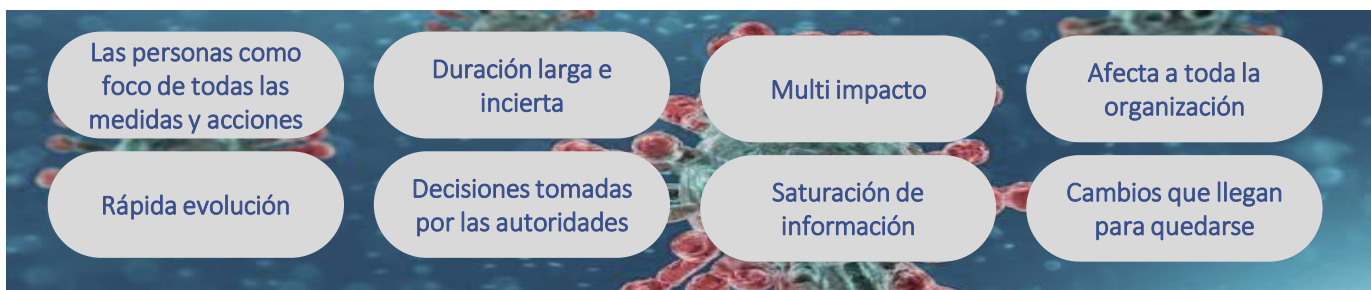


## Características principales de la crisis COVID-19

Estamos inmersos en una crisis sanitaria que tiene una **evolución aún incierta** en el mundo y particularmente en nuestro país, con unos **desafíos asociados sin precedentes** que sin duda serán más exigentes e irán en incremento, por lo que es necesario **prever y tener una visión global de las diferentes medidas y acciones a implementar** desde la experiencia internacional y local. Por consiguiente, la gestión del riesgo deviene un elemento clave de esta crisis para anticipar escenarios y activar medidas de forma preventiva durante todo el proceso de recuperación y rebrotes de los próximos meses, donde será necesario volver a una nueva "normalidad", al mismo tiempo que gestionar nuevas realidades. Se distinguen **ocho principales características** de esta crisis sanitaria:



## CAPÍTULO 1. Estado del arte e impacto en el sector de la logística

Aunque se haya demostrado el **carácter esencial de la logística** en el mantenimiento de la economía del país y su flexibilidad para adaptarse a prácticamente cualquier situación, la crisis sanitaria está provocando **importantes impactos y retos** para el sector logístico y de transportes. Las medidas decretadas por el estado de alarma, entre las que se encuentra la suspensión de las actividades no esenciales, ha llevado a un desplome de la demanda de casi cualquier producto que no sea alimentación o higiene implicando a las grandes flotas de transportes a ver descensos de la actividad de hasta el 60% en las semanas más duras del confinamiento [Fuente: El Economista].

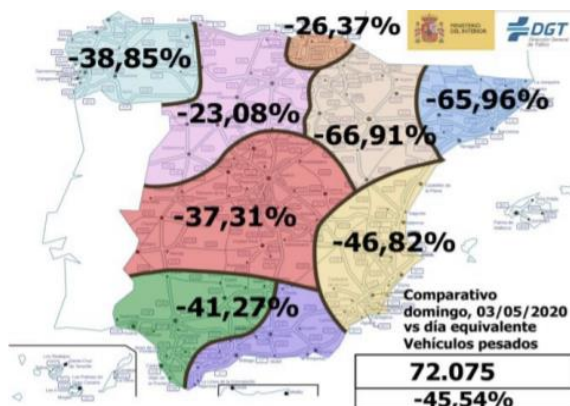
### • Desabastecimiento de mercancías y materias primas:

La economía global depende en gran medida de China, representando un 50% en algunas industrias. La suspensión de actividades está provocando graves problemas en el transporte de mercancías del continente asiático hacia Europa o EE.UU.

