de una falsa “economía colaborativa”, que no era sino explotación y precarización laboral, para pasar después a crear nuevos tipos de autónomos y colaboradores a la carta que no han resistido la más mínima controversia ante un tribunal. Encima con esta situación sufrimos el riesgo de que estos abusos provoquen una reacción contraria que ponga en entredicho lo previsto en el artículo 1º, punto 3, letra g, del “Estatuto de los Trabajadores”, que declara la relación mercantil, y no laboral, de los conductores autónomos que utilizan vehículos de transporte dotados con autorización administrativa.

Uno de los retos más grandes que tenemos es el energético, puesto que nuestro sector, junto con la industria, son los más contaminantes. En este sentido, hay que tener en cuenta que los transportistas solo podemos utilizar aquellos vehículos que sean económicamente rentables y estén disponibles para su compra en cantidades suficientemente grandes para formar parte de nuestra flota. En un mercado tan competitivo y donde operan un gran número de empresas, es imposible permitirse lujos y hacer que sean las empresas privadas las que experimenten con nuevos prototipos para comprobar sus rendimientos.

Estoy de acuerdo que el Hidrógeno parece el sistema energético más apropiado para los vehículos pesados que tengan que hacer servicios de media y larga distancia, mientras que, para vehículos pequeños y medios, en entornos urbanos y periurbanos, parece que la electricidad proporcionada por las nuevas generaciones de baterías sería la opción ganadora.

Sin embargo, echo de menos un papel de liderazgo de la Comisión Europea para reeditar un programa como el que supuso la creación de los motores EURO en su día, y que posibilitó un extraordinario desarrollo de los motores diésel. Creo que los fabricantes, ingenieros e investigadores agradecerían unas directrices, fruto de un superior nivel de acuerdo político, social

y económico, para enfocar el programa de investigación de nuevas energías para mover vehículos, y a la vez iniciar el proceso para pasar estas posibles soluciones de la fase de prototipos (con escaso volumen de vehículos y precio prohibitivo), a la fase industrial. Seguramente hará falta que las administraciones aceleren la fabricación y faciliten la introducción al entorno privado, tanto del sector del transporte de viajeros como de mercancías, otorgando ayudas y subvenciones. En caso contrario se podría producir una grieta por la enorme diferencia financiera a favor de las empresas públicas, asumiendo estas el papel de pioneras, al ser las únicas que empiecen a trabajar con vehículos eléctricos y con pila de combustible.

Por eso el papel de las administraciones y, especialmente, el de la Unión Europea, es tan fundamental para mí. Nos debe permitir concentrar esfuerzos en las soluciones que tengan un máximo recorrido para convertirnos en viables desde el punto de vista económico, y fijar un marco legal y social armonizado para poder desarrollar el sector del transporte y de la logística en condiciones claras de igualdad de oportunidades y de competencia, rompiendo la tendencia de los últimos años, donde la inacción para seguir construyendo un espacio único ha hecho que muchos Estados hayan tomado decisiones unilaterales que están rompiendo una realidad que hubiera parecido imposible a nuestros antepasados, una Europa unida por nosotros, los transportistas.

En resumen, del escenario presente y del futuro inmediato, contemplo graves problemas si las empresas, por un lado, y la Administración y el resto de poderes públicos, por el otro, no reaccionan.

Hay que hacer atractivo el sector para la juventud. Esto implica concentrar y dimensionar más las empresas para que tengan recursos superiores y más capacidad negociadora con los clientes. No todo será cuestión de subir salarios. Hace falta más consideración fruto de una mejor imagen y de la implantación de nuevos procesos para hacer las operaciones de transporte más ágiles, seguras y al mismo tiempo más rápidas. La creación de una formación profesional reglada también creo que es indispensable para dignificar, prestigiar e interesar a los jóvenes en nuestro sector, además de proporcionarles el talento y el conocimiento que serán indispensables para hacer el salto cualitativo que supondrá la digitalización de las economías más avanzadas.

En este sentido, para lograr la agilización de los procesos que mencionamos anteriormente, la documentación electrónica será fundamental, evitando el uso de documentos físicos y el contacto permanente, utilizando herramientas digitales entre los principales cargadores y sus proveedores de servicios logísticos y de transporte estableciendo una relación mucho más rápida con clientes y proveedores, lo que permite ofrecer servicios de seguimiento de las mercancías y de las posibles incidencias en tiempo real. Esto permitirá reducir de forma sustancial los tiempos de carga y descarga que, a mi parecer, es uno de los puntos débiles y perjudica enormemente la

competitividad, sobre todo de los servicios reiterados de corta distancia. La medida de la empresa es importante en cuanto a la capacidad de acceder a estas herramientas digitales, por el hecho que las más grandes generalmente disponen de más recursos y pueden dotarse de mejores equipos humanos y técnicos. Ahora bien, el principal factor es que la dirección de la empresa crea en las ventajas de la digitalización y de como el análisis y el tratamiento de los mismos datos puede proporcionar las claves para abaratar costes agilizando los procesos y mejorando la eficiencia.

Los nuevos vehículos no contaminantes tienen que ser el resultado de un esfuerzo conjunto bajo el liderazgo de la Comisión Europea, y fruto de un nuevo espíritu industrial, que dote nuestra economía de más capacidad de reacción ante escenarios imprevistos. Los nuevos vehículos tienen que ser no solo sin emisiones, sino que encima tienen que jugar un papel en cuanto a ahorrar costes de no-calidad mediante las nuevas equipaciones dotadas con sensores que faciliten la conducción, incrementen la seguridad de la circulación y permitan un mejor mantenimiento y reducción de averías.

El transporte de mercancías a grandes distancias y sin casi ningún valor añadido, no tiene sentido en un escenario de crisis climática. Hasta ahora se han utilizado masivamente recursos energéticos fósiles, y como civilización tenemos que aprender a no hacerlo. Los productos más básicos hay que hacerlos cerca de sus mercados de consumo, minimizando el coste de su distribución y usando poca energía.

Solo tiene sentido preservar las redes logísticas y de transporte mundial por productos singulares o de alto valor añadido, puesto que estos tipos de mercancías pueden incorporar a su precio la parte correspondiente al coste real de la energía empleada para moverlos.

Tenemos un único mundo y debe ser transformado y preservado como un jardín. No podemos permitirnos el lujo de convertirlo en un vertedero. En esta misión, el papel de nuestro sector será fundamental.