



► 1 Mayo, 2016

## FORO

NUEVOS RETOS DE FUTURO

# Hay que apostar por una visión global y estratégica de la logística

La creación de un Ministerio de Logística y Transportes, al igual que en Alemania, favorecería la competitividad general del país al permitir una mejor planificación del tráfico de mercancías

Enric Tintoré

**G**obierno y empresas deben apostar por una visión global y estratégica de la logística. En este sentido la creación de un Ministerio de Logística y Transportes, al igual que en Alemania, favorecería la competitividad del

país y podría contribuir más eficazmente a optimizar los flujos de mercancías y a reducir el impacto del transporte en el medio ambiente. Esta es una de las conclusiones de los Encuentros en *La Vanguardia* sobre los retos de futuro de la logística que se ha celebrado esta semana.

En los Encuentros en *La Vanguardia* han participado Blanca Sorigué, directora general del Salón Internacional de la Logística y Manutención (SIL); Jaume Bo-

navia, director general de Alfíl Logistics; Miquel Corell, CEO Forwarding Condal; Marc García, director de la Oficina del Plan Delta del Ayuntamiento de Barcelona, e Iban Mas, director regional para España y Portugal de DSV Air&Sea S.A.U., junto con Jordi Cornet, delegado especial del Estado en el Consorcio de la Zona Franca de Barcelona, y Pere Guardiola, director general comercial de Grupo Godó, que actuaron como anfitriones.

Jordi Cornet destacó que el Consorci de la Zona Franca, como organizador del Salón Internacional de la Logística (SIL), uno de los más importantes que se celebran en Europa, está interesado en potenciar un debate estratégico, a nivel de ciudad y del área metropolitana, para estudiar la mejora y la optimización de la logística, con objeto de que las mercancías puedan llegar a su destino con el coste más ajustado y el menor impacto medioambiental posible. Destacó que ello, además, es importante dado el creciente peso que tiene la logística en el producto interior bruto de Catalunya y que es ya superior al 12%.

Marc García dijo que está claro que la logística crea empleo y que sus actividades necesitan suelo disponible para desarrollarse.

Añadió que apenas quedan 350 hectáreas libres en la plataforma económica del delta del Llobregat, la mayoría de propiedad pública, y que por tanto las administraciones deben ser muy cuidadosas en la gestión de dicho suelo, de forma que las actividades económicas que acojan incorporen el mayor número posible de puestos de trabajo, según los criterios de estrategia económica del Ayuntamiento.

Jaume Bonavía considera que la logística debe adquirir mayor relevancia en la Administración pública, por su evidente carácter estratégico para la competitividad del país, y propone que el nuevo gobierno que salga de las próximas elecciones pueda crear un Ministerio de Logística y Transportes, al igual que sucede en Alemania y Francia, ya que eso tiene mucha más lógica que un Ministerio de Fomento y Transportes como tiene España. La idea es apoyada por el conjunto de participantes, ya que una adecuada planificación del transporte es fundamental para la logística y para la competitividad global.

Todos coinciden con Jaume Bonavía, asimismo, en que la logística debe tener mayor relevancia en la estructura jerárquica de las empresas, dada su función estratégica en la planificación del trabajo y en la reducción de costes, por lo que propone la creación la figura de director de Logística.

Todos los participantes señalan que una mejor gestión de la información y del *big data* es clave de cara al futuro. Un problema que pone sobre la mesa Miquel Corell es que se genera mucha información que, finalmente, no se trata y se pierde.

Miquel Corell pone el acento en la necesidad de fomentar más la estrategia cola-

borativa entre empresas, ya que el sector está muy atomizado. Como ejemplo pone la creciente colaboración que existe entre los transitarios y los agentes de aduanas, que es fundamental para la buena gestión de la logística internacional.

Advierte Miquel Corell, en otro orden de cosas, del riesgo de colapso que puede producirse en el puerto de Barcelona a partir de julio cuando entre en vigor la nueva normativa Solas, que obliga a certificar el peso de los contenedores por un pesador oficial



**JAUME BONAVÍA**  
Director general de  
Alfíl Logistics  
ANA JIMÉNEZ



**MARC GARCÍA**  
Director de la  
Oficina del Plan  
Delta del Ayunta-  
miento de Barcelo-  
na  
ANA JIMÉNEZ



**BLANCA SORIGUÉ**  
Directora general  
del Salón Interna-  
cional de la Logísti-  
ca y la Manutención  
(SIL)  
ANA JIMÉNEZ



► 1 Mayo, 2016

designado por la Administración. Se ha impuesto para mejorar la seguridad marítima. Dice que es una nueva operativa que pondrá a prueba la logística del puerto de Barcelona para que no provoque problemas ni retrasos en el transporte marítimo.

Iban Mas señala que la fusión que en estos momentos están realizando la danesa DSV y la norteamericana UTi Worldwide Inc., dos gigantes internacionales del sector de la logística, demuestra la creciente necesidad de concentración que hay en el sector para poder ofrecer un mejor servicio. "La dimensión -afirma- importa mucho en este sector por la cobertura mundial, las economías de escala y el mayor poder de negociación que ofrece".