Las restricciones al **transporte aéreo** están afectando negativamente a la capacidad de importación/exportación: según las últimas estadísticas, la demanda mundial de carga aérea, medida en toneladas de carga por kilómetro transportadas (CTK, por sus siglas en inglés), disminuyó un 15,2% en marzo en comparación con el mismo periodo del año anterior. En relación al **tráfico marítimo**, los datos del 1r trimestre de este año muestran como las toneladas movidas de los 46 puertos de interés general del Estado se han visto reducidas un 4,7% con respecto al mismo periodo del año anterior. Concretamente, la import-export de contenedores ha descendido el 3,5% en el primer trimestre del presente año. Puertos del Estado ha destacado que este dato ya refleja los primeros efectos del Covid-19 en el movimiento portuario. [Fuente: The Economist, El Vigía y El Mercantil]

### • La movilidad de vehículos pesados se ha reducido en un 66% en Cataluña (en comparación con un día equivalente).

**Imagen 1.** Comparación de movimientos de largo recorrido vehículos pesados con un día equivalente [Fuente: DGT y Ministerio]



• **La demanda de los aparcamientos para camiones se ha reducido en un 30% en Cataluña**

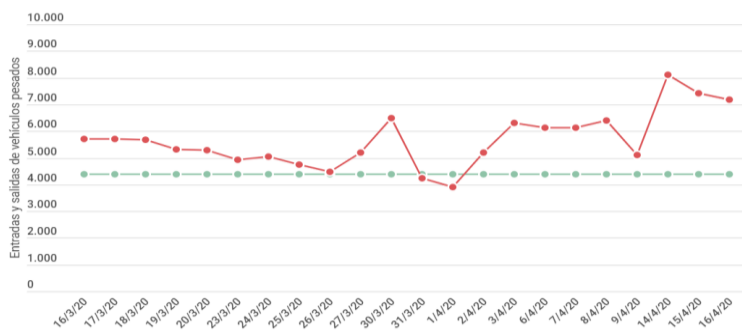
*Imagen 2. Reducción de la demanda asociada aparcamientos para camiones [Fuente: Departament de Territori i Sostenibilitat (Generalitat de Catalunya)]*



• **La demanda del sector de gran consumo –fundamentalmente las cadenas de distribución– y de la venta online crecen durante la crisis del Covid-19**

Algunos sectores se encuentran en pleno auge, especialmente los sectores relacionados con la alimentación y proveedores de grandes superficies. La mayoría de las cadenas de supermercados han tenido que demostrar la adaptabilidad y flexibilidad de sus operaciones logísticas cambiando su frecuencia de entregas diarias en sus puntos de venta debido al aumento de la demanda.

Un ejemplo son los datos de entrada y salida de vehículos pesados de la ZAL del puerto de Barcelona, que se ha incrementado durante el estado de alarma respecto a la media anual de 2019. Esta dinámica es producto de un cúmulo de circunstancias: en primer lugar, existe un perfil de empresa ubicada en la ZAL que se está **provisionando de producto** ante el decreto de cierre de tiendas, lo que ha motivado que dispongan de mucho stock y la necesidad de almacenarlo.



*Imagen 3. Tránsito de vehículos pesados en la ZAL del Puerto de Barcelona durante el estado de alarma [Fuente: el Mercantil]*

En segundo lugar, la presencia de compañías ligadas a la **distribución alimentaria**, como sería el caso, por ejemplo, de Carrefour, que ha multiplicado el acceso de camiones a su plataforma ubicada en la ZAL. Por último, la presencia de **operadores logísticos con una fuerte actividad en comercio electrónico** como otro de los factores que han motivado ese incremento de la entrada y salida de vehículos pesados durante el primer mes del estado de alarma.

• **Gran parte del incremento de la venta online por el Covid-19 se convertirá en estructural**

En primer lugar, destacar que **las restricciones gubernamentales han paralizado las ventas físicas**, permitiendo la venta de productos considerados no básicos sólo a través del canal online o telefónico. Para las empresas que no tenían desarrolladas soluciones digitales ha significado el bloqueo total a su actividad comercial. Por lo tanto, la digitalización se convierte en puntal de crecimiento para las empresas del sector. En segundo lugar, se prevé que **parte de este crecimiento se convierta en estructural**: entre el 1 y 15 de abril, la **demanda de productos a través de Internet ha crecido en un 33,5%** con respecto a la segunda quincena de marzo. El inicio de la expansión del e-commerce se dio tras la implantación del Estado de Alarma el pasado 15 de marzo. En un primer impulso, los compradores buscaron productos en segmentos de consumo esenciales como la Farmacia o la Alimentación e hicieron acopio. Desde finales de marzo **aparecen nuevos patrones de comportamiento** que aceleran el tráfico y las ventas de forma transversal, llegando a **todos los sectores**. [Fuente: Marketing4commerce]



