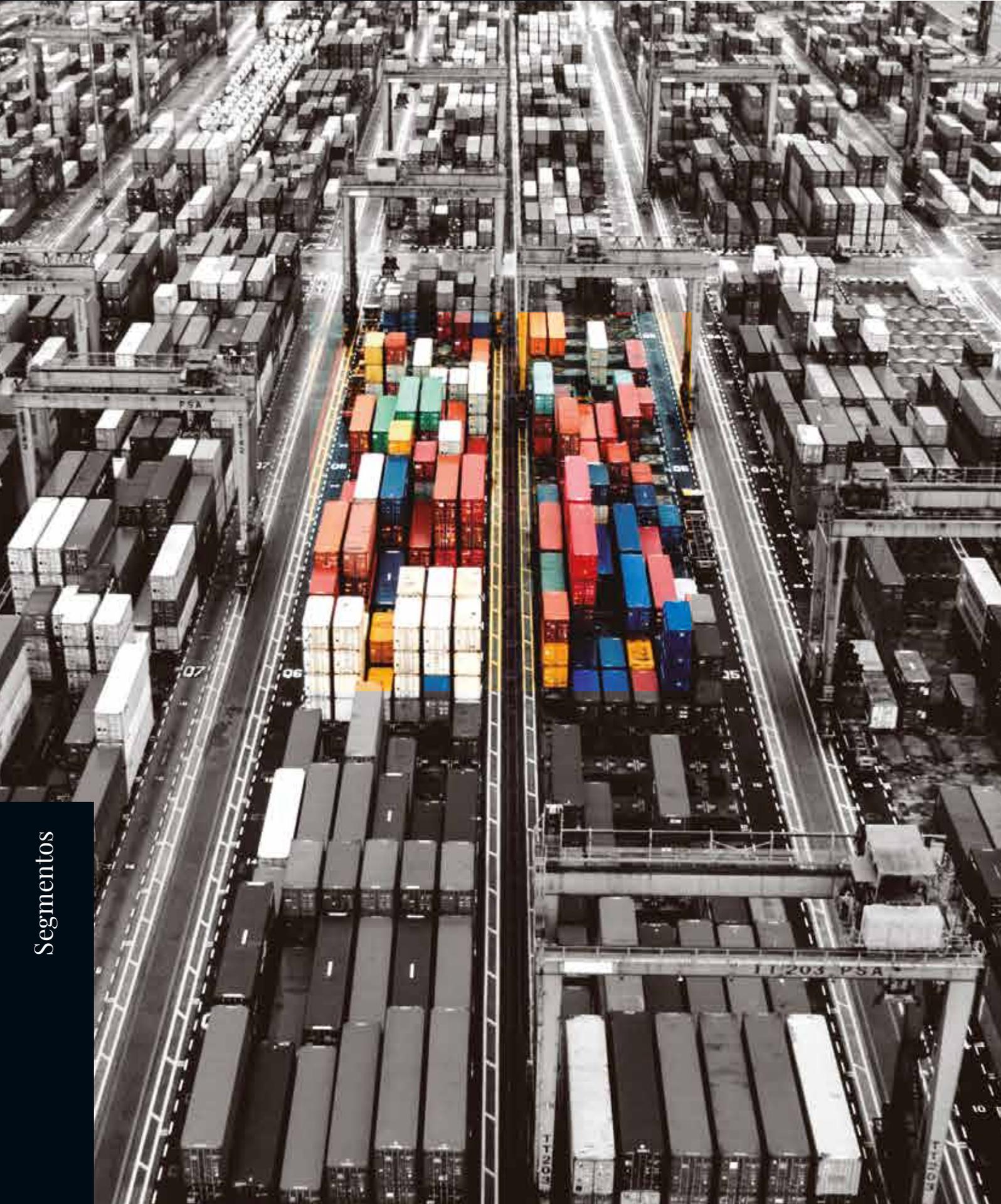


El sector logístico en España

seegman 



Segmentos



Los operadores logísticos, dentro del contexto más general de las cadenas de suministro (supply chain), cumplen con una función esencial: la planificación, ejecución, y control de los productos hasta su entrega final a los clientes, en tiempo y forma.

