

# el vigía

I25  
años

MAGAZINE DE TRANSPORTE, LOGÍSTICA E INFRAESTRUCTURAS

ABRIL-MAYO 2020



# #VENCEREMOS

# Volveremos a ser un ejemplo de superación

**Joan Saula**

Socio de Mercantil  
de Grant Thornton



**H**ace años que asesoro a empresas que prestan servicios en distintos ámbitos de la cadena portuaria. Una infraestructura como el puerto de Barcelona, funcionando a medio gas, es un hecho insólito, una situación difícil de imaginar, excepto en tiempos de guerra. La incertidumbre nos tiene a todos descolocados y con muchas dudas para la planificación. Aún es pronto para hacer evaluaciones del impacto sobre la actividad económica de la comunidad portuaria, pero es innegable que esta situación repercutirá de manera muy importante en todas las empresas de su órbita.

Las incógnitas son diferentes en función de la subárea de negocio. Por ejemplo, la industria crucerística va a estar fuertemente castigada y, aunque aparentemente debería poder recuperarse de forma más rápida en cuanto se reemprenda la actividad, sin duda se verá afectada por la depresión económica y la disminución de la capacidad adquisitiva. En el caso de las mercancías, en cambio, nos encontramos con una relación causa-efecto a nivel global, directamente vinculada al mercado chino, que nos hará estar a expensas de los acontecimientos.

El real decreto 463/2020 del pasado 14 de marzo, por el que se declara el estado de alarma (situación confirmada por el RD 10/2020), deja muy claro que se garantizará el abastecimiento de alimentos y productos de primera necesidad, algo que está manteniendo la actividad portuaria en torno al 50% (sin entrar en subsectores). Si bien, comparativamente, el portuario podría considerarse como un sector menos afectado, ello no quita que debamos estar mentalizados para un trimestre de fuerte estancamiento. En actividades estacionales puede llegar a representar un año entero, aunque los efectos, sin duda, se extenderán más allá. Por suerte, China va por delante de Europa en el ciclo del confinamiento y ya ha retomado la productividad de su industria. Los buques de carga provenientes



BEST

del continente asiático zarparán a mediados de abril, tocando tierra española a principios de mayo. Será entonces cuando empezaremos a recuperar el ritmo normal de la operativa. Esperemos que la situación sanitaria en nuestro país lo permita.

La adaptación de las empresas del sector a la situación no está siendo fácil, dado que, en general, el puerto admite poco el teletrabajo. En el sector del amarre, por ejemplo, la empresa Mooring & Port Services, a pesar de su pronta y ágil adaptación, con un plan de contingencia a base de turnos combinados con la otra prestadora del servicio, no lo ha tenido nada sencillo

para poder dar cumplimiento a las medidas sanitarias adecuadas y mantener la operativa (24/7/365). Sin embargo, con voluntad, imaginación y esfuerzo, se han podido combinar ambos intereses, sobre todo gracias al compromiso de los trabajadores que han asumido su papel de eslabón esencial en la economía productiva de primera necesidad.

Visto el panorama, ¿cuáles podrían ser las vías de solución a tan dramático escenario? Sin duda, la contribución de todos, empezando por los tutores del espacio económico sectorial a menor escala y acabando por la propia empresa.

En el caso de Barcelona, la autoridad portuaria debe, más que nunca, mostrar su compromiso con las empresas que operan en el enclave, adoptando medidas concretas, prácticas y eficaces (la suspensión de pliegos de prescripciones mínimas mientras la actividad esté a medio gas –por ejemplo, en el amarre-, o la interrupción del pago de cánones, etc.). Si bien las medidas económicas anunciadas por el Gobierno, que facilitan y agilizan los expedientes de regulación temporal de empleo (ERTE), ya están siendo una de las vías de escape para las empresas del sector portuario barcelonés, habría que ir mucho más allá, puesto que hasta ahora dichas medidas implican un ahorro en salarios para poder seguir pagando impuestos y

cotizaciones, lo cual, a fin de cuentas, es un ahorro muy relativo. Pan para hoy.

Es evidente que este 2020 será un año muy complicado y que los efectos se extenderán, por lo que la única forma de poder superarlo es con una planificación adecuada más generosa desde el Gobierno y desde la Unión Europea. Aún se está a tiempo. No cabe otra que la inyección de liquidez al sistema, pero no a costa del endeudamiento de los países más perjudicados, que les provoque una situación de insolvencia, sino con solidaridad y amplitud de miras.

Por último, más allá de la planificación a nivel del regulador, será imprescindible que cada empresa realice una revisión y, en su caso, una transformación de su propia estructura. Prácticamente como si se volviera a fundar, es esencial abordar una revisión desde un punto de vista fiscal, laboral, financiero y legal, para fijar un plan de contingencia y un plan estratégico de actuación a medio y largo plazo.

Dicho todo lo anterior, nuestro sector portuario es tan esencial y estratégico para la economía nacional que, sin duda, soportará el impacto de esta crisis sanitaria, al igual que ha sucedido en otros momentos críticos. En el caso concreto del puerto de Barcelona, estoy convencido de que, una vez más, será un ejemplo de superación. ♥

**MOLDTRANS**  
GRUPO  
*Avanzamos juntos*

**SOLUCIONES EN  
TRANSPORTE Y LOGÍSTICA  
PARA LA EMPRESA  
DEL SIGLO XXI**

[moldtrans.com](http://moldtrans.com)