

Zonas de actividad logística. Perspectivas de futuro

Juan Carlos HUERTAS
Javier BARREIRO

Directores Técnicos de la Dirección General de Planificación Interregional de Grandes Infraestructuras

RESUMEN: La implantación de zonas de actividad logísticas, como elementos capaces de articular redes de transporte y dar convergencia a servicios logísticos, pasa por la definición de una malla estructurante y estratégica. Desde esta óptica puede considerarse y estructurarse un apoyo de la Administración Central en materia de accesos y fomento de la intermodalidad, referido sobre todo a aquellas Z.A.L. que posean un ámbito geográfico de servicio nacional e internacional.

El análisis efectuado sobre los principales flujos de mercancías en el comercio exterior de la Península y sobre los principales flujos de mercancías del ámbito nacional, ha permitido al Plan Director de Infraestructuras (PDI) la selección y jerarquización de las principales áreas logísticas, definiendo su ámbito geográfico y su importancia económica.

INTRODUCCIÓN

La evolución del concepto y contenido de la función logística y su valoración como instrumento clave para la obtención de ventajas competitivas está siguiendo un camino que nos conduce a la superación de una visión inicial, de carácter parcial, que le asignaba funciones desagregadas, relacionadas con el almacenaje y la distribución, situándonos ante una función orientada al servicio al cliente, integrando los flujos de materiales y de información e incluyendo clientes y proveedores.

Las tendencias más avanzadas se sitúan en la optimización de los costes totales de

aprovisionamiento, producción y distribución, en lugar de actuar únicamente sobre los costes de fabricación.

Esto conlleva una modificación de las estrategias y políticas no sólo de fabricación sino de selección de proveedores y distribuidores, ya que además de valorar el nivel de cooperación, en algunos casos puede contemplarse la integración operativa con el cliente, selección de fuentes mixtas de aprovisionamiento y otros aspectos que apoyan un desarrollo operativo y de negocio, en esta línea.

Parece oportuno conseguir un posicionamiento adecuado, para hacer frente a los cambios necesarios y evitar los riesgos que pueden derivarse de la falta de reacción

ante una situación identificada por la internacionalización del mercado, el crecimiento de la competencia, la orientación hacia la calidad de servicios y la búsqueda de la máxima productividad de los recursos.

Para adaptarse a estas condiciones de operación, los fabricantes y distribuidores necesitan de unos operadores logísticos que proporcionen los criterios y medios organizativos y tecnológicos capaces de acelerar el cambio hacia un nivel de servicio óptimo, a un coste competitivo, ya que la respuesta empresarial debe tener en consideración que el nivel de exigencia es cada vez mayor.

En este proceso de rápida evolución, hay que considerar la importancia de las tecnologías de la información, para la gestión logística que favorecerán la consecución de un nivel adecuado de servicio al cliente, con la máxima productividad en la gestión del tráfico y en las operaciones más desagregadas.

Y esto es así, ya que el aumento de intercambios y la reducción del tamaño de los envíos se traduce, de forma inmediata, en un aumento desproporcionado de la información de acompañamiento y control que es necesario optimizar en su generación y uso.

A la vista de esta situación que demanda acciones coordinadas sobre los flujos de mercancías y de información y que se está desarrollando de forma gradual y con diferente ritmo de implantación según el sector productivo al que se refiera, la logística constituye una función clave para alcanzar los objetivos de calidad de servicio al cliente y máxima productividad de las operaciones.

LOGÍSTICA Y ACTIVIDAD ECONÓMICA

La logística aparece como una actividad del sector servicios, relacionada con la actividad económica y que afecta a áreas importantes del sistema productivo y dentro de ellas a una nueva manera de interpretar los procesos de almacenamiento y distribución, tanto de materia prima como de producto

acabado, asegurando su disposición en el momento y lugar adecuado.

Acorde con su relación con la actividad económica, puede decirse que la función logística no es una tarea específica de las empresas del sector transporte y la relación con este sector se deriva de que fueron estas empresas las que iniciaron el proceso de traspaso de funciones, debido a la importancia del transporte en los procesos de almacenamiento y distribución.

No obstante, los centros de distribución se están orientando, cada vez más, a la generación de valor añadido, adquiriendo importancia el concepto de centro de distribución y consolidación de mercancías donde se pueden realizar funciones más complejas de perfeccionamiento del producto acabado (etiquetado, embalaje...).

Como soporte para el éxito de las operaciones, las técnicas de planificación y gestión integrada y flexible de la cadena de aprovisionamiento, producción y distribución permiten la reducción de plazos de entrega, de acuerdo con un posible aumento de la frecuencia de producción y distribución que puede dar lugar a un servicio en un área geográfica más amplia con el mismo plazo, menos existencias y menor número de centros.

En este sentido se aprecia una evolución de las centrales de transporte cuya actividad primordial, el almacenamiento y la ruptura de la tracción, se transforma en actividades de mayor contenido económico y estratégico, pasando a formar parte de la gestión de la cadena logística, y a su vez planteando la necesidad de disponer de una infraestructura capaz de concentrar dichas funciones.

Todo ello viene a expresar que la caracterización de una zona de actividades logísticas (ZAL) es diferente de la de una central de transporte, entendida ésta en el sentido tradicional del término.