Así, los operadores logísticos deben obtener la mejor relación precio-valor a la hora de contratar servicios, y optimizar procesos para entregar los productos en los plazos convenidos.

Todo esto dentro de un contexto altamente desafiante: las repercusiones prácticas a la hora de instrumentalizar la Industria 4.0, tanto desde el punto de vista operativo como social, que no dejan de ser apasionantes. Cada vez son más las empresas, organizaciones e instituciones académicas que dedican recursos, esfuerzos y tiempo en su desarrollo. Lo cierto es que debemos asumir que cada día más, la competencia se dirime en el tablero tecnológico.

Todo proceso logístico está fundamentado en ciertos pilares comúnmente aceptados: (i) compras, (ii) servicio al cliente, (iii) gestión de inventarios, (iv) almacenamiento, y (v) transporte. En cada uno de estos aspectos, la maximización de los procesos de calidad y la optimización en la eficiencia y control de costos se repiten como características comunes.



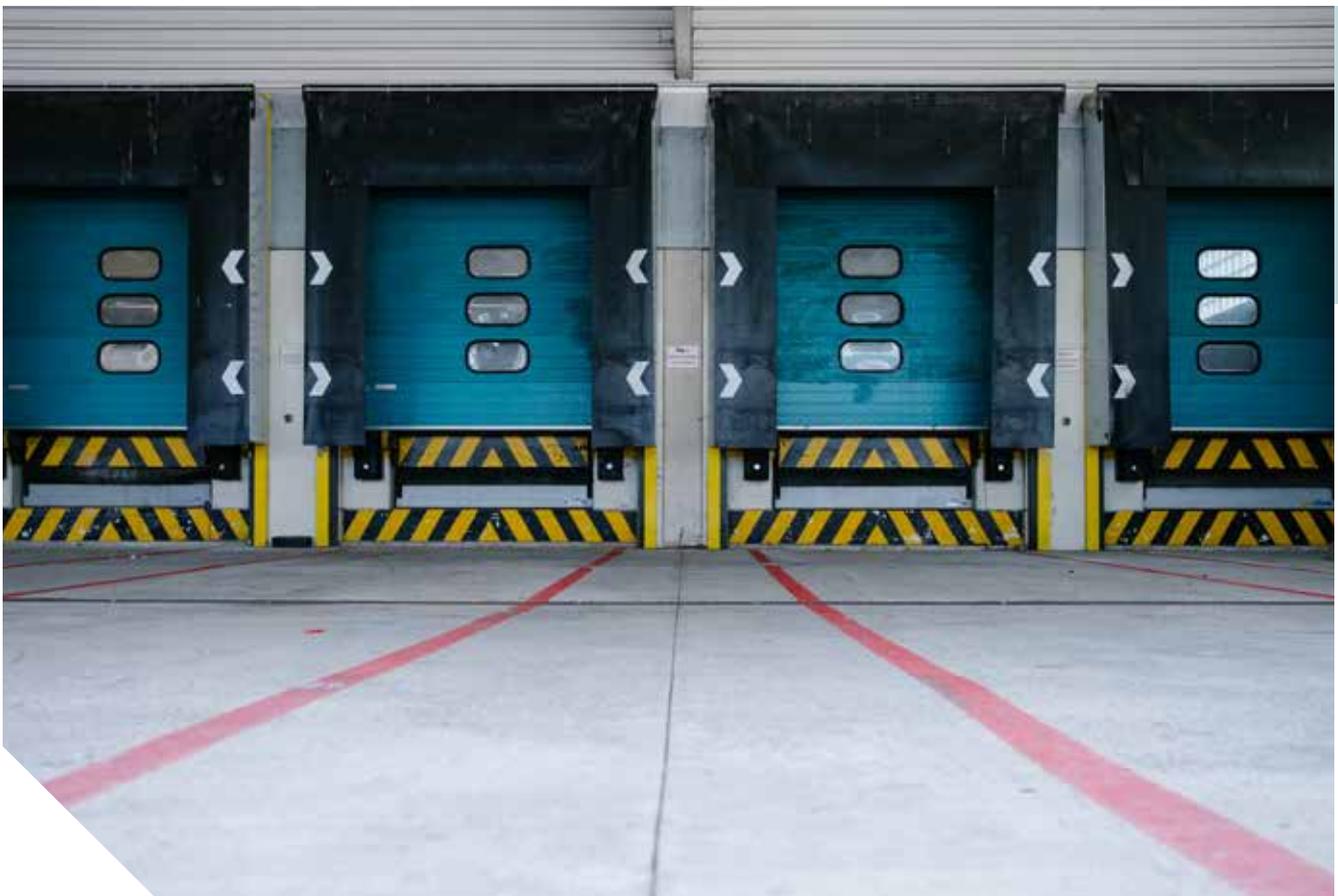
El usuario, intermediario o final (sea una corporación o un individuo), ha terminado por esperar el mismo nivel de servicio: que lo que hemos comprado llegue en perfecto estado, íntegramente ajustado a las aspiraciones que teníamos del producto o servicio que hemos adquirido, en el mínimo tiempo posible. Cuando esto no ocurre, hemos perdido toda timidez para devolver el producto, presentar un reclamo o, frecuentemente, ambas.

