

# La hora de reconocer la labor del sector logístico

## Los profesionales están utilizando su esfuerzo e ingenio para evitar el colapso de la economía mundial

**Oriol Montanyà**

Barcelona



El presidente de Estados Unidos, Joe Biden, anunció el miércoles que reforzará los principales puertos del país para que puedan trabajar durante las 24 horas del día, sin ninguna interrupción semanal, con el objetivo de mejorar la situación de colapso que vive el transporte marítimo. El comunicado llegó después de que todos los medios publicaran una imagen impactante del puerto de Los Ángeles, con setenta cargueros esperando con más de un millón de contenedores. En cualquier caso, ver a uno de los representantes políticos más poderosos del mundo hablando de procesos logísticos es tan sumamente inaudito como sintomático.

Y es que en el sector de la logística siempre se ha asumido como propia aquella máxima que dice: "Si no hay noticias, buenas noticias". Los profesionales del gremio saben que su esfuerzo es invisible a los ojos de mucha gente, pero a la vez son conscientes de que no pueden fallar, porque el desempeño de su función es esencial para mantener activo el gran engranaje que cada día aprovisiona fábricas, tiendas u hospitales. Se trata de un colectivo muy particular, ya que debería gozar de un reconocimiento social que raramente reclama, prefiriendo situarse en el terreno de la discreción y la humildad, que es donde el trabajo bien hecho se convierte en la mejor recompensa.

Pero ahora los trabajadores del sector logístico están en apuros. Por eso son noticia. La recuperación económica pospandemia, con el consecuente repunte de la demanda, ha puesto al descubierto las debilidades de las cadenas de suministro globales que se han ido diseñando durante los últimos años, muchas de ellas a caballo de la deslocalización industrial y con un transporte marítimo *low cost* como gran facilitador. Cadenas construidas sobre el paradigma de la reducción de gastos, pero con grandes carencias a nivel de resiliencia, como ya se demostró en el inicio de la pandemia con la escasez de material sanitario.

De hecho, un 90% de todo lo que consumimos nos llega a través de barco, ya sea el producto completo o alguno de sus componentes.

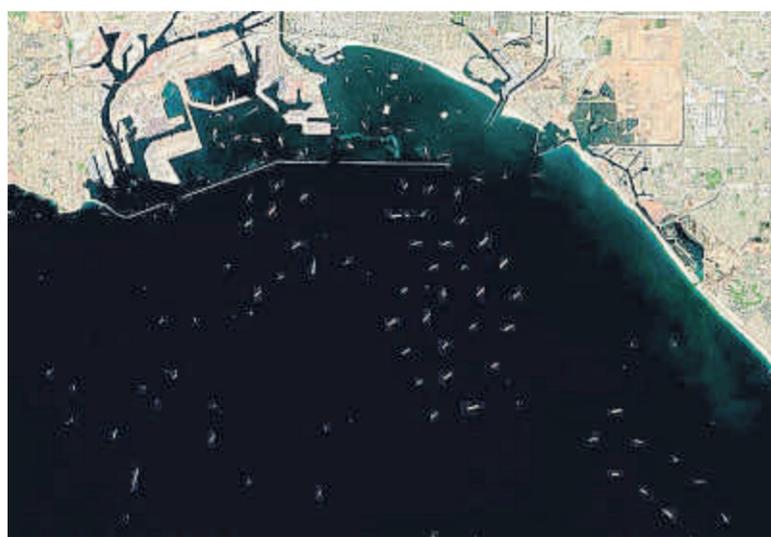
O. MONTANYÀ, profesor de la UPF-BSM

Desde la energía hasta la electrónica, pasando por la juguetería o el textil, son muchos los sectores que alimentan esta inmensa red, con más de 60.000 buques que diariamente cruzan mares y océanos para conectar cualquier punto del planeta.

La dependencia es tan acentuada que la falta de contenedores actual ha puesto en jaque muchas ramas de actividad económica, tanto por los problemas de disponibilidad de producto como por el incremento del coste de los fletes, que en algunas rutas se ha multiplicado hasta por diez.

Estas son las cartas con las que tienen que jugar en estos momentos los profesionales de la logísti-

*Imagen satelital del puerto de Los Ángeles con muchos cargueros fondeados*



NASA HANDOUT / EFE

=====  
**La recuperación ha puesto al descubierto las debilidades de las cadenas de suministro globales**

ca. Así que todos los actores de la cadena de valor se han arremangado y han empezado a trabajar sin descanso para buscar soluciones, como derivar cargas a puertos alternativos, potenciar otros medios de transporte o buscar nuevos proveedores.

