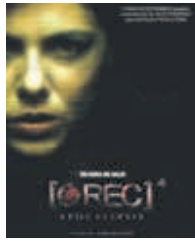


## ! [REC] 4, rodada en un barco entre Canarias y Terrassa

La película [REC] 4, dirigida por el director catalán Jaume Balagueró y que se estrenará el próximo mes de octubre, se ha rodado en un barco anclado en Canarias y sus interiores se han recreado en Terrassa.



## ? Intervenido una tonelada de alimentos en mal estado

¿En qué puerto mediterráneo la Guardia Civil ha intervenido más de una tonelada de alimentos perecederos en mal estado que transportaba una furgoneta de grandes dimensiones sin refrigeración?

## ! BBVA apoya a las empresas de transporte de EEUU

La filial del banco español BBVA en Estados Unidos, BBVA Compass, ha lanzado una nueva división para apoyar a las empresas de transporte y logística con servicios financieros y de crédito especializados.

### TRIBUNA

# La logística sin papeles

**Víctor Urruchi**  
Experto en logística global y comercio internacional



■ Culturalmente estamos preparados para el comercio electrónico. De los casi 3.000 millones de internautas que existen en la actualidad casi 1.000 millones ya compran por internet. En las próximas dos o tres décadas la economía online superará a la economía física en tamaño.

Los datos apoyan sin ningún tipo de duda estas afirmaciones, el comercio electrónico es uno de los pocos sectores en Europa que está creciendo a un ritmo de dos dígitos en la mayoría de los mercados, lo que representa 312.000 millones de euros en business-to-consumer, el 3,5% del PIB europeo.

En este nuevo contexto, las marcas van a ser más relevantes que nunca y el smartphone se convertirá en la principal plataforma de compra que ya ha irrumpido en el mercado para quedarse.

Ningún sector está al margen de

**El comercio electrónico es uno de los pocos sectores en Europa que está creciendo a un ritmo de dos dígitos en la mayoría de los mercados**

este fenómeno digital. No sólo la venta online ha crecido con fuerza en todas las categorías, sino aquellas empresas de servicios asociadas a las ventas, y especialmente la distribución, que al amparo de este fuerte dinamismo en la red ha tenido que enfrentarse a nuevos restos desconocidos hasta ahora.

En este canal, el consumidor final, es un cliente por norma general muy exigente, demandante de información ágil y actualizada en todo momento. Consecuentemente, espera que su experiencia de compra sea mucho más ventajosa que la presencial y para ello demanda información del estado de su pedido y una entrega en un plazo de tiempo más rápido y preciso, si estas demandas no se cumplen, habremos fracasado.

La singularidad de estos consumidores hace que las empresas de distribución estén acercando el stock lo más cerca posible a la demanda y esto supone cambios exigentes en la propuesta de valor. Es más que evidente que atender este nuevo contexto con los mismos parámetros logísticos de antaño no es viable, por tanto, nuevos modelos de gestión

en el aprovisionamiento tienen que ser valorados para poderlo servir de manera satisfactoria. No sólo se trata del flujo físico y financiero del producto, sino también de los sistemas de información y toda la documentación necesaria.

A nivel internacional, el flujo documental aún se gestiona de manera física en casi todas las modalidades de transporte, con emisiones en el país de origen para viajar, con o sin la mercancía, hasta el lugar de destino, fragmentando la información entre cada uno de los agentes que intervienen. Los documentos de transporte, de aduanas, e incluso los certificados, se pueden clasificar según su nivel de rutina, no por ser aburridos, sino por ser codificables como una serie de instrucciones comprendidas por un programa informático. De este modo, se puede aumentar la productividad, mejorando la comunicación y el acceso a la información del producto desde cada uno de los actores de la cadena de valor, hasta el consumidor final.

La industria del transporte aéreo ya se ha puesto manos a la obra a través de la creación del e-freight que pretende eliminar el papel de las cargas aéreas transmitiendo la información referente a través de mensajes telemáticos en su lugar. Se calcula que un envío promedio de carga aérea genera hasta 30 documentos diferentes en papel. Documentos relativos al transporte, a las aduanas, a los servicios en frontera, seguros, etc. prolongan el tiempo de transporte, aumentan su costo y reducen la comunicación entre las partes durante la emisión, control y recepción de los mismos.