Para el operador logístico esto representa un reto cada vez mayor. Debe contar con un sistema de gestión integral de toda la cadena logística como una sola entidad, y no de la atención separada de cada una de sus funciones, con la intención de anticiparse a las necesidades o los deseos del cliente.

Esto es igualmente cierto en el caso del operador logístico que se maneja en el marco de una gran organización como en el caso de la

competencia minorista, lo cual ha transformado dramáticamente la manera como las empresas distribuidoras enfocan sus operaciones logísticas. Hoy en día hace falta tener acceso a, y servirse de manera intensiva de las tecnologías de la información como fuente de ventaja competitiva. La gestión de logística integral es un proceso orientado al servicio, desde el abastecimiento de la materia prima hasta la entrega del producto terminado.

La producción, aunque pueda ser masiva, es hecha a la medida a través de procesos de automatización en tiempo real y transparencia total de los procesos. Esto genera una necesidad de distribución en las grandes ciudades, la logística urbana (last mile), cuya actividad está íntimamente relacionada con los movimientos de distribución comercial y suministro de bienes. La presión para entregar productos (perecederos o no), de forma casi instantánea, ha ido en aumento a la vez que ha crecido de forma exponencial el abanico de productos ofertados.



En España, tanto el sector de la logística como el del transporte, llevan cuatro años seguidos creciendo con una tasa superior al 3%, por encima del PIB español. Ambos sectores claves para el desarrollo y el crecimiento del país, han tenido siempre una importancia fundamental, pero el crecimiento exponencial del comercio online y los nuevos hábitos de consumo han sido factores claves en este proceso de crecimiento.

