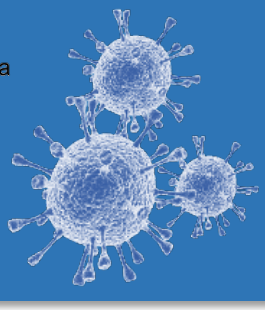
# REFLEXIONES SOBRE LA CRISIS COVID-19

AGE
Asociación Española de Geografía



## 10 LECCIONES DE LA CRISIS DEL COVID 19 PARA EL SISTEMA DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA ESPAÑOL. UN ANÁLISIS DE URGENCIA

Josep Vicent Boira. Departament de Geografia. Universitat de València
Coordinador del Gobierno para el Corredor Mediterráneo.
josep.boira@uv.es

**Alguien puede pensar que no es el momento de hablar de escenarios futuros para sectores no implicados en la resolución directa de la crisis del COVID19. Sin embargo, el transporte y la logística son sectores que tienen mucho que decir, si no en la gestión médica de esta situación sanitaria, sí en las condiciones de vida de la sociedad mientras esta dure e incluso en la capacidad de hacerle frente con abastecimientos de primera necesidad. Por ello, deberíamos observar nuestro sistema de transportes y ser capaces de aprender de este escenario que estamos viviendo para construir una red más versátil, resiliente y apta para encajar crisis como esta u otras que puedan venir en el futuro. Por ello, he resumido en diez lecciones, las experiencias que, como geógrafo y como coordinador del Corredor Mediterráneo en España, estimo que pueden ser interesantes para tener un sistema más robusto, ágil y adaptable.**

**1. Escalas y globalización: En el futuro, la conectividad seguirá siendo el vector fundamental en el mundo. No se va a volver a un escenario de autarquía y de cierre de fronteras ni tampoco a un proceso de dispersión de actividades como algunos vaticinan, pero el marco general donde la conectividad se desarrolle cambiará. De una globalización indiscriminada se pasará a una regionalizada. Es decir, de una formidable cadena global de componentes y productos en la que la distancia no era el problema, se pasará a una contracción del mapa de abastecedores, a una pluralidad y trazabilidad territorial de proveedores y, en resumen, a un mapa más regionalizado de componentes y clientes. Hemos visto como en nuestras sociedades, el riesgo de desabastecimiento va directamente ligado al colapso del sistema de transportes, posibilidad que, como en toda estrategia militar de intendencia, crece con el aumento de la distancia entre "retaguardia" (consumo) y "vanguardia" (producción). Si la "customización" del producto y el gusto del cliente habían intervenido ya en la corrección de la producción indiferenciada de objetos de consumo o de componentes transportados en millones de contenedores a bordo de megacarriers, la interrupción de la cadena global de productos debido a una crisis como la actual hará que fabricantes y distribuidores busquen entornos de abastecimiento más cercanos, flexibles y versátiles.**

**2. Infraestructuras: En lógica consecuencia, se deberían desarrollar las infraestructuras de transporte adecuadas a este nuevo marco geográfico global de ámbito regionalizado. Así, pese a que seguirán existiendo grandes hubs interocéanicos sin vocación geográfica determinada (es decir, nudos de rutas múltiples e intercontinentales), deberíamos desarrollar corredores de transporte territorializados que unan los diferentes puntos de la red regionalizada de abastecedores y consumidores.**

**Por ello la adjetivación geográfica de estos vectores de comunicación y transporte será uno de los elementos definitorios del futuro: Corredor Mediterráneo, Atlántico, Báltico, Alpino, Danubiano, Nórdico…**

**3. Nuevas realidades territoriales. La suma de una globalización regionalizada y de sistemas de transportes intermedios (en su escala, entre lo global y lo nacional) podrá crear amalgamas territoriales de nuevo cuño dotadas de sentido en sí mismo y que deberían dotarse, a su vez, de estrategias espaciales, de planificación de infraestructuras y de ordenación territorial, al menos de su red básica. De esta manera, por la vía de los hechos y no de las decisiones políticas, se constituirán megaregiones de facto que exigirán repensar nuestro gobierno del territorio.**

**4. Resiliencia. El sistema de transportes debería mutar hacia un mecanismo resiliente capaz de afrontar situaciones altamente adversas. En el futuro, se deberá promover la capacidad de adaptación del sistema de transportes a situaciones inexploradas que pongan en riesgo su continuidad y su funcionalidad. Por ello, el objetivo fundamental que deberíamos perseguir es plantearse cómo seguir garantizando servicios básicos de manera independiente del medio de transporte utilizado y con una planificación de escenarios extremos disruptivos. Hoy en día, no tenemos un Plan B al efecto.**

**5. Pluralidad. En general, los diferentes sistemas de transporte y comunicaciones tienden a focalizar su efectividad en un solo medio: el más eficiente, el más económico o incluso sencillamente el tradicional… Se debería comenzar a diseñar un Plan B para mantener abiertas las posibilidades de contar con medios alternativos al dominante. En el caso español es evidente que la ed ferroviaria de mercancías está infradesarrollada.**

**6. Plurifuncionalidad. Se deberían dejar de impulsar infraestructuras monofuncionales, es decir, aquellas que sólo pueden ser utilizadas por medios técnicos específicos pensados para las mismas. El ejemplo más extremo es la red ferroviaria de Alta Velocidad en numerosos países (España entre ellos), en las que la mayoría de sus vías sólo pueden ser utilizadas por material rodante de determinadas características y configuraciones. Necesitamos ser capaces de, ante situaciones extremas, dotar de funcionalidad diferente a nuestras infraestructuras. En otras palabras, necesitamos infraestructuras versátiles, lo que significa que trenes de mercancías puedan circular por líneas AVE. Esto es posible en el Corredor Mediterráneo (Barcelona-frontera francesa, por ejemplo, línea AVE de uso mixto), pero no en el resto de la red AVE. El concepto share (típico de este momento social) debería ser propio también de las infraestructuras de futuro.**

