



UN PROYECTO DE

# La logística que despierta tras la pesadilla

Se perfecciona mientras aguanta las crisis. La logística futura se superará a sí misma cuando la pandemia, la energía prohibitiva y la guerra no sean más que un mal recuerdo



La logística avanza hacia un nuevo modelo que será sostenible, colaborativo, eficiente, próximo y extremadamente flexible. GETTY IMAGES



JUAN PABLO ZURDO

27 ABR 2022 - 11:53 CEST

“Los aficionados hablan de tácticas, los profesionales estudian logística”. Esta antigua frase del general estadounidense Robert H. Barrow resuena como un gran zasca si es cierto que Rusia no está cumpliendo sus objetivos en Ucrania por errores logísticos.

Lo mismo podría decirse de su importancia estratégica en el mundo civil. Primero porque es el sector transversal por excelencia, el tejido conjuntivo del tejido empresarial: si contamos solo operadores y empresas de transporte, alcanza el 5% del PIB español; y si añadimos los departamentos logísticos de las empresas, su contribución sube al doble.

Y sin embargo es el sector en bambalinas, el discreto tramoyista de la obra. “Si funciona a la perfección, es prácticamente invisible para el consumidor final. De eso se trata, de que todo esté en su sitio y a su tiempo”, explica Montse Zamarra, directora general para España y Portugal de Michelin Connected Fleet. Pero desde hace al menos dos años su presencia se ha hecho explícita, señal de crisis encadenadas.

## UNO DE LOS GRANDES APRENDIZAJES DE LA PANDEMIA HA SIDO LA NECESIDAD DE PRODUCIR MÁS CERCA DEL CONSUMIDOR O EL USUARIO FINAL

**PERE NAVARRO, DELEGADO ESPECIAL DEL ESTADO EN EL CONSORCI DE LA ZONA FRANCA DE BARCELONA**

“Partíamos de una demanda acostumbrada a la inmediatez, a la información detallada y fiable de los envíos, pero el servicio ha colapsado con la pandemia, la tensión en las cadenas de suministro, el incremento del coste del transporte o los efectos de la guerra. Todo esto destaca su relevancia como sector crítico. Los *logísticos* hemos dado un paso adelante en

las decisiones estratégicas de las empresas”, apunta Aleix Escassi, CEO de MVVO, una especialista en intralogística (equipos, procesos y movimientos dentro de una empresa).