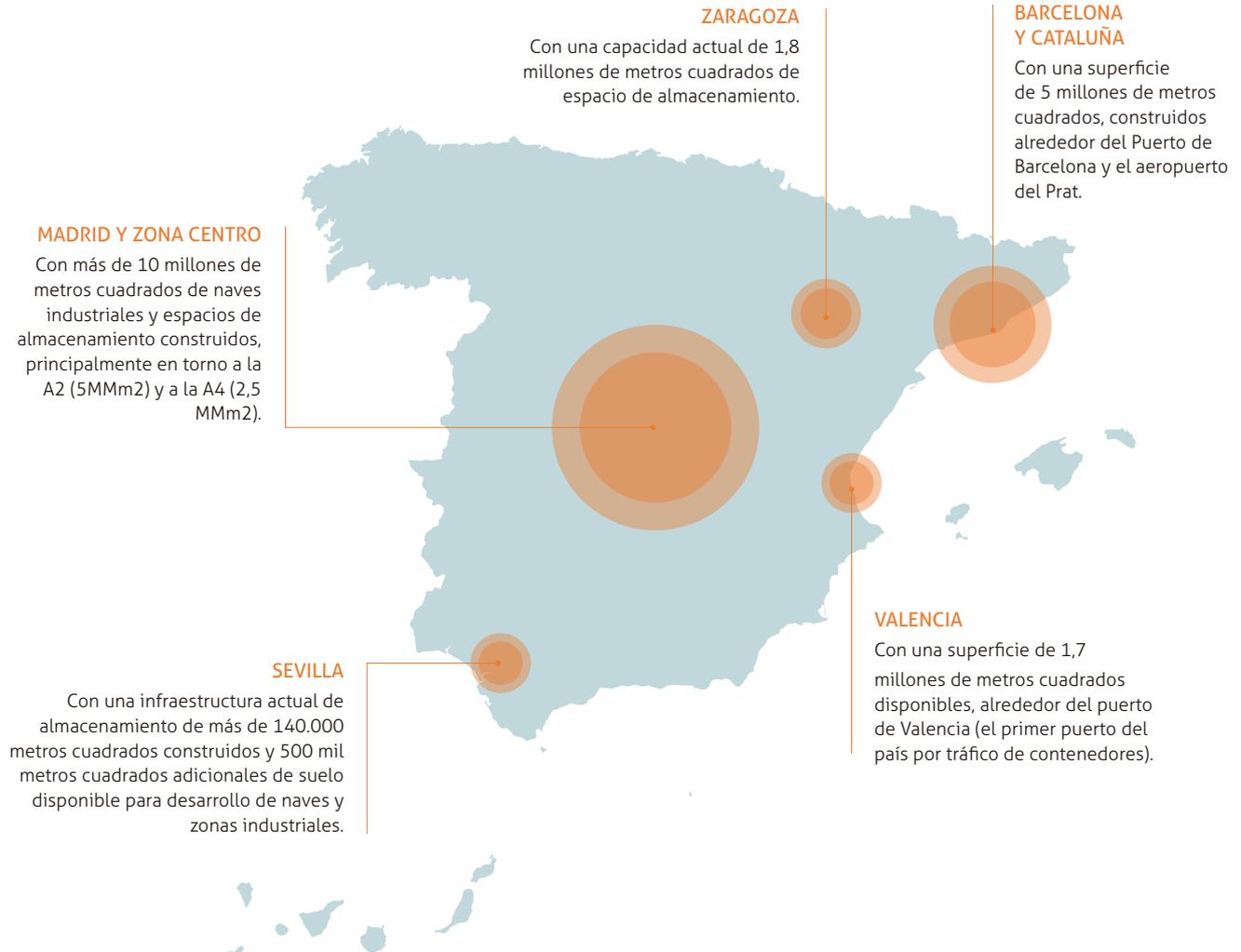
Según datos del Instituto Nacional de Estadística (INE), el crecimiento anual en 2018 fue del 5,6% con respecto al ejercicio 2017. Asimismo, el sector logístico español representó casi el 3% del PIB durante ese mismo ejercicio.

Analizado por segmentos, la facturación del transporte de mercancías por carretera se ha incrementado en un 5% interanual a final de 2018, el transporte en ferrocarril 3%, la facturación de transporte marítimo y por vías navegables interiores 6,8%, mientras que la facturación del transporte aéreo ha crecido un 9,9%. En general, la cifra de negocio del almacenamiento y las actividades anexas al transporte acumulaba un crecimiento del 6% en el mismo ejercicio, mientras que la facturación por las actividades postales y de correos acumulaban un ascenso del 4,8%. A modo de comparación, la cifra general del sector de servicios español crecía en el mismo período casi 2% menos que el sector de transporte y almacenamiento.

No es distinta la situación del sector logístico a la hora de crear empleo. Según afirma el informe Randstad sobre Tendencias Salariales, más de la mitad de las empresas del sector han aumentado su plantilla durante el último año. Sin duda, los aumentos de las ventas online y a domicilio requieren que los empleados del sector estén cada día más preparados, para atender con la eficiencia en el servicio, calidad y rapidez que exige el sector.

La ubicación geopolítica de España, los lazos históricos, culturales y lingüísticos que la unen con los países de América Latina, así como la infraestructura vial, portuaria y aeroportuaria desarrollada durante las últimas décadas ponen al país en una situación particularmente atractiva.