El proyecto e-freight se presenta como una iniciativa que incluye a aerolíneas, exportadores, importadores, transitarios y aeropuertos, con el fin de agilizar las entregas aéreas en el menor tiempo posible y disponer de este modo, de una mejor trazabilidad del producto. Al tiempo, puede integrar la información entre aduanas de diferentes países y dar una mayor agilidad y seguridad a los trámites de exportación e importación. A pesar de ello, aquellas aduanas menos integradas se enfrentan a un problema de naturaleza diferente. Algunos países con un control administrativo excesivo, intentan equilibrar sus flujos comerciales exteriores y recelan de facilitar cierta información comercial que consideran estratégica. Como consecuencia, se están generando ciertos retrasos en la implementación con ciertas compañías y regiones cuyas autoridades van perdiendo credibilidad.

Aunque con cierto retraso, en mi opinión, el futuro exigirá sólo el



**Se calcula que un envío promedio de transporte aéreo de mercancías genera hasta 30 documentos diferentes en papel**

e-freight como manera de atender la demanda de particulares que compran a través de los nuevos canales de venta y que demandan de una rapidez de producto y trazabilidad que nunca habíamos visto antes.

IATA ha establecido tres pilares para la ejecución del proyecto, uno primero que vincula las aduanas del país de origen con el de destino,

implementando una gestión de los trámites sin papeles y cuyo objetivo es conseguir el 80% de cobertura mundial para el año 2015.

Un segundo pilar involucra a los diferentes aeropuertos internacionales, con un objetivo de trabajar sin papeles las ediciones de documentos como el Air Way Bill, los manifiestos y las declaraciones en terminal para ese mismo año. Por último, el tercer pilar implementaría la factura digital, el packing list y documentos técnicos entre vendedor y comprador con un objetivo de digitalización para finales del 2013.

A pesar de que los objetivos se van desarrollando en la dirección adecuada, los plazos de ejecución

se están retrasando respecto a los inicialmente trazados por las alteraciones en los avances tecnológicos y motivos comerciales, ya que no se trata de un grupo de actores y países homogéneos y existen importantes diferencias entre ellos en cuanto a sus necesidades más inmediatas y el desarrollo de sus infraestructuras. No asistimos por tanto a un grave problema, si se trata con una voluntad política determinada, pero el retraso en su implementación entre mercados impacta directamente en los consumidores, que no se verán beneficiados por las ventajas que el cambio de papel a transmisiones telemáticas ofrece.

Un menor costo, mejor tiempo de tránsito en la cadena de suministro, una mayor precisión en los datos y seguridad, son algunas de estas ventajas, pero sin olvidar que trabajar sobre una única plataforma de infor-

**La ejecución del proyecto e-freight se está retrasando por las alteraciones en los avances tecnológicos y motivos comerciales**

mación entre aduanas, aeropuertos, exportadores y gestores de la cadena logística, revertirá en una mejora de la coordinación y el desempeño de los procesos de negocio en el corto plazo como un todo.

### TOMAR EJEMPLO DE LA CARGA AÉREA

Como vemos, las ventajas de la virtualización de los documentos son más palpables que nunca, pero plantean desafíos importantes a las empresas, ya que también se debe de tener en cuenta la imprevisible dimensión humana. Los diferentes agentes que intervienen quizás perciban de manera diferente estos retos y los directivos han de ser conscientes que la resistencia a los intercambios mediatizados y una posible deslocalización de los procesos de emisión, control y entrega documental a un modo telemático, o incluso a un centro administrativo de menor costo, pueden perjudicar el resultado.

La industria aérea ya se ha anticipado a éstas y otras problemáticas, está realizando un trabajo minucioso y flexible, a fin de poder cumplir con las pautas y objetivos marcados en el e-freight, desde el fabricante hasta el consumidor final. El resto de la industria del transporte debería comenzar a tomar buena nota de los estándares en torno a la digitalización de los documentos, porque quizás, el mayor reto de todos es crear conciencia a las empresas sobre el valor de una eficiente operación logística internacional, teniendo en cuenta que e-commerce es dinámico y complejo, pero que también representa una oportunidad para trabajar sobre este dinamismo en las operaciones, digitalizando procesos y documentos y garantizando la eficacia global que este canal de ventas ha definido. ■