*Imagen 4. Las ventas online siguen creciendo más allá del efecto “acopio” de los consumidores tras el confinamiento [Fuente: Marketing4commerce]*

## ... algunas de las tendencias previstas en el futuro post-covid

- Las grandes cadenas de suministro de proveedores globalizadas tenderán a **regionalizarse**.
- Perfil **menos arriesgado** de las empresas logísticas (red de proveedores y stocks estratégicos).
- Sistema de transporte más **resiliente: pluralidad, plurifuncionalidad e interoperabilidad**.
- Gran parte del incremento de la **venta online** por el Covid-19 se convertirá en **estructural**.
- La **transformación digital**, puntal del crecimiento en el sector logístico.
- Mayor **colaboración entre empresas**, tanto del mismo sector como entre sectores, para **innovar** y crear soluciones más eficientes.
- **Concienciación ciudadana** del impacto social, ambiental y económico de sus decisiones (especialmente venta online).
- Auge de la **tecnología** y especialmente del uso de **vehículos autónomos para la distribución** (mayor seguridad en la movilidad y la distribución de bienes).

## CAPÍTULO 2. ¿Qué escenarios se contemplan sobre la evolución de la crisis?

En una crisis de incierta duración como la actual es necesario **adaptar constantemente la planificación de acciones a desarrollar a la evolución de la emergencia** hasta el momento y, sobre todo, a su despliegue futuro. No obstante, la **complejidad y multifactorialidad** del momento hace difícil la visión de su desarrollo a medio y largo plazo sobre el que basar las decisiones a tomar, para lo cual resulta **necesario proponer posibles escenarios de evolución** que enmarquen las fronteras de los acontecimientos futuros

Según los datos del Banco Central Europeo (*publicados el 01 mayo 2020*) se espera que el PIB real de la zona euro caiga bruscamente a corto plazo, mientras se apunta que la introducción de medidas de contención efectivas serán cruciales para asegurar una recuperación sólida.

- Sus escenarios apuntan a una **caída del PIB real de alrededor del 5%, 8% y 12%** en el escenario moderado, medio y severo, respectivamente, **en 2020**. Se prevé una **recuperación prolongada en todos los escenarios** a partir del segundo trimestre del 2021, reflejando en el escenario severo una caída hasta el -15% y un crecimiento trimestral del PIB de alrededor del 6% y 3%, respectivamente, en el tercer y cuarto trimestres de 2021.
- Se espera que las **medidas de contención** permitan una **normalización gradual de la actividad económica**, obteniendo un aumento del PIB alrededor de un 6%, 5% y 4% en los escenarios leve, medio y severo, respectivamente, en 2021.
- La **incierto epidemiología del virus**, la diversa **efectividad** de las medidas de contención y el **daño económico persistente** asumido bajo los escenarios medio y severo continuarían pesando en la recuperación económica a lo largo del horizonte estudiado. Bajo el escenario severo, en particular, se espera que el PIB real permanezca muy por debajo del nivel observado a fines de 2019 hasta fines de 2022.

Euro area real GDP under the mild, medium and severe scenarios

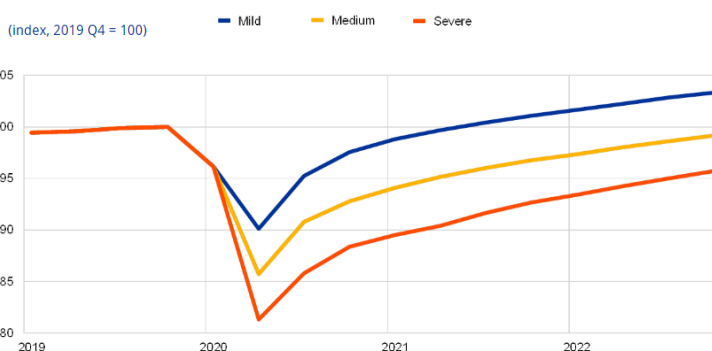


Imagen 5. PIB real de la zona del euro en escenario moderado, medio y severo [Fuente: Banco Central Europeo]

## ... ¿y en España?

Teniendo en cuenta las características estructurales de la economía española (peso del sector servicios, tejido empresarial formado mayoritariamente por PYMES), las restricciones impuestas provocan una **caída de ventas** en la mayor parte de las empresas y, en consecuencia, **efectos en el empleo** que derivan a una retracción general del consumo de bienes no básicos.