España cuenta con cinco áreas geográficas con infraestructuras de almacenamiento de envergadura bien definidas como ejes de planificación logística:





Adicionalmente, hay tres zonas con marcado potencial de desarrollo como nuevos centros de acopio y ejes comunicacionales: Vitoria, con unos 7 millones de metros cuadrados de suelo disponible para la construcción de naves industriales; Bilbao, importante por la infraestructura logística de su puerto; y Guarromán, en la provincia de Jaén.

En algunos casos la ocupación media de espacios de almacenaje puede ser muy elevada. Por ejemplo, durante el último cuatrimestre de 2018, la ocupación media del almacenamiento en frío alcanzó el 87%.

En la Comunidad de Madrid, la actividad logística y de transporte, representa el 5,7% del PIB regional, con un parque de casi 32 mil empresas, que generaron más de 9.500 millones en 2018. En Madrid se encuentran domiciliadas tres de cada cuatro empresas dedicadas a transporte y logística en el país y la región absorbe el 60% de la importación de mercancías en el país. El sector genera uno 174.000 empleos, de los cuales 32.000 son autónomos.

Adicionalmente, está previsto que en Arganda del Rey se construyan 2,8 millones de metros cuadrados nuevos, con capacidad para instalar hasta 120 empresas logísticas diferentes.

Únicamente a modo de ejemplo, en febrero de 2019 DHL inauguró su nuevo centro de conexión internacional en la terminal de carga aérea del aeropuerto de Barajas. La inversión de este centro estuvo en el entorno de los 93 millones de euros y se estima que genere unos 200 nuevos empleos en la región.

La mayor dificultad, claramente, está en el transporte de mercancías. Aunque la red de carreteras está muy desarrollada, la red ferroviaria para el transporte de bienes requiere de una inversión importante, tanto dentro del país como parte del proceso de integración de la red ferroviaria europea.

Como en cualquier otro segmento, la estructuración del negocio como operador logístico no solamente requiere un preciso conocimiento técnico de los procesos involucrados, de los aspectos comerciales, del mercado y de la competencia, sino que además tiene que venir acompañado de un análisis legal detallado. Este análisis legal debe partir de la selección de la figura más idónea. En el caso de los individuos dándose de alta como autónomo, o en el caso de las personas jurídicas haciendo la selección del vehículo corporativo apropiado, estableciendo una sociedad en España o registrando una subsidiaria, siendo las opciones más habituales - en ambos casos - el registro de una sociedad de responsabilidad limitada o una sociedad anónima.

No escapan los temas fiscales (incluyendo no solo los temas de tributación local sino también los que involucran importación y exportación de bienes). Además de los impuestos de renta o corporativos que correspondan a la persona (natural o jurídica)

llevando a cabo la actividad, están los temas relacionados con las tarifas aplicables a bienes que proceden de países no miembros de la Unión Europea. En estos casos, corresponderá importar mercancías y habrá que comenzar por la determinación del origen y la clasificación que le corresponda, según la nomenclatura arancelaria del sistema aduanero común de la Unión Europea (TARIC).