## Reindustrialización de Europa

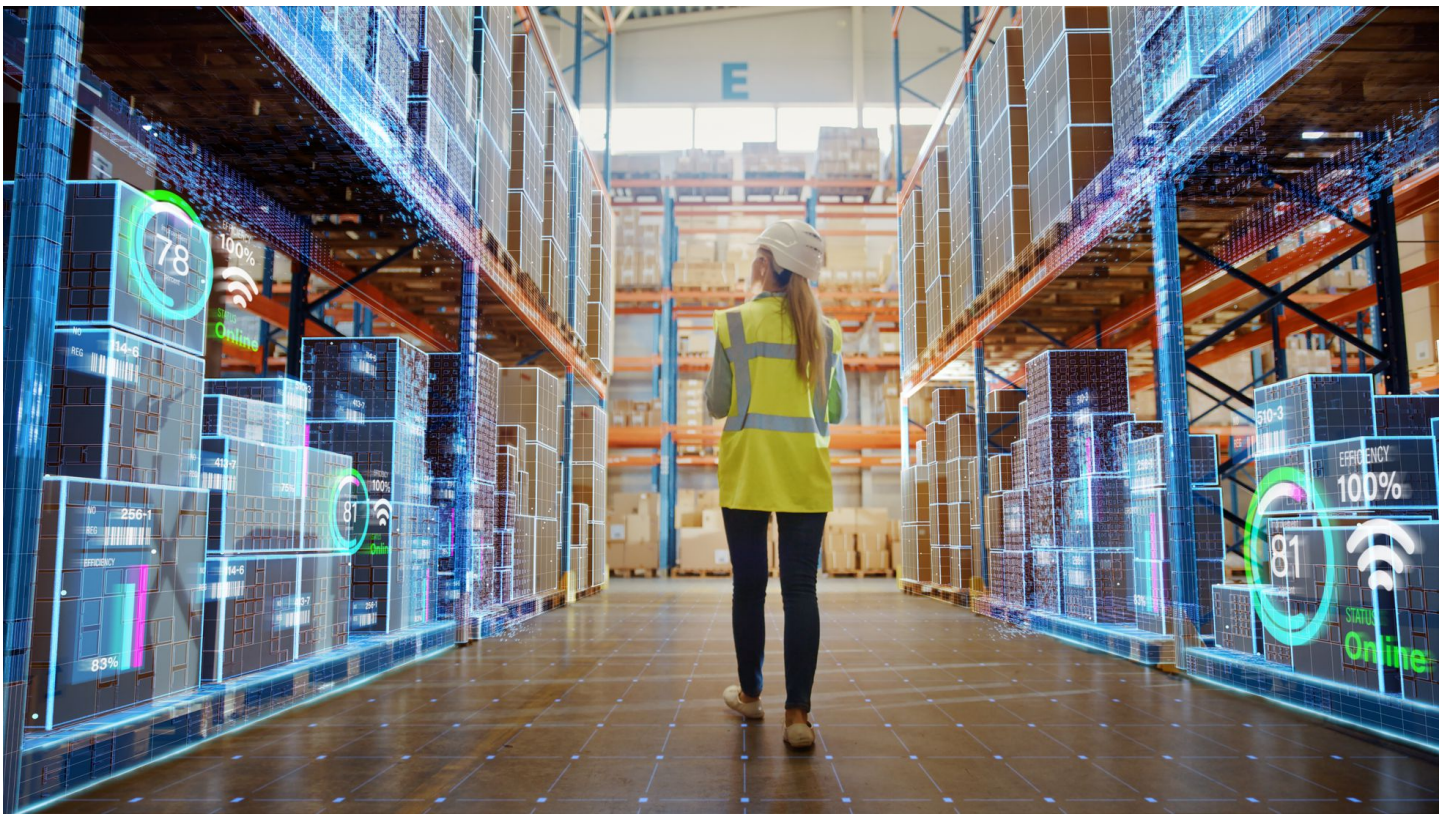
Conoce en profundidad todas las caras de la moneda.

**SUSCRÍBETE**

Si crisis de tanto calado por definición implican un antes y un después, ¿cómo la logística de hoy se anticipa a la economía del mañana? Escassi sostiene que será decisiva su contribución a objetivos estratégicos de país y de continente, por ejemplo la relocalización de empresas industriales “para balancear la dependencia de países-fábrica como China e India mediante una logística de cercanía, con centros productivos en Europa”.

“Uno de los grandes aprendizajes de la pandemia ha sido la necesidad de producir más cerca del consumidor o el usuario final”, terea Pere Navarro, delegado especial del Estado en el Consorci de la Zona Franca de Barcelona. En este sentido, “la logística ha sido capaz de digitalizarse en un tiempo récord, algo muy valorado por la sociedad”, y engarza de forma natural con la industria 4.0 digitalizada y automatizada “porque agiliza procesos, acorta tiempos y puede ser clave para reducir los cuellos de botella en la cadena de suministro”.





La industria 4.0 digitalizada y automatizada agiliza procesos, acorta tiempos y puede ser clave para reducir los cuellos de botella en la cadena de suministro. GETTY IMAGES/ISTOCK

De acuerdo con Escassi, ese cambio de paradigma logístico, que ahora asume el reto de contribuir a la soberanía energética europea, implica diversificar proveedores para evitar desabastecimientos y fomentar la intermodalidad en el transporte de mercancías y componentes. Pero sobre todo exige una convicción traducida en “inversiones sostenidas a largo plazo y un salto en la colaboración público-privada”.