Destaca Iban Mas que en la logística los avances tecnológicos son importantes pero que las personas lo son mucho más. En este sentido coincide con Miguel Corell en que existe una grave falta de

profesionalización y de formación del personal. Denuncia que las universidades no ofrecen en España formación adecuada en logística, a diferencia de lo que sucede en otros países como Francia o Alemania. En este sentido hace una propuesta a todas las empresas del sector para unirse y organizar la formación en el sector o bien que los centros superiores de enseñanza asuman su responsabilidad en este asunto. Apunta que los idiomas deben ser una parte fundamental de esta formación. Todos los participantes señalan estar totalmente de acuerdo con su punto de vista.

También reclama Iban Mas una mayor apuesta por la calidad en los servicios logísticos y no sólo por los precios bajos, ya que ello va en detrimento de todos, tanto clientes como proveedores. Pero afirma, pese a todo, que los servicios logísticos que se prestan desde nuestro país son plenamente competitivos internacionalmente en coste y calidad.

Jaume Bonavía afirma que el sector evoluciona muy rápido y que hay cosas que hay que replantear colectivamente porque tensionan mucho la cadena de distribución. Como ejemplo pone el caso de las entregas inmediatas que se han puesto de moda. "Pe-

ro -afirma- no hay necesidad de que todos los productos se deban entregar siempre en dos horas. Sobre esto hay que reflexionar porque las encuestas nos dicen que sólo un 4% de las personas valoran este tipo de entregas inmediatas". Otro hecho sobre el que reflexionar es sobre el uso de drones que, en su opinión, sólo estarían justificados para poder llegar a lugares de difícil acceso.

Blanca Sorigué explica que el Salón Internacional de la Logística, que se celebrará en las próximas semanas, pretende cumplir nuevamente, en su edición número diecinueve, como altavoz del sector, plataforma de debate sobre las diferentes problemáticas y difusor de las nuevas tendencias internacionales. El salón, que año tras año atrae más expositores y visitantes internacionales, se ha convertido en puente de conexión del mercado europeo con el latinoamericano, con el del norte de África,



**Blanca Sorigué**  
"El Salón Internacional de la Logística es la gran plataforma en la que se debatirán los principales retos del sector"

**Jaume Bonavía**  
"La logística debería tener mayor relevancia en la estructura directiva de las empresas por su carácter estratégico"

**Marc García**  
"Hay que huir de las estrategias incrementalistas y optar por una mayor sostenibilidad"

**Miguel Corell**  
"Hay que fomentar la estrategia colaborativa entre empresas porque el sector se halla excesivamente atomizado"

**Iban Mas**  
"Las universidades deberían ofrecer una buena formación en logística para poder disponer de personal preparado"

Oriente Medio y la cuenca mediterránea, en especial el área del Magreb, y con el del sudeste asiático.

Explica Blanca Sorigué que fabricantes, distribuidores y empresas que ofrecen productos y servicios logísticos presentarán las últimas tendencias y retos a los que deben enfrentarse los profesionales de toda la cadena de suministro y el transporte en un entorno global cambiante, en el que la revolución tecnológica, la colaboración, la atención al cliente y la eficiencia deben ir completamente de la mano y sincronizados para adaptarse a un consumidor final que solicita productos y servicios más personalizados.

Aspectos como la flexibilidad, la sostenibilidad, la eficiencia y la eficacia de la productividad sólo se pueden lograr mediante la integración de las nuevas tecnologías. La era digital, en este sentido, ha dado paso a la logística inteligente y en este sentido, según destaca Blanca Sorigué, el SIL contará con una zona de exposición donde se podrán encontrar productos, servicios y soluciones innovadoras, sostenibles, eficientes y eficaces para dar respuesta a los retos actuales que plantean las modernas cadenas de suministro.

Apunta Blanca Sorigué, por último, que la ciudad china de Yiwu, considerada como el centro de producción y distribución de bienes más grande del mundo, será la ciudad invitada en la edición de este año del SIL.

Marc García coincide con los demás participantes que Barcelona y su entorno tienen un gran recorrido de futuro como plataforma logística de entrada de productos y mercancías en Europa procedentes fundamentalmente de Asia y África. Señala, en este sentido, que gracias a las inversiones realizadas el puerto de Barcelona tiene capacidad para llegar a mover tantos contenedores como el puerto de Rotterdam hoy, lo que supondría multiplicar por cuatro su actual tráfico. Pero, pese a ello, cree que hay que huir de las estrategias incrementalistas de crecer por crecer y apostar más por la sostenibilidad.

"En la logística -afirma- hay que entrar en el detalle de las operaciones". En este sentido, con respecto al Corredor del Mediterráneo, afirma que tan importante es la infraestructura en sí misma como quien y como operará los trenes para optimizar su uso.

Iban Mas, como complemento del ferrocarril y del transporte por carretera, apuesta por "las autopistas del mar". Afirma que en Barcelona hay disponibilidad de buques y de líneas marítimas para gestionar contenedores hacia y desde toda Europa y países mediterráneos. "Es una cuestión de planificación que puede permitir ahorrar mucho dinero, ganar en eficacia, reducir el tráfico de camiones y provocar un menor impacto medioambiental".

Jaume Bonavía, en este sentido, plantea la necesidad de una visión más global y estratégica que ayude a sumar los esfuerzos del puerto de Barcelona y del de Tarragona, en lugar de que cada uno vaya por su cuenta.



**MIGUEL CORELL**  
CEO Forwarding  
Condal ANA JIMÉNEZ



**IBAN MAS**  
Director Regional  
para España y  
Portugal de DSV  
Air & Sea ANA JIMÉNEZ