**7. Imprevisibilidad. La logística actual ha derivado a una cadena de hechos secuenciales y altamente predecibles asociados a un uso del tiempo muy medido y cada vez más ajustado. Si uno de los elementos particulares falla, toda la cadena puede venirse abajo. Es más. En caso de incidente grave, la disrupción puede ser de tal magnitud que cueste mucho tiempo volver a poner en marcha esa cadena logística. Para ello, deberíamos diseñar una cadena logística de circuitos "duplicados" (redundantes) que impidan el colapso del sistema entero en caso de que uno de ellos falle. Para ello se debe tender a equilibrar el uso de los diferentes medios de transporte.**

**8. Dependencia. En España, el sistema de transportes de mercancías y su logística descansa mayoritariamente en el transporte por carretera. El "circuito" ferroviario está lejos de poder tomar el relevo ante un colapso del primero. España debería hacer una apuesta estratégica por el desarrollo de un sistema ferroviario de mercancías ágil, capaz y capilar que permita asegurar que, en caso de disrupción total o parcial de la carretera (por factores externos o factores humanos), se pueda seguir prestando servicios básicos de abastecimiento. Habría que calibrar bien este sistema para asegurar ese mínimo de transporte vital que toda sociedad moderna necesita.**

**9. Interoperabilidad. Además, el sistema ferroviario español tiene un elemento de riesgo añadido en su interior: su aislamiento del resto del sistema europeo debido al ancho de vía diferente (1.668 mm vs. 1.435 mm). Esto imposibilita un tránsito de abastecimientos rápido y fiable desde o hacia España en caso de necesidad, al tener que producirse cambios de material móvil o transbordo en la frontera con Francia. Además de este, hay otros problemas que deben abordarse con carácter inmediato: tipo de electrificación, tecnología de comunicaciones e intercambio de información entre redes ferroviarias española y francesa. Sólo superando este rasgo se logrará un vector de transporte de mercancías auténticamente europeo capaz de movilizar recursos de manera independiente al tráfico por carretera de camiones. Téngase en cuenta que ante una hipotética situación extrema -con necesidad de movilización de recursos militares logísticos europeos en ayuda-, sería imposible utilizar la red ferroviaria para ello por su diferente concepción respecto a la del resto de Europa.**

**10. Complementar el *just-in-time.* La sociedad post-crisis debería adoptar un perfil menos arriesgado en materia logística y de producción que el actual, donde el secreto de la fabricación y comercialización es el *just-in-time.* Este tipo de abastecimiento -asociado al ritmo de producción y sobre todo de comercialización- han dejado sin stocks sectores sensibles de la actividad económica. Tal vez esto cambie en el futuro y las empresas entiendan que deben contar con reservas estratégicas. Para ello, se debería planificar estaciones y zonas logísticas asociadas a los nodos fabriles y productivos -esencialmente áreas metropolitanas españolas-, donde poder mantener esos stocks estratégicos y donde la manipulación de componente (manipulación de contenedores, desembalaje, montaje, distribución, expedición…) sea posible. Estas zonas logísticas deberían estar asociadas también a las grandes redes de transporte ferroviaria regionalizada de vocación geográfica a las que hemos hecho referencia anteriormente.**

**Conclusión. Todas estas consideraciones derivadas de un análisis inicial de los efectos de la crisis actual sobre el transporte y la logística no hacen sino reforzar las tendencias que la Unión Europea venía proponiendo en este último período. Las iniciativas del Green Deal y el desarrollo de la Red Transeuropea de Transportes (TEN-T, en sus siglas en inglés) van precisamente en esta línea. En el primer caso, los objetivos de esta política son tres[1]: cero emisiones netas de gases de efectos invernadero en 2050, desacoplar el crecimiento económico del uso de recursos y no dejar a nadie -ni a ningún lugar, atrás.**

**Algunos de estos objetivos sólo podrán ser conseguidos mediante una descarbonización del transporte y, en consecuencia, por una apuesta auténtica por el ferrocarril de mercancías y de pasajeros en Europa. En cuanto a la segunda[2], la Unión Europea no avanzará hacia una unión más perfecta -y por supuesto hacia un abastecimiento e incluso a una asistencia de emergencia ágil y capaz-, si no se dota de una red transeuropea de transportes que permita la permeabilización de fronteras y la interoperabilidad de los respectivos sistemas nacionales de transporte. Es loable que la Comisión Europea pida "carriles verdes" para el transporte de mercancías por camión entre estados que aseguren el control sanitario pero reduzcan al mismo tiempo los trámites a menos de 15 minutos[3] con el fin de agilizar el abastecimiento (23 de marzo de 2020), pero tal vez olvida que los auténticos "carriles verdes" son las vías de ferrocarril transeuropeas, todavía por desarrollar. Los trenes son capaces de mover grandes cantidades de mercancías con fiabilidad, pocos recursos humanos y un eficaz control origen/destino (y no en todas las fronteras que sean atravesadas). La crisis de COVID19 no hace sino acelerar la necesidad de completar ambos planes, puesto que no sólo no entra en contradicción con los mismos, sino que tienen una misma dirección estratégica y, por ello, los impulsa. Ciertamente una diferente gestión del tiempo parece inevitable en estos momentos, pero es igualmente necesaria una nueva gestión del espacio y de sus componentes, como el transporte y la logística.**

[1] https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal_en

[2] https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t_en

[3] https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/es/ip_20_510