

FRANCISCO ARANDA MANZANO

SECRETARIO GENERAL DE UNO Y VICEPRESIDENTE DE CITET

“El sector logístico está en un momento en el que o te digitalizas o desapareces”

CARLOS SÁNCHEZ. Madrid

– **¿El sector ha dejado atrás la crisis?**

– A nivel macro sí, pero a nivel micro no. La recuperación económica ha sido asimétrica, lo que quiere decir que unos han podido mejorar pero otros siguen todavía en el hoyo, y por otro lado, no es suficientemente sólida. La crisis se habrá terminado cuando se hayan recuperado todo el empleo y los beneficios de las empresas y eso no se ha producido todavía. El sector tiene una demanda muy importante, está trabajando a tope, pero las facturaciones no van en proporción.

– **La logística representa un 6,5 por ciento del precio de venta de los productos en España. ¿La sociedad es consciente de su importancia?**

– La logística era la gran desconocida hasta hace unos años, pero se ha hecho un esfuerzo entre todos por transmitir el espacio que ocupa dentro del comercio y a nivel de opinión pública empieza a dársele la importancia que tiene. La prueba del nueve es que los políticos también se la dan ya.

– **Le he escuchado decir que la productividad de las empresas crece un 30 por ciento con la digitalización. ¿Este es el gran reto del sector?**

– Estamos en un momento en el que o te digitalizas o desapareces. Es absolutamente imposible hacer frente a los nuevos retos de nuestro sector sin un componente de nuevas tecnologías importante. Además, es una ventana de oportunidades espectacular, sobre todo, porque ahí es donde está realmente el gran valor añadido que puede ofrecer este sector para dejar de ser una *commodity*. El petróleo del presente y del futuro son los datos y este sector va a gestionar un montón de datos y de información.

– **Expertos hablan de la necesidad que tiene el sector de captar talento.**

– En el nuevo marco en el que nos vamos a desenvolver, que es el de las nuevas tecnologías, se necesita una tipología diferente de recursos humanos. El cambio es una permanente en la historia económica, pero con las nuevas tecnologías se está produciendo de una forma tan rápida que muchas de nuestras empresas no encuentran gente con las habilidades necesarias para gestionar ese nuevo entorno. Y es peligroso porque incide negativamente en la productividad.

– **¿Cuál es la estragia de UNO?**

– Estamos pidiéndole a Fomento que modernice el catálogo de for-

Francisco Aranda, secretario general de la patronal logística UNO y vicepresidente de Citet, tiene claro que es imposible

hacer frente a los retos del sector sin un componente de nuevas tecnologías importante. Aranda lo resume en que en la logística “estamos en un momento en el que o te digitalizas o desapareces”. Además, se convierte en una excelente oportunidad, ya que “la digitalización es el gran valor añadido del sector para dejar de ser una *commodity*”.

mación para que se adapte a las necesidades reales de las empresas. Y haciendo una labor proactiva porque no tenemos tiempo que perder. Hemos puesto en marcha un proyecto pionero, un máster diseñado por el propio sector, en el que por la mañana trabajas en la empresa y por la tarde acudes al programa. Eso que lo hay en otros sectores, aquí no lo había. Además, trabajamos con diferentes universidades para transmitirles la nueva visión de lo que es el sector logístico, que es ya un sector tecnológico.

– **Le cito una frase suya: “el cerebro que está detrás del comercio electrónico es la logística”.**

– Gracias al desarrollo tan enorme de la logística en tan poco tiempo, el comercio electrónico está pudiendo avanzar de forma tan rápida. El sec-

tor ha hecho un esfuerzo espectacular en muy poco tiempo. Esto no se está valorando suficientemente, teniendo en cuenta que veníamos de una crisis y te has dejado plumas por el camino.

– **¿Tiene sentido que Amazon compre una paquetera en España?**

– No, pero me gustaría que lo hiciera, porque se daría cuenta de lo complicada que es la distribución en un país como España. Esto no es Chicago. Aquí cada día cambia la circulación en las calles, se hacen peatonales, te quitan un carril, en la zona de carga y descarga aparca su coche el vecino, etc.

– **¿Prevé más concentración en el mercado del transporte urgente?**

– El mercado dictará, pero a mi juicio habrá dos tipos de empresa. Empresas grandes y empresas pequeñas muy especializadas por zonas geográficas o por sectores.