Estas medidas permitirán afrontar con ciertas garantías el pico de consumo que se producirá a final de año, especialmente en Navidad, aunque no se descartan faltas puntuales de suministro así como un ligero incremento de precios. En este sentido, hasta mediados del 2022 no se prevé que el péndulo de la demanda vuelva a su punto de equilibrio, dando aire a las cadenas de valor para que puedan recuperar la normalidad y estabilizar el engranaje logístico que mueve el mundo.

Y cuando pase lo más duro de esta crisis será el momento de repensar seriamente las cadenas de suministro, entendiendo que los productos estratégicos para cualquier país necesitan procesos que estén dotados de tres atributos básicos: resiliencia, proximidad y sostenibilidad. Este debate ya está presente en muchas empresas e instituciones, así que es probable que en los próximos tiempos asistamos a cambios profundos que racionalicen el proceso de globali-

**Joaquín Maudos**

Universitat de València, IVIE, Cunef

## Finanzas públicas según el FMI



Combatir la crisis de la covid ha obligado a desplegar un amplio conjunto de medidas que han pasado una enorme factura en el déficit y en la deuda pública española. Los últimos datos disponibles sitúan la ratio deuda/PIB en el 122,8%, habiendo alcanzado el déficit el 11% del PIB en el 2020. Son datos que obligan a diseñar una estrategia de desendeudamiento para asegurar la sostenibilidad de las finanzas públicas. Para combatir un problema que es estructural es necesario implementar reformas también estructurales, como es la fiscal o las que tienen por objetivo aumentar la producción potencial.

El informe de hace unos días del FMI *Fiscal Monitor* realiza previsiones hasta el 2026 de algunas variables que debemos vigilar de cara a asegurar la sostenibilidad de la deuda. Para este 2021, el FMI prevé un déficit del 8,6% del PIB (6,7% descontando los intereses de la deuda), un déficit estructural (el que se supone tendría la economía si estuviera en su nivel de producción potencial) del 5% y una ratio deuda/PIB del 120,2%. Para el 2026, el déficit será del 4,3%, el estructural el 4,2% y la deuda equivaldrá al 117,5% del PIB.

**Soluciones**  
**Para combatir el problema estructural del endeudamiento hay que implementar reformas estructurales, como la fiscal**

Estos datos son preocupantes viendo que en los próximos cinco años el endeudamiento público solo va a caer 2,7 puntos de PIB y que se situará en un nivel 15,3 puntos por encima de la eurozona. El

motivo es que el esfuerzo en la reducción del déficit estructural es insuficiente (solo 0,8 puntos de PIB). Gran parte del problema está en el lado de los ingresos, cuyo peso en el PIB cae 3 puntos, hasta situarse en el 2026 en un nivel que es 6,2 puntos inferior al de la eurozona, ampliándose así la brecha de la que parte en el 2021 (4). El mensaje es claro: no es posible mantener el Estado del bienestar si no crece la presión fiscal, lo que exige una reforma fiscal. También ayudaría a mejorar la sostenibilidad de la deuda la implementación de otras reformas estructurales que aumenten el ritmo de crecimiento.

A pesar de semejante nivel de endeudamiento, el coste de la deuda se mantiene en niveles reducidos gracias al BCE, que posee el 31% del total de la deuda pública española, porcentaje que ha aumentado casi 10 puntos desde el 2019. Pero han aparecido las orejas del lobo en forma de inflación, cuyo riesgo es que no sea un episodio coyuntural, lo que obligaría al BCE a subir tipos. Con semejante nivel de deuda, una ligera subida de tipos dejaría marca en el déficit público e impactaría en su sostenibilidad.

No minusvaloremos el escenario que prevé el FMI y diseñemos cuanto antes la hoja de ruta para afrontar este nivel de endeudamiento. La reforma fiscal es pieza esencial para aumentar el peso de los ingresos públicos en el PIB, pero no menos importantes son otras muchas reformas que deben incrementar nuestra productividad. Debemos aprovechar los fondos europeos de recuperación con inversiones que aumenten el PIB potencial, y no aumentar gastos corrientes que comprometan la reducción del déficit. |