



## **La cadena logística se muestra preocupada ante las dispares restricciones territoriales**

El impacto de la crisis sanitaria por el Covid-19 en la cadena logística no ha quedado atrás. La cadena de suministro del gran consumo se muestra cada vez más preocupada por el avance de la segunda ola de contagios por el coronavirus y la disposición de normas dispares tanto a nivel europeo, como estatal e incluso autonómico. Frente a ello, operadores y cargadores solicitan que “no se olvide la labor del transporte como sector esencial durante la pandemia” y que, a la hora de decretar nuevas normativas que afecten a la movilidad, al comercio o la hostelería, “se tenga en cuenta que los conductores necesitan servicios mínimos para desarrollar su actividad”.

Esta ha sido una de las conclusiones que se han puesto de relieve durante la jornada organizada por Aecoc para tratar los retos de la crisis sanitaria en el futuro inmediato. En este sentido, los actores de la cadena logística han

coincidió en la importancia de dignificar la profesión de conductor, “un recurso actualmente escaso y sensible”, según ha resumido el director de Procesos de Negocio de Luí Simões, Félix Ávila. Entre otras cuestiones, los ponentes han abordado la necesidad de decretar servicios mínimos ante una segunda ola por Covid-19 y evitar tareas “que no le corresponden” a los conductores de larga distancia, “que a menudo se ven obligados a realizar la carga y descarga de mercancías”, ha insistido el director general del grupo logístico Fuentes, Rafael Fuentes.

“Estamos sin mano de obra porque los jóvenes no se sienten atraídos por esta profesión”, ha recordado Rafael Fuentes. En su opinión, “esto ocurre por no saber cuidar a las personas”. En lo relativo a su propia experiencia durante la crisis por el Covid-19, el director general del grupo Fuentes ha asegurado que “el transporte a temperatura controlada ha sufrido de igual manera que otros sectores por las vueltas en vacío”. Desde entonces, y hasta la actualidad, “aún sufrimos por la descompensación en los flujos de transporte por los retornos”.

En esta misma línea, el director de Transporte de Mercadona, José Ángel Llop, ha opinado que “debemos facilitar la gestión del transporte a los conductores y tener servicios mínimos independientemente de la situación sanitaria en la que nos encontremos”. Asimismo, uno de los grandes retos a futuro para este directivo es “la cohesión entre procesos en la cadena de suministro, puesto que deben ser transversales y tomar en cuenta todos los factores en cualquier crisis”.

En lo relativo al rol de la Administración, la gerente de Supply Chain de Nestlé Waters, Carla Fábregas, ha valorado positivamente las medidas encaminadas a facilitar la labor del transporte y la flexibilidad que brindaron al trabajo de los conductores. No obstante, “ya se demostró que el transporte era esencial, ahora debería asegurarse que se apuesta por el sector de igual manera en una segunda ola”.

Por su parte, el director de Desarrollo de Negocio en Iberia de la división de Transporte en Carreras, Javier Melcón, ha solicitado a los cargadores “que intenten agilizar los pedidos con una mayor anticipación” para que los operadores puedan gestionar su flota lo antes posible. Asimismo, ha subrayado la necesidad de tener “una normativa clara”, puesto que la situación actual causa mucha confusión a las empresas “entre restricciones perimetrales o posibles toques de queda”. Por ello, en el corto y medio plazo, desde Carreras, Javier Melcón ha demandado “mayor claridad y unificación a la hora de circular, tanto por España como por Europa”. La pronta recuperación del volumen de mercancías transportadas solo pasará “a través de la colaboración entre todos los actores”, ha comentado.

### **LA DIGITALIZACIÓN DEL TRANSPORTE EN LA NUEVA NORMALIDAD**

Las principales áreas de mejora para agilizar los procesos son, según el director de Proyectos de STEF Iberia, Valentín Moraleda, la gestión documental, la trazabilidad avanzada y la optimización de rutas. Estos escollos pueden solucionarse, según ha asegurado el directivo de STEF Iberia, gracias a la digitalización. En su actividad, Moraleda considera imprescindible “generalizar la carta de porte y el albarán digital a un formato aceptado por todos”. Igualmente, el director de Transporte y Proyectos Logísticos de Carrefour en España, José Andrés de Andrés, ha valorado que “los procesos de expediciones desde las plataformas logísticas deben digitalizarse, así como el proceso de entrega en tienda”. En el caso de Carrefour, la implementación de TMS “nos ha ayudado a digitalizar procesos que eran más manuales”, ha apuntado De Andrés.

“Evitar los tiempos improductivos” es otra de las cuestiones en las que trabaja actualmente el sector, según ha añadido el director asociado en la Red de Transporte de Iberia de Coca Cola European Partners, Joaquín Costa. “La mejora de los tiempos en la carga y descarga, una buena planificación de los procesos y una colaboración estrecha entre actores de la supply chain”, son otros aspectos fundamentales desde el punto de vista de los fabricantes. En definitiva, la digitalización juega un papel importante, pero también la estandarización de los procesos, según han valorado los ponentes en su conjunto en lo relativo a esta temática.