No partimos de cero, ya avanzan ejemplos de ese tipo de colaboración y reconfiguración de la red como el que presentará Extremadura en el Salón Internacional de la Logística (SIL 2022), en Barcelona. Según Rafael España, consejero de Economía, Ciencia y Agenda Digital de la Junta, “en 2020 las exportaciones extremeñas fueron las únicas que crecieron en el país” y esa internacionalización se afianzará sobre el modelo logístico de largo plazo compartido con Portugal. Será intermodal, será digital y será mallado, refuerza el eje Puerto de Sines-Lisboa-Badajoz-Madrid, y por tanto enlaza el corredor Atlántico con el este y sur de la Península. Además conecta los sistemas administrativos y de gestión de ambos países para simplificar los trámites aduaneros en una especie de ventanilla única.

**NO SOLO VAMOS A SALIR DE ESTA, SINO QUE YA ESTAMOS  
SALIENDO A PESAR DE TODAS LAS INCERTIDUMBRES Y  
DIFICULTADES QUE SOPORTAN LAS EMPRESAS**

**EXTREMADURA**

Ninguna crisis es bienvenida, pero convertida en hecho consumado más vale aprovechar los efectos colaterales positivos y “acelerar procesos que estaban planificados a medio plazo”, por ejemplo la Estrategia Logística extremeña frente a necesidades como el *boom* de la última milla, la intermodalidad de las terminales ferroviarias o la ampliación de suelos logísticos y de almacenamiento para sostener el aumento de actividad, detalla el consejero.

**Otro mapa, otra ciudad**

Ese desarrollo de espacios e inmuebles (inmologística) implica una reconfiguración territorial acorde con la reconfiguración económica. Para Ignacio García-Cuenca, *country manager* de Goodman Spain, la especialidad inmologística anticipa tendencias como el crecimiento y la interconexión de las ciudades, o el *e-commerce* con un auge del 70% el próximo lustro y el 15% de las ventas minoristas en España en 2026, según previsiones de Euromonitor. “La integración de la actividad económica en la vida de la ciudad es fundamental si queremos entornos atractivos para empresas y ciudadanos”, apunta el directivo.

**AUNQUE DE FORMA BRUSCA, LAS CRISIS NOS ENSEÑAN A SER  
MÁS EFICIENTES, A OPTIMIZAR Y CONTROLAR LOS COSTES Y  
BUSCAR RENTABILIDAD EN UN ESCENARIO TAN COMPLEJO**

**MONTSE ZAMARRA, DIRECTORA GENERAL PARA ESPAÑA Y PORTUGAL DE MICHELIN**

**CONNECTED FLEET**

Como respuesta a esos cambios sociales, la inmologística procura instalarse cerca de las grandes urbes que concentran el consumo, en la primera corona de la ciudad. Si además son multinivel —una modalidad de edificación vertical que ha inaugurado Goodman en España—, pueden reducir la superficie necesaria en un entorno donde escasea el suelo. En este sentido, la compañía también aprovecha terrenos baldíos para nuevas instalaciones como las que ahora desarrolla en Getafe. “Será el primer proyecto logístico en Madrid con certificación urbanística BREEAM”, que acredita la sostenibilidad medioambiental de un edificio, explica García-Cuenca.

“Aunque de forma brusca, las crisis nos enseñan a ser más eficientes, a optimizar y controlar los costes y buscar rentabilidad en un escenario tan complejo” como el de los precios energéticos disparados, señala Zamarra. La pregunta: cómo alcanzar una meta tan esquivada en logística en general y en gestión de flotas en particular. La respuesta: digitalización avanzada. “En cuanto empiezas a trabajar a fondo con los datos del cliente, detectas ineficiencias y surgen áreas de mejora. Somos capaces de generar, recoger y analizar una enorme cantidad de información, y esa información bien trabajada reporta beneficios”.

---





La instalación logística multinivel desarrollada por Goodman para DSV en Molins de Rei, Barcelona.

