

! El Reino Unido estudia un aumento de la velocidad

El Gobierno británico presentará un plan para aumentar la velocidad en las autopistas hasta los 130 km/h, aunque ampliará las zonas en las que no se podrá circular a más de 30 km/h.



? Grupo marítimo se interesa por el sector ferroviario

¿Qué grupo marítimo español podría haber cerrado un acuerdo con una empresa presente en el sector ferroviario para comprarla y de esta forma reforzar su desembarco en el ferrocarril?

! Nacionalizaciones al por mayor en Venezuela

¿Sabían que el presidente de Venezuela ha nacionalizado en lo que llevamos de año más de 400 empresas? La última en llegar a manos del Estado bolivariano ha sido una empresa de transporte marítimo.

TRIBUNA

¿El fin de la atomización logística?

Ed Weenk
Consultor
y Profesor
en Eada



La atomización del sector logístico español es un tema fascinante, sobre todo si se observa desde fuera. Recuerdo una estadística del departamento de Eurostat de la UE a la que accedí cuando llegué a vivir a España. De esto hace unos diez años, pero según el último informe de este mismo organismo, publicado en el 2009 con datos del 2005, la situación no ha cambiado demasiado.

De todas las empresas de transporte que pertenecen a la Europa de los 27, el 20% son españolas. A pesar de ello, el porcentaje en número de personas empleadas en España en el sector no llega ni al 10% del total, y los ingresos representan menos de un 9%. Aparentemente, de los profesionales que trabajan en el sector del transporte en este país un 24% no está en nómina. Ejemplo de ello es el chófer-dueño

¿Es posible pensar que la atomización persiste porque existe un interés para que se mantenga? ¿Para quién es bueno este fenómeno?

de la empresa, o los familiares que colaboran en ella. Dicho de otra manera, parece, según estos datos de Eurostat, que las empresas tipo en la industria española del transporte son muchísimas, muy pequeñas y no tienen plantilla en nómina. Esto es la llamada atomización del sector en España, fenómeno que curiosamente en otros países casi ni se observa.

Evidentemente, son datos de precrisis. Es una pena no disponer de actualizaciones recientes para observar la tendencia derivada de la recesión. Aún así, se dice que la crisis y el proceso de fusiones y adquisiciones son la solución al problema de la atomización.

¿A QUIÉN LE INTERESA?

Pero, ¿tan mala es la atomización? ¿Resulta un problema? ¿Es signo de un país recién llegado a la economía Europea y quizás aún no plenamente desarrollado en todos los aspectos? ¿Existen motivos más que suficientes para justificarla, motivos que explican por qué la atomización del sector español continúa aguantando?

Podríamos dar una explicación vinculada a factores históricos y/o geográficos. España es un país grande en cuanto a superficie. Antes, era



un país muy regionalizado, sobre todo por falta de buenas infraestructuras y conexiones entre sus territorios, hecho que fomentaba una orientación regional e incluso local para las empresas. Pero lo cierto es que existen otros países de características similares, como Francia e Italia, y en estos casos la atomización no es un problema. Teniendo en cuenta estos ejemplos, la explicación histórico-geográfica no es muy convincente. Puede explicar de dónde viene la atomización, pero para entender por qué persiste necesitamos más argumentos.

¿Es posible pensar que la atomización persiste porque existe un interés para que se mantenga? ¿Para quién es bueno? Es una materia muy compleja en un sector que muchas veces es bastante opaco. Si observamos las características de una industria tan atomizada, quizás encontremos alguna pista. Por ejemplo, se trata de un sector local, poco transparente, flexible, barato, especialista, y con escaso poder de negociación. ¿A quién le puede interesar? Esta claro, a los cargadores. Disponer de proveedores especialistas, baratos y con poco poder de negociación. Seguro que existen excepciones, sobre todo en

zonas rurales alejadas de las grandes áreas metropolitanas. Zonas donde no hay tanta disponibilidad en la oferta de transportes, en las que no existe tanta competencia. A pesar de estas excepciones, en general, la competencia es muy amplia. Y a esto le añadimos los puntos del carné, las leyes y los tacógrafos que limitan la flexibilidad de antes y complican la vida del pequeño transportista, que a pesar de espabilarse y buscarse 12 o 14 horas de trabajo al día ya no le es tan fácil mantenerse.

ADQUISICIONES Y FUSIONES

Hoy en día, se dice que el proceso de adquisiciones y fusiones en el sector puede ser la solución al problema de la atomización. Una vez más, creo que es un tema demasiado complejo para que resulte tan sencillo. Además, existen demasiados ejemplos de fusiones y adquisiciones repartidos por todo el mundo que han fracasado, y sería muy peligroso sostener que este tipo de operaciones son como una solución mágica, da igual a qué problema.

De todas formas, si el proceso de concentración continúa, y parece que va a ser así, ¿para quién es bueno, quién gana algo? En princi-

pio, un sector con menos empresas debería ganar en transparencia, algo muy positivo tanto para el sector como para los clientes. Se puede intuir que, debido a las fuerzas de mercado, la industria, a largo plazo, mantendría suficiente oferta para garantizar una "competencia sana", mejor regulada y con menos posibilidades de "abuso", que tam-

Tanto cargadores como algunos transportistas autónomos se han aprovechado del modelo atomizado durante años

bién es interesante para todos los actores del sector.

A la vez, parece lógico suponer que en este nuevo equilibrio no hay sitio para todos. En caso de fusiones o adquisiciones la empresa resultante no suele ser igual de grande que la suma de las anteriores, por lo cual perderíamos puestos de trabajo, por no hablar de posibles procesos dolorosos de integración con poca garantía de éxito de antemano. Escucho y comparto, hasta cierto

punto, que se trata de un "ajuste" para un sector mal dimensionado y mal organizado. Pero, igualmente, debemos aceptar que esto supone la pérdida de trabajo, esperemos que a largo plazo.

Existen actores en el sector que durante años han se han aprovechado del modelo atomizado, tanto cargadores como algunos transportistas autónomos. Para ellos, el mundo también será muy diferente, algunos perderán el trabajo, otros se acostumbrarán a precios de transporte diferentes. Las empresas más grandes no necesariamente son más baratas. Ésto podría tener un efecto colateral en la competitividad de los cargadores, sobre todo para los que compiten por precio, que deberán cambiar el chip y buscar soluciones más creativas para su transporte, soluciones que no sólo consistan en apretar a los más débiles.

¿Hay marcha atrás? ¿Es la solución para el supuesto problema de la atomización? A largo plazo, probablemente se establecerá un nuevo equilibrio, pero hasta que ese momento llegue, podría ser bueno para algunos y muy complicado para otros. Pero claro, todo depende de cómo se mire. ■