



Las medidas de prevención ralentizan las operativas y encarecen los costes logísticos

Las medidas extra de higienización para contener posibles contagios en los entornos laborales, la adquisición de EPIs para los trabajadores y la ralentización en las operativas supondrán un incremento de los costes logísticos. Hasta que no exista una vacuna para el Covid-19, no existirá un escenario de seguridad confiable para los empleados frente al virus, por lo que la labor de las empresas de toda actividad se centra en la minimización de riesgos. No obstante, el coste añadido que suponen estas medidas para evitar los contagios generará inevitablemente un incremento en el precio final del transporte y la logística, sea de forma directa o indirecta.

Por un lado, el impulso al teletrabajo genera, para aquellas compañías que se encuentran más atrasadas en su desarrollo, un coste extra a la hora de adquirir material y equipo para sus empleados. En este sentido, los operadores logísticos

que ya han logrado implementar el trabajo en remoto ganarán terreno frente a las que aún no lo han conseguido. En concreto, DB Schenker ha explicado que “ya pusimos en marcha un proyecto de inversión e implantación de un nuevo sistema global de escritorio, renovando todo nuestro parque informático e implantando las mejores herramientas de colaboración y videoconferencia en 2018”. Gracias a ello, el paso obligado por el confinamiento ha sido “un proceso rápido y natural para nuestros equipos”, ha afirmado y, por tanto, en este caso no supondrá un incremento adicional de coste, porque ya se había asumido con anterioridad.

Claro está que, en el sector del transporte y la logística, existen multitud de empleados que no pueden teletrabajar pues su actividad requiere una presencia y un desempeño físico. Para mantener su labor, la única fórmula es disponer de medios necesarios para protegerlos, como mascarillas, geles higienizantes, guantes y demás EPIs. Por tanto, “la compra recurrente de medios de protección, el diseño y puesta en marcha de las nuevas formas de trabajar va a suponer un extra coste que irá a la cuenta de resultados y de ahí a las tarifas que cobran por sus servicios”, ha explicado el consultor logístico, Jesús Cantalejo. Por tanto, “al final repercutirá en un incremento de precio en los productos finales que compramos, porque la protección no va a ser gratis”, ha añadido.

Un factor clave, según ha señalado el consultor, será la concienciación de los trabajadores, pues “las medidas no valen para nada si los empleados no actúan de forma responsable”. Por ello, las medidas de las empresas deberán completarse con formación continua sobre seguridad para evitar malas prácticas.

Otra medida necesaria será la de “adaptar las instalaciones, tanto oficinas como depósitos e instalaciones de inspección, para poder realizar todas las actuaciones con la necesaria seguridad, y el establecimiento de protocolos de actuación en aquellos lugares donde se junten diferentes operadores”, ha complementado el presidente de Cimalsa, Enric Ticó. En todo caso, Ticó ha puntualizado que son costes “extraordinarios que podrían verse compensados por la rebaja de costes de energía y equipamiento de las oficinas”. El presidente de Cimalsa ha sugerido,

además, la posibilidad de “plantear ayudas públicas desde la Unión Europea para mantener la competitividad de las empresas”.

Más allá de los costes por los EPIs y las nuevas formas de plantear el trabajo físico, la patronal de la logística UNO constata la ralentización de las operativas debido a la necesidad de mantener los dos metros de distancia de seguridad. “Existen zonas en las que es muy difícil poder respetar la norma y eso obliga a realizar la tarea con menos personal del requerido, lo cual ralentiza la operación, tensa más la cadena de suministro e incluso alarga los plazos de entrega”. La asociación de operadores logísticos subraya la complejidad de la situación en la que, por un lado, la operativa se encarece debido a la reducción de los volúmenes de mercancías, mientras que, por otro, “tampoco se pueden optimizar los procesos, como pasa con los retornos en vacío”. En este sentido, “la clave se encuentra en la calidad del servicio con la máxima eficiencia”, según UNO.

