

MIKE STURGEON ■ Director ejecutivo de la Asociación Europea de Logística de Vehículos (ECG)

# “Tenemos al menos 2 años más de lucha con una capacidad logística insuficiente”

“El gran problema es la escasez de camioneros; francamente, nadie tiene una solución”

ADRIÁN AMOEDO  
VIGO

El antiguo muelle de Rande se llenó y vació de coches de la fábrica de Stellantis Vigo varias veces. Una estampa que, hasta que estalló la crisis logística, nunca se había visto. Como tampoco los vehículos abarrotando las campas de Bouzas o de Porriño, o las furgonetas y turismos aparcados en la Plisan. El nudo en puertos del norte de Europa y en otras factorías de automóviles está generando problemas de calado en una industria ahogada ya de por sí por los problemas de suministros como los semi-conductores. De todo ello sabe mucho Mike Sturgeon, el director ejecutivo de la Asociación Europea de Logística de Vehículos (ECG, por sus siglas en inglés), que en marzo celebraron en Vigo una reunión de su grupo de trabajo sobre puertos.

—En estos momentos, ¿dónde se encuentra el principal enredo logístico europeo?

—Actualmente, los volúmenes de producción son superiores a la capacidad que tiene la industria para las entregas. Obviamente, las flotas de camiones se redujeron durante el cierre por el COVID cuando cayeron los volúmenes y, con el aumento de la demanda en el transporte por carretera debido a la falta de capacidad en el ferrocarril y el transporte marítimo, ahora hay una escasez significativa. Lamentablemente, los problemas de capacidad se ven agravados por la contratación de capacidad específica por parte de algunos fabricantes, tanto en el transporte marítimo como, sobre todo, en el de camiones. Esto está reduciendo la eficiencia del sector, ya que el transporte en vacío ha aumentado, por lo que se transportan menos vehículos.

—¿Qué debería hacer el sector?

—Hoy en día, la prioridad de todo el sector debería ser maximizar la utilización de los activos que tenemos, porque no hay forma de aumentar significativamente la base de activos a corto plazo. De hecho, es posible que, si se permitiera al sector funcionar con normalidad, hubiera capacidad suficiente.... Pero no tenemos forma de saberlo en la situación actual.

—¿Qué papel juega el puerto de Vi-



Mike Sturgeon. // ECG

## FICHA PERSONAL

■ Mike Sturgeon es el director ejecutivo de la ECG desde marzo de 2010. Acumula más de 30 años de experiencia en la industria del automóvil, en especial en la logística de vehículos, cargo que ocupó por ejemplo en Toyota Europa, empresa en la que estuvo 16 años. Vive en Bélgica.

### go en la actual crisis logística?

—Vigo está sufriendo la congestión portuaria de otros lugares de Europa, todo está atascado en la cadena de suministro. No se puede cargar un vehículo en Vigo si el puerto de destino no tiene espacio para descargarlo. Desgraciadamente, esta congestión también hace que el funcionamiento de las terminales portuarias y las operaciones de transporte marítimo sean mucho menos eficientes, por lo que, como la mayoría de los puertos de Europa hoy en día, Vigo lo está sufriendo. Es extraordinario si tenemos en cuenta que hace menos de un año todos los fabricantes de equipos originales salían de la crisis del COVID declarando que la construcción bajo pedido y los bajos stocks, que habían aumentado drásticamente sus márgenes, eran el nuevo modelo para la industria. Sin embargo, pocos meses después, todas las terminales y complejos de Europa estaban llenos.

—¿Cómo podía revertirse la escasez de mano de obra en el sector logístico?

—El gran problema es la escasez

verdaderos problemas son sociales: cómo se ve y se trata a los conductores, la falta de instalaciones en la carretera, la necesidad de *vagabundear* y dormir en la cabina de los camiones. Hay concesionarios que reciben coches y se niegan a que el conductor beba algo o vaya al baño. A menos que abordemos estos problemas, la situación empeorará, y mucho. La Organización Internacional del Transporte por Carretera [IRU, en inglés] predice que en Europa faltarán dos millones de conductores de vehículos pesados para finales de 2026.

—El CEO de Stellantis, Carlos Tavares, aseguró que en marzo solucionarían sus problemas logísticos. ¿Lo ve factible?