## La logística se mueve

¿Hacia dónde? A pesar de las dificultades que enfrenta el sector, o incluso gracias a ellas, Zamarra cree que en solo diez años “se habrá conectado y digitalizado por completo”, sobre todo en gestión de flotas. Por su parte, Escassi destaca la capacidad de convertir en oportunidad las crisis: “Siempre hemos sabido evolucionar cuando tenemos necesidad, y ahora la tenemos. El ingenio se agudiza en las adversidades y como consecuencia resultan los avances más notables”.

**LA INTEGRACIÓN DE LA ACTIVIDAD ECONÓMICA EN LA VIDA DE  
LA CIUDAD ES FUNDAMENTAL SI QUEREMOS ENTORNOS  
ATRATIVOS TANTO PARA EMPRESAS COMO CIUDADANOS**

**IGNACIO GARCÍA-CUENCA, COUNTRY MANAGER DE GOODMAN SPAIN**

La necesidad serían las cadenas de suministro más cortas y con menor impacto ambiental. Y el avance, una logística más descentralizada, cercana y ágil gracias a nuevos eslabones como la intermodalidad de medios y plataformas de transporte. Que una carga pase de un barco a un tren y de un tren a un camión de forma fluida. O que los motores puedan moverse por ejemplo con hidrógeno verde, como los autobuses urbanos de Barcelona que repostan en la primera hidrogenera de uso público en España, instalada en la Zona Franca condal.

Escassi resume la nueva logística en cuatro palabras: “Automatización, datos, digitalización, hiperconectividad”. “El modelo será sostenible, colaborativo, eficiente, próximo, extremadamente flexible”. Y no duda de que ese escenario será viable en una década. “Enfrentamos los retos que la producción tenía hace diez años, básicamente la automatización y la correcta gestión mediante datos. En los próximos años veremos flotas automatizadas y transporte autónomo, la coordinación de los eslabones hasta desarrollar cadenas 100% automáticas, regidas y optimizadas por modelos matemáticos que se nutren con los datos de las propias máquinas”.



El hidrógeno verde se antoja imprescindible para garantizar una logística con menor impacto ambiental GETTY IMAGES/ISTOCK



---

Un optimismo compartido por García-Cuenca: “Si continuamos por este camino y seguimos apostando por la colaboración público-privada, lo que hoy llamamos ciudad del futuro será nuestra realidad en unos diez años”.

## SIL 2022 EN BARCELONA

La logística es una historia de evolución sin pausa y a veces con prisa, con algunos saltos disruptivos como la invención del contenedor estándar que le permitió bajarse de un barco y subirse a un camión o a un tren. Una “flexibilidad intermodal” impensable hasta entonces que permitió desplomar los precios de los portes. Ese salto de escala demuestra que lo sofisticado es a menudo el sentido común.

Y compartir la idea. Por eso son importantes foros de intercambio como el Salón Internacional de la Logística (SIL) —referencia en el sur de Europa y puente hacia Latam, el Magreb y el sudeste asiático—, que vuelve del 31 de mayo al 2 de junio después del parón por la pandemia. Será una edición especial. Se pondrá al día tras el despegue del *e-commerce* y la integración acelerada de soluciones de inteligencia artificial, robótica, big data, servicios de industria 4.0 o electrificación de flotas.

“Es importante que todos los actores volvamos a vernos las caras y reforzar la comunidad para presentar las mejores innovaciones”, apunta Blanca Sorigué, directora general del Consorci de la Zona Franca de Barcelona, que organiza el SIL. Así define a un sector dual, cada vez más sofisticado en lo tecnológico pero también tradicional en el trato humano porque la logística es por definición sociable, un red bien engranada de contactos.

El objetivo de compartir ideas y negocios se refuerza en el SIL Congress, con más de 300 *speakers* internacionales expertos en tres ejes: Sostenibilidad, Innovación y Talento. “Otro servicio fundamental será el *networking* organizado en los círculos Logístico, Retailer y de Start-ups para poner en contacto la oferta con la demanda y que la participación sea lo más productiva posible”, añade Sorigué. Otra novedad tecnológica: la herramienta que permitirá a empresas expositoras y visitantes intercambiar contactos con el simple escaneo de un código QR.