– **En el marco del servicio postal universal (SPU), ¿tiene sentido seguir subvencionando las cartas que envían las eléctricas, los bancos o las empresas de telefonía?**

– Si las cartas sólo las envían los bancos o eléctricas, ¿por qué sigue creciendo la dotación del SPU? ¿Se está dedicando a subvencionar el envío de cartas o para otro tipo de servicio como la paquetería o logística donde hay un nutrido grupo de empresas solventes que hacen un servicio que llega a cualquier punto de nuestra geografía? Eso de que necesitamos un operador público subvencionado para que entregue un paquete en el último pueblo no tiene ya ningún sentido.

– **¿Cómo cree que acabará el expediente abierto contra España tras una denuncia anónima por supuestas ayudas ilegales a Correos?**

– Debería acabar con un toque de atención muy serio. Queremos competencia leal. Tampoco estamos en contra de un operador público, pero

que juegue con las mismas reglas con las que juegan los demás.

– **¿Esperan novedades en breve?**

– En el primer semestre de este año podría haber noticias.

– **Han presentado un decálogo sobre distribución urbana de mercancías (DUM) y reclaman un pacto de Estado para armonizar. ¿Es preventivo porque le ven las orejas al lobo?**

– Absolutamente. Las competencias de la DUM las tienen los ayuntamientos. No estamos en contra, pero como estamos viendo que hay mucha creatividad por parte de algunos de ellos, lo que pedimos es un marco de juego racional y homogéneo para movernos. Tienen que pensar que sus medidas nos afectan a nivel de inversiones.

– **El presidente de UNO, Juan Pablo Lázaro, señaló recientemente la necesidad de sentarse a hablar de la compatibilidad del ferrocarril de alta velocidad y la paquetería. ¿Lo ven realmente factible?**

– Hay posibilidades. No sé si al final se llegará a buen puerto o no, pero por lo menos sentémonos y analicémoslo, porque puede ser una oportunidad. El tren de alta velocidad ofrece regularidad y para nosotros sería importante contar con un aliado de ese tipo. Además, uno de nuestros objetivos es fomentar la intermodalidad, que en España está muy coja debido al ferrocarril.

– **¿Me habla de trenes de pasajeros para llevar paquetería?**

– Exactamente, porque en ese caso sí que podría ser compatible. No hablamos de que el tren de mercancías comparta la línea con la alta velocidad, eso no.

– **UNO ha advertido que aeropuertos europeos como el de Schiphol en Ámsterdam están siendo más competitivos que Barajas en carga aérea vinculada al comercio electrónico.**

– No puedo entender como un *marketplace* asiático que trabaja con Latinoamérica utilice un aeropuerto de Holanda en vez de Barajas. No se trata de buscar culpables, pero tenemos que mejorar en cosas. Vamos a ver qué están ofreciendo determinados aeropuertos de Europa frente a los de España, básicamente Madrid, y vamos a analizar cómo podemos mejorar.

– **¿Por ejemplo mejorar la operatividad de las empresas en la aduana?**

– Podemos mejorar en la gestión aduanera. No estamos pidiendo que aquí se mire para otro lado, pero no seamos más rigurosos que en otros sitios. Ahora que tenemos la nor-

COMERCIO ELECTRÓNICO

El sector ha hecho un esfuerzo espectacular en poco tiempo que no se está valorando suficientemente

CARGA AÉREA

Si el cliente dice que en Schiphol son más ágiles que en Barajas, algo está pasando

44 TONELADAS

Forman parte ya de la agenda de Fomento y creo que se aprobarán de forma inminente

LA ENTREVISTA



mativa aduanera homogeneizada en toda Europa, con el Código Aduanero de la Unión (CAU) deberíamos ser igual de ágiles. Si en Schiphol o Londres el cliente te dice que son más ágiles es que algo está pasando. A lo mejor necesitamos más personal en los equipos de gestión aduanera. No lo sé, pero algo hay que hacer, porque la aduana es un elemento de competitividad.

– Sería una pésima noticia dejar pasar el tren de Madrid como hub de carga aérea mundial en los tráficos entre Asia y Latinoamérica y entre Europa y África, ¿verdad?

