

## ? La vinculación entre Carnival y la NBA

¿Saben de qué franquicia de la NBA es propietario el presidente del operador de cruceros Carnival? Una pista: el equipo es de la ciudad que acogerá en unos días la mayor feria de cruceros del mundo.



## ! Cuidado con la compra de vehículos importados

Un importador de camiones ha sido acusado de estafa por venderlos con una antigüedad mayor de la que aparecía en la documentación de los mismos. Su defensa se basa en que él también fue engañado.

## ! Más de 100 años después el trayecto apenas se acorta

Una plataforma ciudadana lamenta que el viaje en tren entre Alcoi y Valencia tenga una duración superior a las dos horas, apenas 15 minutos menos que cuando se puso en marcha la línea hace un siglo.

### TRIBUNA

# ¿Inspiración o desesperación?

**Ed Weenk**  
Consultor logístico  
y profesor en Eada



■ A finales de 2011 realicé la siguiente reflexión en este mismo espacio: “Echo de menos una visión sobre el impacto de ciertas iniciativas logísticas para posicionar de forma competitiva a la logística española. Es decir, ¿seremos tan atractivos que los clientes cambiarán de puerto y elegirán uno español? ¿Crearé empleo e impulsará al mercado logístico? Pero, desde el punto de vista internacional, ¿cuál es la propuesta logística de valor de España? ¿Cuál es la ventaja competitiva de España frente a otros países de la Unión Europea?”.

Hace pocas semanas conocimos la noticia de que la ministra de Fomento, Ana Pastor, había anunciado el establecimiento de la llamada Unidad Logística para “refor-

## Uno de los objetivos de la Unidad Logística es que España debería de subir cinco posiciones en el ranking mundial logístico

zar la coherencia y la coordinación de las actuaciones del sector”. Como saben, soy de los que prefieren ver el vaso medio lleno, por lo que la noticia me parece estupenda, pues mira hacia el futuro, y tiene la intención de mejorar las cosas, que no están funcionando demasiado bien.

### LA NOTA DE PRENSA DE FOMENTO

¿Qué pretende esta iniciativa? Intentemos entenderlo. En base a la nota de prensa del ministerio de Fomento es difícil averiguar, pues se habla de los problemas detectados en el sector, así como de la necesidad de actuar de forma coordinada, pero sin concretar demasiado... Uno de los objetivos remarcados en la nota de prensa es que deberíamos subir cinco posiciones en el ranking mundial logístico, tal y como indica una de las publicaciones de Banco Mundial. España, actualmente, ostenta la posición número 20, con 11 países europeos por delante. Debemos ser más competitivos, porque tanto por tamaño como por posición geográfica merecemos jugar con los mejores.

Debemos entender de dónde vienen los resultados del ranking de Banco Mundial. Se realizan en base a encuestas cualitativas (no cuantitativas). Normalmente, a través de una

muestra de 1.000 o 1.500 personas del sector internacional, por lo que son muy subjetivos y tratan más de percepciones que de otra cosa. Por ejemplo, la tercera posición la ocupa Finlandia. Con todo el respeto, seguramente un país bien desarrollado en materia de logística, pero difícilmente se puede decir que es uno de los principales hubs logísticos del mundo. Si España quiere subir en un ranking subjetivo, a lo mejor habría que pensar también en otras iniciativas, no solo en infraestructuras.

Entiendo, por otros comunicados y artículos de la prensa, que se pone muchísimo énfasis en la mejora de la red ferroviaria, haciendo hincapié en el bajo peso de tan sólo un 1% dentro de todas las opciones del transporte de mercancías, y el objetivo de acercarse a los porcentajes de otros países como Alemania que lo tienen en un 22%. ¿Por qué esta preocupación por el tren? La verdad es que no lo entiendo del todo bien. Es cierto que mejores conexiones ferroviarias pueden ayudar en ser más competitivos, pero en base a la información disponible, me resulta complicado seguir la línea de pensamiento del ministerio. Sólo constatar el hecho de que Alemania es un país mucho más avanzado en este sentido, no me permite ver la importancia del tren dentro de la problemática global del sector en España. Por tanto, como argumento no me convence demasiado, y esto es una pena, porque lo que hace falta en esta primera fase de la iniciativa es, justamente, confianza de todos los involucrados. Podría seguir, pero prefiero dejarlo en que en estos momentos no tengo muy claras las medidas concretas que se están pensando, más allá de reunir a “la administración y a los sectores empresariales privados de todas las fases de la cadena logística”.

### EL PUNTO DE PARTIDA

De todas formas, será un viaje nada fácil, pues dentro del sector sabemos cómo está el patio. Una demanda que ha caído fuertemente en los últimos años por la crisis económica,

## Sólo constatar que Alemania es un país más avanzado en el ámbito ferroviario, no me permite ver la importancia logística del tren en España

empresas que han desaparecido y muchas más que sufren problemas de rentabilidad, unas infraestructuras desequilibradas –fuertes en algunos aspectos, o sobrantes y faltantes en otros–, un sector no muy transpa-



rente, hasta opaco, con muchísimos actores distintos, cada uno con sus propios intereses... Añadimos a esto las actuaciones anteriores realizadas desde el Gobierno. Me vienen a la cabeza algunos episodios del culebrón sobre el Corredor Mediterráneo, dando poca confianza a llegar a acciones concretas a corto plazo. También recuerdo los anuncios de la propia ministra hace poco menos

## ¿Cómo se ve la propuesta logística de valor de España o cómo se ve la ventaja competitiva del país respecto al resto de Europa?

dente del Gobierno, Mariano Rajoy, durante las recientes sesiones sobre el Estado de la Nación, solo días después de la noticia sobre la Unidad Logística, anunciando “una segunda batería de reformas en el sector del transporte y la logística”, seguidos por la respuesta de la organización sectorial Fenadismer afirmando que “el transporte no soporta ni un céntimo más de impuestos y habrá una reacción si se presiona más”...

### ¡ADELANTE!

En base a las primeras noticias sobre esta Unidad Logística, todavía me faltan respuestas, que para mí son de gran importancia: ¿Cómo se ve la propuesta logística de valor de España? Y ¿cómo se ve la ventaja competitiva de España frente a otros países europeos?. Las respuestas a estas preguntas definen el destino previsto del viaje y permiten definir cómo llegar allí.

Realmente me gusta creer que el paso de establecer la Unidad Logística es una iniciativa que va mucho más allá de las buenas intenciones. El sector lo necesita. El mercado laboral lo necesita. El país lo necesita. Pero es evidente que el proceso, además de ser muy ambicioso en sus intenciones, requiere sobre todo mucha claridad, visión compartida y una gran dosis de liderazgo. Y es ahí donde está el reto, porque venimos de muy lejos.

Ahora es el momento de que la ministra demuestre que va en serio, que no sólo sabe denunciar los problemas y convocar a los involucrados, pero que tiene claro cuáles son las soluciones, las prioridades y cómo implementarlas. Y es que como bien dicen en inglés: “when the going gets tough, the tough gets going!”. El primer paso me parece que fue bueno, ahora toca ya definir el destino del viaje y liderar en el camino que tenemos por delante. ■