La perturbación sufrida por la economía española es, como en el caso de otros países, de una notable severidad, aunque subsiste una gran incertidumbre acerca del impacto concreto sobre la evolución del PIB en 2020, que depende de factores como la duración del confinamiento, las características de la transición hacia la normalidad y el éxito de las políticas económicas en limitar la persistencia de los efectos sobre la actividad y el empleo; en todo caso, se espera un repunte a partir de la segunda mitad del año que dé pie a una recuperación notable en 2021.

Esta combinación de perturbaciones daría lugar a retrocesos del PIB en 2020, que, en los tres escenarios construidos, serían del -6,8%, -9,5% y -12,4%, dependiendo de que la duración del período de confinamiento sea de ocho semanas (escenarios 1 y 2) o de doce (escenario 3), y de que los problemas de liquidez de los agentes privados puedan dar paso a ciertas dificultades de solvencia en los próximos meses (escenarios 2 y 3) o no (escenario 1). [Fuente: Banco de España, 20 Abril 2020, Escenarios macroeconómicos de referencia para la economía española tras el Covid-19].

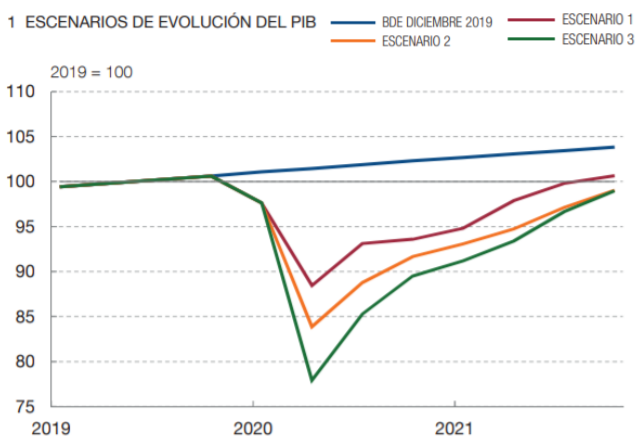


Imagen 6. Escenarios de evolución del PIB. [Fuente: Banco de España y Ministerio de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones]

**En el caso de la industria logística...** ha reaccionado ágilmente al debilitamiento de los flujos comerciales y ha sido capaz de adaptarse al escenario actual. Sin embargo, el sector de la logística está siendo afectado duramente por esta pandemia [Fuente: Roland Berger, 12 marzo 2020]

- En el **mejor** de los casos, se observa una **caída puntual de la actividad** y el mayor impacto se refleja en China, debido a las medidas de cuarentena y al aislamiento de provincias enteras.
- El escenario **moderado** predice **tiempos de inactividad de producción prolongados**, lo que lleva a una disminución duradera de la demanda de servicios logísticos. Riesgo de más confinamientos en las principales regiones.

• El escenario de **recesión profunda** prevé una **grave disminución de la demanda**, con una recuperación en línea con el crecimiento económico general en el primer semestre de 2021.

