

El peso (real) de la logística

El sector reclama reformas en las estadísticas para conocer su contribución económica

POR ALBERTO GUERRERO

No basta con saber que la logística es un sector decisivo para la economía, es necesario cuantificar qué representa. Obtener una cifra objetiva, medible, comparable, que permita situar a este sector en el lugar que le corresponde. Con este objetivo, la asociación catalana Pimec Logística presentó en junio una metodología con la que pretende completar la información que aportan las estadísticas oficiales, que limitan el peso del sector logístico a un 2,8% del PIB de la economía española.

Es una evidencia que la contribución de la logística es mucho mayor que este porcentaje. El principal problema se basa en que el Instituto Nacional de Estadística (INE) agrupa a las empresas en la Clasificación Nacional de Actividades Económicas (CNAE), que clasifica a las empresas en función de una única actividad económica principal y tan solo desde el punto de vista de la oferta y no de la demanda. En el caso de la logística, un concepto tan integrado a la productividad y presente en todos los sectores económicos, los procesos propios del transporte y el almacenamiento quedan en muchos casos relegados en las estadísticas bajo el código de otros sectores.

La propuesta de Pimec es sumar a la contribución del valor añadido bruto de los sectores que tradicionalmente se identifican como actividades logísticas, las compras que realizan estas empresas a las de otros sectores. Con estas dos variables, la asociación catalana asegura que la contribución de la logística al PIB de Catalunya se eleva hasta el 12,19%.

Esta cifra, sin embargo, tampoco es real,

como reconoce la propia entidad, que considera que deberían incluirse otros elementos que no son cuantificables con las estadísticas actuales. Por una parte, debería incluirse el valor añadido bruto de actividades que habitualmente no se asocian al sector, pero que están “estrechamente relacionadas, bien porque el componente logístico tiene un peso muy elevado en la actividad, o bien porque la actividad no tendría razón de ser sin el sector logístico”, explica el documento de Pimec, que se refiere a un total de doce códigos del CNAE, como el de la recogida de residuos, el comercio al detalle por internet o el de las actividades de envasado y empaquetado.

De la misma forma, tampoco es posible medir el valor económico de la logística que realizan empresas de cualquier otro CNAE. “El peso real podría ser mayor”, asegura el presidente de Pimec Logística, Ignasi Sayol, que lamenta que “no es posible cuantificar algunos elementos importantes del sector, como las operaciones logísticas internas que realizan algunas empresas con sus propios medios o externalizando en otras compañías”.

El propio Observatorio de la Logística en España, que realiza Ineco para el ministerio de Fomento, detecta estas dos limitaciones para realizar una “información cuantitativa rigurosa”. Por una parte, la logística interna, que representa en torno al 40% de los costes logísticos totales, es asumida de forma interna por las empresas. “Por lo tanto, no resulta posible identificar qué parte de sus cifras agregadas se corresponden con la actividad logística”, sostiene el documento.

Ramón García, director de Innovación y Proyectos de CEL, ejemplifica esta situación



por medio de El Corte Inglés, una empresa adscrita al comercio, “pero que tiene más actividad logística que muchos operadores logísticos”.

En el caso de la logística externalizada, que supone alrededor del 60% de los costes logísticos totales, el Observatorio de la Logística constata que “existen dificultades para caracterizarla y analizarla, ya que la logística como tal no se incluye como sector específico en las fuentes estadísticas oficiales principales (INE y ministerio de Fomento)”.

El director académico de la Fundación ICIL, César Castillo, se refiere a esta problemática como un “desprecio hacia la actividad logística”. “Parte de la culpa es la clasificación de actividades por el CNAE, que en algunos casos no se corresponde a las actividades que desarrolla la compañía”, explica. “Muchos de nuestros asociados desarrollan sus funciones en empresas cuyo CNAE no tiene que ver con el sector, a pesar de que ellos mismos se



Contribución de la logística a la economía de Catalunya

$$\begin{array}{r}
 4,45\% \\
 + \\
 7,74\% \\
 + \\
 ?\% \\
 = \\
 12,19\%
 \end{array}$$

Valor añadido bruto

El primer elemento para calcular el peso de la logística es la suma del VAB de todas las empresas clasificadas en los CNAE vinculados a la actividad logística.

Consumos intermedios

La segunda variable que debe valorarse son las compras realizadas por las empresas logísticas a otras de diferentes sectores económicos.

Logística interna

La incógnita que queda por resolver es el impacto de la actividad logística que realizan, con sus propios medios, empresas adscritas a otros CNAE.

FUENTE: Pimec Logística a partir de datos de Idescat

El informe de Pimec ha reabierto el debate sobre el escaso reconocimiento de la incidencia que representa el sector para el conjunto de la economía

/ PUERTO DE HAMBURGO



reconocen como logísticos y toda su carrera la han desarrollado en el sector”, asegura el representante de ICIL.