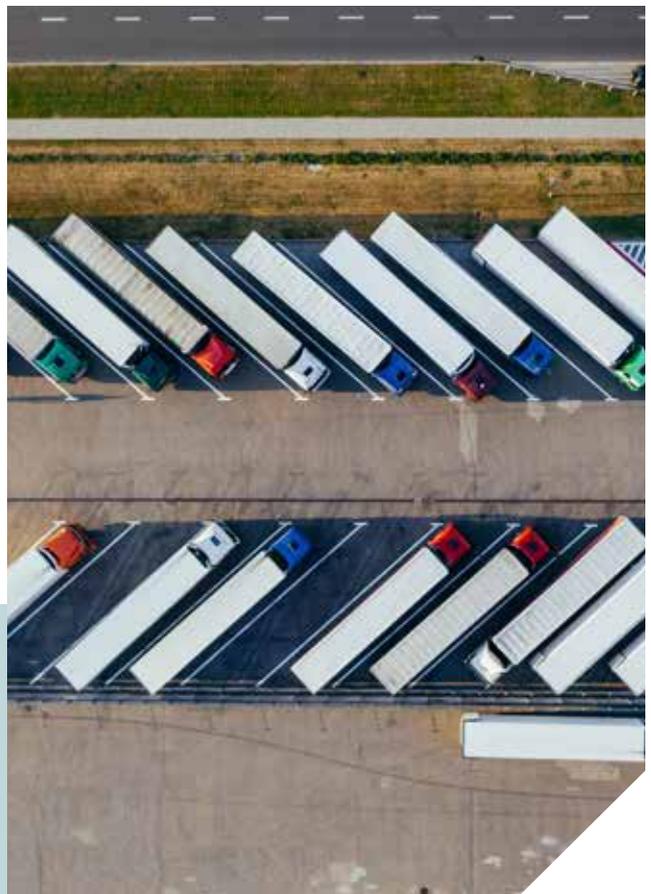
El arancel aplicable dependerá de una serie de consideraciones previas (por ejemplo, si se trata de perfeccionamiento activo, perfeccionamiento pasivo, transformación, importación temporal), y su determinación servirá no solo para identificar la partida arancelaria correspondiente y el porcentaje de IVA aplicable, sino también la necesidad de cumplimiento de otros requisitos (licencias de importación particulares, servicios de inspección previos, etc.).



Una vez identificado el origen y la partida, se puede determinar el valor en aduana (o valor CIF), para aplicar el porcentaje del arancel. Teniendo esto se podrá calcular la base que corresponderá al IVA.

No se pueden dejar de lado tampoco los temas relacionados con la obtención de permisos y licencias, por ejemplo, la licencia de importación o la tarjeta de operador de transporte de mercancía por carretera (siendo operador de transporte de mercancías, toda persona física o jurídica que ejerce esta actividad como agencia de transporte, transitario, almacenista, distribuidor u operador logístico).

Es igualmente relevante el análisis sobre la necesidad de contratación de seguros y fianzas, sean el resultado de una obligación legal, de la práctica habitual de la industria o simplemente de la precaución y buen arbitrio propio del operador. Estos incluyen pero no están limitados a seguros de responsabilidad civil, (y más específicamente cuando sea necesario, responsabilidad civil de administradores y directores), seguros de responsabilidad medioambiental, seguros relacionados con costos de defensa jurídica, seguros que cubran contingencias y percances en los almacenes, en la instalaciones, o sobre las flotas de transporte; seguros que cubran accidentes de empleados (frecuentemente requeridos por los convenios colectivos), e incluso seguros por riesgo de impacto.





Patricia Pascual

ppascual@seegman

Encargada Departamento de Movilidad Internacional

Asesora a clientes internacionales en diseño de estrategias de impatriación y expatriación.

Abogada colegiada especializada en movilidad global corporativa y normativa migratoria. Licenciada en Derecho por la Universidad Complutense, LLB en derecho inglés por la Universidad de Kent y diversos cursos de especialización en extranjería, materia de movilidad global corporativa y normativa migratoria.



Leonardo Britto

lbritto@seegman

Director de la práctica de derecho de inversión.

Asesora a clientes internacionales en el establecimiento de inversiones en España.

Abogado especialista en el asesoramiento a inversores internacionales con intereses principalmente en España, Europa y Latinoamérica en asuntos societarios, derecho de inversiones y resolución de conflictos.

seegman 

Seegman es un despacho de abogados localizado en Madrid y con un equipo multidisciplinar e internacional, con una amplia experiencia en la asesoría jurídica personalizada a clientes extranjeros con vocación de invertir en España.

El presente folleto tiene carácter publicitario y meramente informativo. Para la prestación de servicios de asesoría legal profesionales debe dirigirse directamente al despacho a través de los contactos especializados señalados.

Seegman se refiere a la sociedad Seegman Servicios Jurídicos, S.L.P., provisto con NIF B88144852.

Paseo de la Castellana 53
28046 Madrid. España
+34 91 080 09 29
firstcontact@seegman.com
www.seegman.com