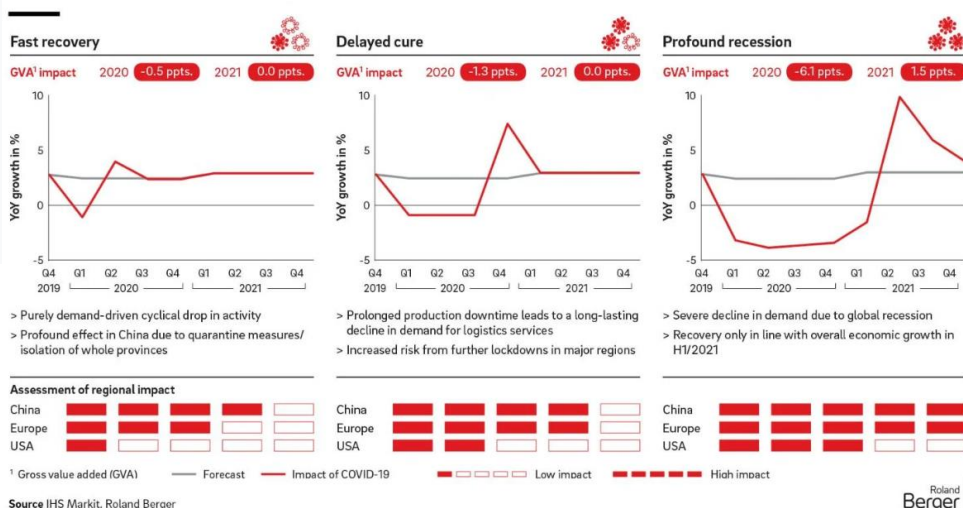


Imagen 7. Escenarios concretos para el sector de la logística. [Fuente: Roland Berger]

## CAPÍTULO 3. Ejemplos de buenas prácticas/adaptación

## DAMM: ADAPTACIÓN ANTE EL DESPLOME DEL HORECA

Ante el desplome de la actividad de sus clientes habituales del canal Horeca a raíz del confinamiento y distanciamiento social impuesto en la lucha contra la crisis sanitaria, **DAMM ha reenfocado su operativa para seguir ofreciendo sus productos a sus clientes y mantener su actividad de distribución**

Para ello, la empresa ha destinado su flota y personal dedicado a servir al canal Horeca a la distribución de sus productos directamente a clientes particulares. Para permitir este servicio se ha habilitado una página web específica para que los clientes puedan realizar los pedidos directamente a la compañía.

Ante el funcionamiento del servicio en un escenario de desescalada del confinamiento, con la apertura parcial de sus clientes habituales del canal Horeca, la compañía se muestra prudente y lo supedita a las necesidades que detecten en ambos canales en cada nueva fase de desescalada.

[Fuente: el Mercantil]



## DIA: ADAPTACIÓN ANTE EL AUGE DEL ECOMMERCE

La crisis sanitaria está provocando un cambio en las tendencias de compra de los consumidores que, motivados por el miedo al contagio en espacios públicos como supermercados, están recurriendo al canal e-commerce para abastecerse de productos de primera necesidad. Para adaptarse a este nuevo paradigma, **la cadena de supermercados DIA ha adoptado una serie de medidas con la que reenfocar su operación y mejorar el nivel de servicio de su canal e-commerce.**



Para ello, la compañía ha adoptado 3 acciones principales:

- Cerrar algunas de sus tiendas para reconvertirlas en centros de preparación dedicados exclusivamente al canal online (tipología de tienda conocida como *dark store*).
- Reforzar el personal dedicado a este canal en las actividades de preparación de pedidos y distribución de los mismos.
- Ampliar el alcance de su acuerdo con Glovo, con el que ampliar su servicio de entrega a domicilio a nuevas poblaciones.

[Fuente: El País]

## AUTORITAT PORTUÀRIA DE BARCELONA: ACTUACIONES DE MITIGACIÓN Y PLAN DE RECUPERACIÓN

La **Autoridad Portuaria de Barcelona** ha adaptado una serie de medidas para **mitigar los efectos que ha provocado en sus usuarios la ralentización y/o paralización de las actividades económicas relacionadas con el puerto:**

- Para mitigar los efectos del prolongamiento de la estancia y la consecuente acumulación de los contenedores de importación en el Puerto (a los que no se da salida por la bajada de la actividad económica), se ha establecido una tarifa plana reducida y se han habilitado nuevos espacios para su almacenamiento.
- Para ofrecer apoyo económico, se ha adelantado el pago a proveedores para liberar liquidez, y se ha aplazado el pago de las tasas portuarias en 6 meses, sin intereses ni garantías.
- Asimismo, se consensuará con la comunidad portuaria un Plan de Recuperación para superar la crisis y retomar la actividad.



[Fuente: Diario el Canal]