El caso se repite en empresas tecnológicas, por ejemplo, que no ofrecen servicios puramente de transporte y almacenamiento, pero que ofrecen soluciones logísticas, y que también quedan encuadradas en otros epígrafes. “Tenemos que mentalizarnos de que la logística es más que transporte y almacenamiento, y que hay soluciones tecnológicas que son 100% logísticas y deberían tratarse como tal en cuanto a PIB generado”, explica Castillo.

En su opinión, “la rigidez del sistema estadístico nos tiene ligados a unos resultados lejos de la realidad”. “Quizás ha llegado el momento de cuestionar la metodología utilizada para calcular el peso específico de cada sector en el PIB del país”, considera Castillo.

UN SUB-CNAE LOGÍSTICO

Ramón García define como “fundamental” afrontar esta reforma. “Es un reto importante. Mientras no tengamos bien clasificado lo

que es la logística, no la vamos a poner en valor”, argumenta. Su asociación lo intentó, sin éxito, hace ya seis años, en el marco de la creación de la Unidad Logística, proyectada por la exministra de Fomento, Ana Pastor. La propuesta del CEL pasaba por la creación de unos sub-CNAE para que todos los sectores económicos pudieran diferenciar la actividad logística que realizan. De esta manera, la suma de los sub-CNAE logísticos permitirían cuantificar el impacto económico global de la logística sin necesidad de cambiar la catalogación de los códigos CNAE.

El representante de CEL acoge el trabajo realizado por Pimec Logística como una nueva oportunidad para retomar el debate a escala estatal y resolver esta carencia de fiabilidad de los datos. Lo reconoce el Observatorio de la Logística en España, que lamenta en su anexo que “la información estadística disponible es limitada, y a menudo solo cubre parcialmente la cadena integral logística”.

“Crear consciencia del peso del sector es imprescindible para que seamos respetados”, asegura Ignasi Sayol. Según sus cálculos, la

La actividad logística
interna que realizan
las empresas queda
reflejada actualmente
en el CNAE de otros
sectores económicos /
MERCADONA



“Crear consciencia del peso del sector es imprescindible para que seamos respetados”

Ignasi Sayol
Presidente de Pimec Logística



“La rigidez del sistema estadístico nos tiene ligados a unos resultados lejos de la realidad”

César Castillo
Director Académico de ICIL



“Mientras no tengamos bien clasificado lo que es la logística, no la vamos a poner en valor”

Ramón García
Director de Innovación y Proyectos de CEL

aplicación de la nueva metodología que propone la patronal Pimec acercaría la cuota de la logística al nivel del sector industrial. “El sector logístico subiría y el industrial bajaría un poco, ya que hay actividad considerada como industrial que es logística”, considera. En este sentido, Ignasi Sayol avanza que el próximo objetivo es realizar un análisis sector por sector para “delimitar qué es logística y qué es industria. Definir las reglas de juego”.

MEJORA FORMATIVA DEL SECTOR

El presidente de Pimec Logística tiene muy claro que la aplicación de esta metodología sería beneficiosa para el sector. “Sería muy importante, ya que nos convertiríamos en un sector a potenciar y favorecer”, responde Ignasi Sayol. “Hasta ahora no han existido esfuerzos políticos serios en dotarnos, por ejemplo, de una formación reglada de calidad, de centros tecnológicos dedicados o de las

infraestructuras que necesitamos”, explica. Asimismo, César Castillo y Ramón García se refieren también a la formación como uno de los primeros aspectos que mejorarán si se reconoce el peso del sector, por medio de más titulaciones universitarias y mayor reconocimiento de los perfiles profesionales. En este sentido, ambos expertos coinciden en lamentar que actualmente el sector no tenga familia formativa propia, ya que es un derivado de Comercio y Marketing, “a pesar de ser una de las profesiones más destacadas actualmente”, como señala el representante de CEL.

Además, Ramón García observa también que esta nueva fuente de información mejoraría la planificación de las redes de transporte: “Si tienes un buen conocimiento de cómo funcionan las cadenas logísticas en tu país, puedes orientar mucho mejor las infraestructuras”, sostiene el experto.

UN MINISTERIO DE LOGÍSTICA

Un mayor reconocimiento de la logística podría representar, incluso, la creación de un ministerio propio. Ramón García lanza una pregunta: “¿Por qué la agricultura tiene un ministerio y logística no?”. Se trata de un sector que aporta solo un 2,6% al PIB estatal, pero no parece que nadie ponga en duda la necesidad de este departamento. Ramón García reconoce la particularidad de este sector económico, pero asegura que la clave es que “es una actividad muy tangible”. “El problema que tiene la logística es que a ojos de la administración no es algo tangible. No tiene la relevancia que se merece”.

“Ahora se habla de la creación de un nuevo ministerio de Transporte y seguimos esperando la creación de un ministerio de Logística, porque el transporte no deja de ser una parte de la logística”, se lamenta el representante de CEL. ♥

BERGÉ

Moved by Logistics

- + Operaciones Portuarias
- + Logística de Vehículos
- + Logística de Valor Añadido
- + Shipping

#somoslogística

berge-logistics.com