



El mundo de los estibadores se ha visto agitado por una resolución que abrirá el mercado a la competencia en un sector que además de ser clave para la economía local e internacional, también tiene un impacto estratégico en la gestión operacional de cualquier compañía que utilice la distribución marítima como modelo logístico. La reforma del sector impone romper el monopolio de la SAGEP quien tiene el control de la estiba tanto en el establecimiento como de la contratación y supondrá una reducción de su sueldo en un 60%.

Los estibadores trabajan a turnos, a lo largo de todo el horario de operación del puerto o la terminal, con frecuencia 24 horas al día, siete días por semana, en todo tipo de situaciones meteorológicas, para asegurar que se pueden cargar y descargar las mercancías de los buques, de la forma más rápida y segura que sea posible, siempre que un buque lo necesite.

Análisis

Oriol Closa

PROFESOR DE LOGÍSTICA INTEGRAL Y OPERACIONES (UOC)



Una cadena logística cautiva de los puertos

El paro provoca caos porque los afectados no tienen capacidad de reacción debido a la falta de producto almacenado

sita. Su trabajo se desarrolla dentro del buque y en la bodega del barco.

Dependiendo del sector, la afectación de esta huelga tiene mayor o menor relevancia; en mercados con producto de importación perecedero el bloqueo en el puerto puede reportar grandes cantidades de pérdida directa del valor del producto; si nos referimos al mercado de los componentes de producción, el retraso en la entrega debido a una razón no

contemplada en el plan de suministros puede causar el paro de la línea de producción, con el consiguiente impacto tanto a nivel de capacidad productiva como en mano de obra requerida; en definitiva, la cadena de suministros que usa el transporte marítimo como modelo de transporte está completamente cautiva de la capacidad de carga y descarga de contenedores en el puerto.

Procesos flexibles

Vivimos y trabajamos en un entorno en continuo movimiento en el que la flexibilidad en los procesos es clave para ser eficientes en todos los sentidos. La cadena de suministros forma parte esencial de este sistema optimizado de gestión y para ello debe trabajar con niveles de *stock* mínimos y acordes con la demanda a corto plazo para evitar costes financieros o la obsolescencia de los productos que distribuye.

Esto implica ajustar los engranajes de la cadena de suministros para que funcione como un reloj; desde la planificación de la demanda, hasta la producción, distribución y facturación de un producto. En este entorno de estrés de la cadena logística, el paro de uno de los componentes principales hace que no haya capacidad de reacción debido a la falta de producto almacenado y en consecuencia el impacto sobre el cliente final es inevitable.

Algunas compañías han optado por empezar a utilizar puertos europeos cercanos y desde allí hacer el último tramo de la distribución vía carretera. Es una solución, aunque con un mayor coste logístico. Se trata de decisiones estratégicas *improvisadas*; aunque quizá debería hacerlos reflexionar sobre la necesidad de tener siempre preparado un plan de contingencia logístico para reaccionar rápidamente ante situaciones imprevistas. ≡