– Es uno de los asuntos más importantes para nuestra organización y en el que más estamos trabajando. Si un *marketplace* asiático tiene un flujo importante con Latinoamérica parece de sentido común que el *hub* intermedio fuera España. Y sin embargo, no lo es. Por otro lado, no olvidemos que África está empezando a ser la nueva fábrica del mundo y estamos casi tocándonos las manos. Es espectacular la generación de riqueza y empleo que eso puede generar. Además, el valor de los productos de la carga aérea es muy importante, es economía *Premium* y una oportunidad extraordinaria. Si todo esto lo impulsamos a través de una buena digitalización de toda la comunidad de carga aérea ganaríamos en más agilidad.

– ¿El formato actual del Comité Nacional del Transporte por Carretera tiene que cambiar?

– Es preso de una situación muy

antigua. Hace 25 ó 30 años sí representaba la realidad del sector, pero ya no. Con el nuevo ROTT confiamos en que esto cambie. Esto lo decimos sin molestar a nadie y no se trata de ningún pulso con nadie. En cualquier caso, estamos muy satisfechos de la interlocución que tenemos con el Ministerio de Fomento y con otros como los de Economía e Industria, independientemente del Comité Nacional.

– Respecto al nuevo ROTT, UNO pide un programa de cumplimiento que demuestre que las empresas quieren cumplir la ley y exonerar de la pérdida de honorabilidad.

– Este es un aspecto en el que está de acuerdo con nosotros el resto del Comité Nacional. Y sé que lo está analizando Emilio Sidera. Hemos mantenido varias reuniones sobre este tema porque es injusto que a una empresa, por un error o porque alguien le engañe, se le pueda producir un daño tan importante.

– La unidad de mercado es una entelequia en el sector si tenemos en cuenta medidas como la implantación de peajes en Guipúzcoa.

– La economía española en general tiene dos claros problemas, uno de ellos es la pequeña dimensión de sus empresas y otro es la falta de unidad de mercado. La unidad de mercado es un elemento fundamental porque quita trabas a la actividad económica y por tanto, genera riqueza y empleo. Además, es un imán de atracción a las inversiones. Seguimos teniendo problemas de

El personaje

Vida: Francisco Aranda Manzano nació el 24 de septiembre de 1969 en Jerez de la Frontera (Cádiz). Es un apasionado de los perros de raza labrador y monta a caballo.

Obra: Es economista. Ha ocupado puestos de dirección en organizaciones de distintos sectores y ha desempeñado responsabilidades de representación empresarial a nivel europeo y en organismos consultivos de la OCDE. Lideró la liberalización en España de la intermediación laboral. Ha sido director general de Reuters Health en España y presidente de la Asociación de Grandes Empresas de Trabajo Temporal (AGETT). Actualmente es secretario general de la Organización Empresarial de Logística y Transporte UNO, vicepresidente del clúster Citet, portavoz de CEIM-CEOE y asesor de la Comisión Europea para la Economía Digital.

Milagros: No cejar en el empeño de poner en valor la logística, “que es ya un sector tecnológico”.

fractura en la unidad de mercado y eso habría que atacarlo.

– ¿Sigue UNO apostando por el convenio único para la logística?

– No podemos seguir con más de 40 convenios colectivos. Y ahora que

ha quedado claro que tenemos la representación del sector a través de una sentencia en Madrid y que los trabajadores están en nuestras empresas, es una catapulta para dar un golpe encima de la mesa y decir que esto tenemos que racionalizarlo. Es labor tanto nuestra como de los sindicatos. Es un elemento fundamental también para dar seguridad jurídica a nuestras empresas.

– ¿La Euroviñeta es un amenaza cada vez más cercana?

– Espero que no, porque objetivamente no tiene ningún sentido. Es una doble imposición.

– Su patronal ha sido defensora de la implantación del megacamión.

– A las empresas que los utilizan les ha supuesto una inyección de competitividad en vena, por lo tanto es una magnífica noticia. Además, el mundo del transporte no se ha caído ni se ha precipitado al vacío.

– ¿Y sobre las 44 toneladas?

– Tenemos exactamente la misma opinión que con el megacamión. Es una medida de productividad, de competitividad de las empresas, que genera más negocio y por tanto, más empleo. Estamos perdiendo el tiempo. De todos modos, forma parte ya de la agenda de Fomento. En el resto de ministerios conocen la medida y se preguntan por qué no se pone en marcha. Creo que se aprobarán de forma inminente.

– ¿Bajo la fórmula de ganar-ganar?

– Siempre lo hemos dicho. Habrá que analizar posibles medidas de alivio o un periodo de transición.