Debido a todo ello, “las empresas de transporte deberán repercutir parte de este incremento en sus tarifas”, ha opinado Cantalejo. Asimismo, ha señalado que “si las cosas no cambian, los cargadores pueden no estar dispuestos a aceptar este extracoste, a pesar de que, sin este dinero, las medidas de protección serán difícilmente implementables y los mismos cargadores podrían enfrentarse a falta de personal”. Esto desembocará así en “una lucha entre operadores y clientes”, pero al final “el coste tendrá que aflorar en el precio final del producto”, ha sentenciado el experto.

LA ASIMÉTRICA SITUACIÓN ENTRE EMPRESAS LOGÍSTICAS

Otro problema al que se enfrenta el sector es la repercusión asimétrica que ha generado la pandemia en el tejido empresarial. Por un parte, “nos encontramos con compañías que trabajan en picos de actividad en circunstancias muy difíciles, junto con otras que están en situación de ERTE y sin actividad”, ha reconocido UNO. Por tanto, la repercusión en el coste variará en función de la situación de cada caso. “Cada empresa deberá valorar individualmente si rebaja los márgenes o sube precios en un momento en que los márgenes son de por sí muy ajustados”, ha añadido Enric Ticó.

En el caso de la empresa ATDL, su director general, José Manuel Iglesias, ha explicado que actualmente “asumimos nuevos costes asociados a la compra de material de seguridad y protección, así como por la implementación de nuevos protocolos”. A pesar de no realizar una evaluación definitiva por la inestabilidad de la situación, lo más seguro es “que se apliquen costes directos e indirectos añadidos a nuestra estructura”, ha afirmado. No obstante, este nuevo coste, a juicio del director general de ATDL, puede no influir necesariamente en el precio del transporte, “puesto que también influyen otros factores fluctuantes como las tarifas de los combustibles”.

Por su parte, DB Schenker ha decidido invertir en nuevas tecnologías para evitar el contacto en el momento de la entrega de mercancías. No obstante, asegura que su coste “lo consideramos como una inversión de cara a la mejora de nuestros servicios logísticos”. En algunos procesos de transporte sí han registrado esperas adicionales, tratamientos de higienización e incremento de costes por equipamiento cuyo sobrecoste repercutirá en “algún sobrecargo temporal concentrado en aquellas operativas y servicios que hayan sufrido una pérdida de eficiencia notable”. En todo caso, el operador logístico asegura que el impacto será “temporal” y que parte del mismo “será absorbido por el operador y parte repercutido al cliente que contrata el servicio”.

En el caso de Alfil Logistics, el operador trabaja en el desarrollo de un protocolo de reincorporación a través del estudio de aforos y la implantación de barreras físicas y medidas organizativas. Todo ello, unido al gasto en higiene y EPIs, les genera incertidumbre y “queda por determinar de qué magnitud estamos hablando, pero es una partida que formará parte de todos los operadores logísticos”. En cambio, Alfil Logistics ha subrayado que dicho coste “no se mezclará con los precios de transporte por el equilibrio entre la oferta y la demanda, así como la bajada del precio del petróleo”.

El operador FM Logistic teme una incidencia “significativa” en los costes de transporte. Sin embargo, ha reconocido que los efectos negativos de la pandemia

“se mitigan actualmente por la caída en los precios del combustible”. Por ello, ha vaticinado que “será el propio mercado quien asuma el encarecimiento en los precios, en función de su importe y duración en el tiempo”.

Respecto a la situación de los cargadores, Aeutransmer ha señalado que los mayores costes extra se deben a la falta de “comunicación directa y fluida entre departamentos, lo que alarga el tiempo necesario en la toma de decisiones y hace que la operativa no sea tan eficiente como en circunstancias normales”. Asimismo, la dificultad que han tenido los transportistas de completar los viajes de retorno “han provocado un encarecimiento en el precio que abonamos los cargadores”, ha manifestado la organización. En todo caso, la asociación de cargadores no cree que esto suponga un encarecimiento de los precios “más allá de la crisis sanitaria”.