



O.J.D.: 18602
E.G.M.: 74000
Tarifa: 17800 €
Área: 2052 cm2 - 200%

Fecha: 12/02/2014
Sección: TRANSPORTE
Páginas: 26,27



Yves Delmas

Presidente de Seur

España no cuenta con demasiados elementos a su favor para convertirse en un centro de operaciones logísticas para el continente europeo. La ventaja en este sentido la tienen países como Holanda, Bélgica y Francia

Una estrategia logística realista

A finales del pasado año la ministra de Fomento, Ana Pastor, presentó el Plan Estratégico de Logística Nacional, uno de los proyectos con más clara proyección de futuro de los previstos en la agenda gubernamental, destinado a incrementar la competitividad de la economía española en su conjunto. Se trata de potenciar el papel de España como *hub* de mercancías y de hacer mucho más eficiente el conjunto de nuestro sistema logístico. El Plan incluye un catálogo de más de 60 actuaciones concretas que se irán implementando hasta el año 2024, de las que 18 serán de aplicación inmediata. En total, más de 8.000 millones de euros de inversión. No podemos, por tanto, más que alegrarnos de esta iniciativa gubernamental que asume por primera vez en todo su valor la influencia decisiva que tienen los sistemas logísticos en el desarrollo de las actividades industriales y comerciales, y en el desarrollo general del país. La logística genera ya el 5,5 por ciento del PIB español y da empleo a más de 850.000 personas. El Plan persigue lograr un sistema de transporte multimodal, seguro, eficiente y sostenible, que conecte carreteras, ferrocarriles, puertos y aeropuertos; que optimice el funcionamiento de las cadenas de transporte y que dé respuesta a las necesidades de las empresas. Incluye medidas muy esperadas, como la Ley del Sector Logístico, para dotarlo de un cuerpo jurídico propio; así como la elaboración de un Código de Buenas Prácticas, que aporte transparencia y ayude a modernizar la operativa de un sector

en el que sobreviven aún formas de actuar incompatibles con un servicio eficiente. Muchas de esas medidas están muy alineadas con las propuestas realizadas, desde hace tiempo, por la patronal del sector.

El objetivo final, la gran aspiración, es potenciar el papel de España como puerta de entrada, centro de tratamiento y distribución de mercancías intercontinentales para Europa. ¿Es un objetivo realista? ¿Disponemos de todos los elementos como para asumir que España puede tener ese papel en el panorama logístico internacional? En esto, como en casi todo, conviene poner los pies en la tierra y analizar con detenimiento las opciones reales. En primer lugar, hay que recalcar algo evidente, pero que a veces parece que se olvida. Geográficamente -y basta con mirar un mapa para convencerse de ello- España no cuenta con demasiados elementos a su favor para convertirse en un centro de operaciones logísticas para el continente europeo. La ventaja en este sentido la tienen otros, como Holanda, Bélgica o Francia, a las que su localización sí otorga opciones reales para la implantación de centros de distribución europeos. Esto, unido a la situación de infraestructuras, la formación de los profesionales o hasta el dominio del inglés para algunos clientes, es un extra que está presente en cualquier analítica de costes cuando se diseñan sistemas de logística para una operación de negocios y que condiciona cualquier decisión.

Con la geografía en contra, diseñar un sistema logístico avanzado, y sobre todo que sea eficiente, sólo es posible si se

cuenta con un sistema industrial y de negocios capaz de aprovechar al máximo todos sus recursos. Aquí debemos ser muy precavidos, pues corremos el riesgo de implementar un sistema logístico desmesurado, infrautilizado y abocado al fracaso más estrepitoso. El ejemplo reciente de infraestructuras por las que pasa un camión de vez en cuando o que nunca han visto un avión, están en la cabeza de todos y no pueden ser desechados. En estos momentos, la industria del automóvil y algunos sectores alimenticios, químicos o de transformación son casi los únicos capaces de optimizar realmente los recursos logísticos actuales. Implementar un Plan de Estrategia Logística Nacional que no tenga en cuenta esta realidad presente y futura, está condenado a la decepción. La internacionalización de las medianas empresas y el auge del comercio electrónico son también opciones claras sobre las que puede sustentarse un Plan de estas características. Pues, sin dejar de tener los pies en el terreno, no podemos obviar el tejido industrial que tenemos y, salvo excepciones, no podemos aventurar un crecimiento significativo de grandes negocios industriales que mejoren nuestras perspectivas. Esta obsesión no debe anular nuestro afán de búsqueda o afectar a nuestra capacidad olfativa a la hora de detectar oportunidades.

Más allá de cualquier tópico, España será siempre cabeza de puente entre Europa y Latinoamérica y las opciones para desarrollar planes concretos para intensificar el tráfico de mercancías en uno y otro sentido, siempre deben estar presentes para los planificadores. Una buena parte del mercado del Sur y del Este de Europa tiene bastante claro que un gran número de sus opciones comerciales con Latinoamérica pasan por puertos o aeropuertos españoles, mucho más que por Rotterdam o Amberes. Es una cuestión

esencial a la hora de proyectar estrategias logísticas de futuro que sean realistas, con opciones sensatas de convertir España en ese *hub* al que aspiran los planes del Gobierno.

Ese afán de búsqueda y esas capacidades olfativas deberían enfocarse también en el mercado asiático. España tiene un papel fundamental que desempeñar, gracias a la ubicación y competitividad de sus puertos, para ser -y ya lo son- un punto de entrada privilegiado para el mercado europeo de todos los flujos asiáticos que transitan por el Canal de Suez. En el tráfico global de mercancías, el Mediterráneo es también un gran eje de distribución para esos mercados europeos que antes citábamos y para todo el norte de África, así como lo que supone el mercado portugués. Aquí, las opciones de desarrollar actividades logísticas eficientes son más que ciertas. La capilaridad es una de las características de los sistemas logísticos del futuro y convertir el territorio español en cabeza de esa red para almacenar y distribuir productos asiáticos en su zona de influencia, debería ser uno de los ejes del Plan. En principio, el Plan Estratégico de Logística Nacional es un buen proyecto. Incluye medidas regulatorias y administrativas que van a flexibilizar mucho más las actividades logísticas en España. Lo necesitábamos. Son medidas esenciales para modernizar y hacer eficiente un sector básico para el desarrollo nacional. Incluye actuaciones que van a exigir inversiones multimillonarias -quizás con un peso excesivo del ferrocarril- y que es necesario planificar con mucho cuidado e, insisto, con los pies en la tierra. España tiene que ser centro de producción si quiere tener un papel relevante en el desarrollo logístico europeo y global. No lo podemos eludir. Pero también hay opciones aprovechables a nuestro alrededor. Buen olfato.

**Yves
Delmas**

Presidente de Seur

Una buena parte del mercado del Sur y del Este de Europa tiene bastante claro que un gran número de sus opciones comerciales con Latinoamérica pasan por sus puertos o aeropuertos españoles, mucho más que por Rotterdam o Amberes