—Sinceramente, no. Están ofreciendo a los empleados la oportunidad de obtener una licencia de camión, pero llevará tiempo formarlos. La carga y descarga de vehículos de transporte requiere una formación importante. Luego se tardará mucho, mucho más en adquirir los camiones y construir los remolques. En estos momentos, los plazos son de hasta 18 meses y es difícil imaginar cómo podrían evitarlo: todo el mundo se está apresurando a conseguir nuevos transportistas en estos momentos. Tienen una flota de en Italia que era propiedad de Fiat. Y no es de extrañar que, como todos los operadores, quieran ampliar esta operación en tiempos de escasez de capacidad, pero no veo cómo pueden obtener activos más rápido que nadie.

—¿Cuándo cree que se podrá solucionar el problema?

—Creo que tendremos al menos 2 años más de lucha con una capacidad insuficiente. Los problemas ferroviarios durarán muchos años, sobre todo los de infraestructura. El transporte marítimo se está solucionando, ya que se están encargando nuevos buques; aunque no hay barcos de corta distancia que vayan a entregarse en los próximos 3 años, todo es para alta mar. En cuanto al transporte por carretera, pasará al menos otro año antes de que la industria pueda construir tantos portavehículos como los que se fabricaban antes del COVID. Probablemente, los operadores tardarán dos años en recuperar la capacidad necesaria.

“

“No veo cómo Stellantis va a obtener activos de transporte más rápido que nadie”

“Vigo está sufriendo la congestión portuaria de otros lugares de Europa”

de camioneros. Se trata de un problema global a largo plazo que se viene gestando desde hace más de 30 años. Francamente, nadie tiene una solución. La Comisión Europea ha propuesto recientemente algunos cambios en la normativa sobre licencias que, si se aprueban, facilitarán la incorporación de jóvenes conductores a la profesión, lo que supone un avance significativo. Sin embargo, los

## Clave autodidacta



Marcelino Otero

El trabajo físico, recurrente, repetitivo, pesado, peligroso, mal retribuido, poco motivador e incluso “esclavizante” tiene tendencia a desaparecer, por razones necesarias propias, pero también por la introducción progresiva de máquinas autónomas que se hará con casi todos los trabajos de estas características en las cadenas productivas, desde las más sofisticadas a las más simples. En esta tendencia no se libra tampoco el sector servicios, porque las soluciones tecnológicas que vamos viendo, va sustituyendo progresivamente a las personas por máquinas, un claro ejemplo lo vemos en los cajeros de los supermercados sin ir más lejos, para entender lo que quiero decir. En el sector primario el cambio tecnológico es espectacular. Está siendo determinante la obtención de alimentos para la población a precios competitivos con mejoras sustantivas de la productividad, por ello, hay cada vez más procesos automáticos de preparación de las tierras, organización de los campos de cultivo, siembra automatizada o la recolección sin mano de obra con máquinas que ya no solamente retiran el resultado de la cosecha, sino que inician la transformación en la preparación de los productos con carácter previo en el propio terreno, antes de llegar a las instalaciones de transformación, ahorrando costes y evitando deshechos por economía circular que antes sería impensable.

Por tanto, la ocupación laboral en todos los sectores económicos será determinada por el conocimiento y no por la fuerza física, y la capacitación tecnológica, que será esencial para encontrar empleos de calidad será esencial, por ello la formación profesional, pero también el reconocimiento por parte de las empresas de la capacidad autodidacta de los trabajadores que quieran demostrar iniciativa en su preparación y especialización deben ser debidamente valoradas.

En la formación de las carreras profesionales tendrá un peso sustantivo el conocimiento tecnológico porque los modelos de negocio de las empresas van volcándose progresivamente hacia una integración transversal y a todos los niveles de la tecnología. Los responsables de negocio de las empresas han visto tradicionalmente a la parte de tecnologías de la información como una herramienta soporte para desarrollar los objetivos de la empresa, pero cuando la digitalización de procesos se convierte en procesos del propio negocio la implementación de las soluciones y fundamentalmente la innovación pasan a ser determinantes y para ello se hace imprescindible contar con personal cualificado y competencialmente adaptado a los objetivos de la empresa.



Los miembros de ECG en su visita a Vigo en marzo. // ECG