La ZAL se configura como un elemento básico, aunque no exclusivo, capaz de conectar y articular redes de transporte y dar una solución válida, a nivel organizativo y técnico, a la convergencia de servicios logísticos. Ello supone ofrecer una respuesta adecuada a las exigencias de la economía, con la fiabilidad y los rendimientos que exige el entorno y teniendo en cuenta, en su planteamiento, la necesidad de resolver los

problemas que se pueden plantear de inserción en el tejido industrial de ámbito local, así como su conexión con las cadenas de transporte internacional.

No obstante, en una primera fase de implantación es conveniente considerar la definición de una malla estructurante y estratégica, evitando definir las plataformas aisladas, gestionadas unitariamente y que responderán a diferentes proyectos según tráfico, operadores, estrategia comercial..., tendiendo, por el contrario, al análisis de la totalidad de áreas pertenecientes a espacios regionales o interregionales donde se están desarrollando o es previsible un desarrollo de funciones logísticas similares o complementarias.

Es con esta óptica más amplia, desde la que puede considerarse y estructurarse un apoyo de la Administración Central en materia de accesos y fomento de la intermodalidad que posibilite la puesta en valor de ciertos argumentos socioeconómicos y favorezca la lógica industrial y comercial, fomentando las estrategias de operadores públicos y privados.

ANÁLISIS DE INTERVENCIÓN O APOYO DE LA ADMINISTRACIÓN CENTRAL

La LOTT es la legislación marco para el desarrollo de los Centros de Transporte y cabe destacar que la Administración Central no es competente en las denominadas Estaciones de Transporte por carretera, correspondiendo la iniciativa a las administraciones Autonómicas y Municipal.

De acuerdo con su propio ámbito competencial, la intervención de la Administración Central debe centrarse en aquellas áreas logísticas que posean un marcado ámbito de influencia nacional o al menos claramente suprarregional, entendiendo dicho ámbito desde la óptica de la distribución o recepción de mercancías en España y con estricto respeto por las iniciativas de las demás Administraciones.

Así para una clasificación simplificada de los Centros Logísticos basada en el ámbito geográfico de servicio que da lugar a una

jerarquía de centros Internacionales, Nacionales, Regionales y Locales, la intervención de la Administración Central debe referirse básicamente a las dos primeras clases citadas y dentro de ellas, con especial énfasis, a la relativa al ámbito internacional.

En las otras dos, Regionales y Locales, la intervención debe enmarcarse en el enunciado de recomendaciones derivadas de su armonización con centros de primer orden, todo ello complementado con apoyos eventuales para la construcción de infraestructura de accesos y telecomunicaciones.

La conjunción del factor relativo a la amplitud del ámbito dentro de España, más el factor relativo a su condición de tráfico internacional, ocasiona el que aparezcan como grandes enclaves logísticos, las áreas centradas en las grandes infraestructuras portuarias y aeroportuarias, teniendo un ámbito mucho más reducido las áreas logísticas basadas en el modo carretera. Todo ello sin olvidar la importancia de estos últimos centros tanto desde la óptica económica como desde la óptica de su papel para completar la cadena logística y en la ordenación del territorio.

De acuerdo con lo dicho, cabe anotar que la inclusión del factor modo de transporte añade una nueva cualificación a la clasificación de los centros en los que la intervención estatal puede ser prioritaria.

Globalmente y a tenor de los análisis efectuados, las áreas logísticas de primer rango son: Madrid, Barcelona, Valencia, Andalucía Occidental (Bahía de Cádiz, Bahía de Algeciras y Sevilla), País Vasco-Navarra.

CRITERIOS DE INTERVENCIÓN Y APOYO

La intervención y/o apoyo de la Administración Central en el proceso de desarrollo de los centros logísticos cabe centrarla en los siguientes aspectos:

Definición

Resulta de interés explicitar una mayor concreción de los contenidos y funciones a

desarrollar en cada tipo de instalación: Centro Integrado de Transportes, Zona de Actividades Logísticas etc., al objeto de facilitar la determinación de los tipos de intervención y ayuda a implementar en cada caso.

Planificación

a) Desde un primer punto de vista, resulta imprescindible la determinación precisa de las principales áreas que deben ser objeto de potenciación.

Una vez elaborada esta jerarquización, resulta conveniente que el Estado coadyuve a la realización del planeamiento de mayor detalle en la determinación de los restantes centros logísticos de ámbito regional y local, completando así el mapa logístico nacional. Este planeamiento más detallado (Planes Logísticos Regionales) tiene que efectuarse lógicamente de acuerdo con las demás administraciones interesadas y concertados con la iniciativa privada.

b) Desde otro punto de vista, hay que destacar la importancia de que los futuros Planes Especiales de Puertos y Aeropuertos recojan entre sus determinaciones las correspondientes a las respectivas áreas logísticas. Es necesario incentivar la coordinación con la planificación de infraestructuras dando soluciones a los problemas de intermodalidad en y entre los nodos fundamentales de las áreas seleccionadas.

c) Potenciar iniciativas de integración hacia Europa (Madrid-Lisboa, Vigo-Oporto, Algeciras-Norte de África).

Reglamentación

Dado el papel que juega el sector logístico en el conjunto de la economía, cabe estudiar la posibilidad de otorgar a los Centros Logísticos una cierta consideración de equipamiento metropolitano o de sistema general metropolitano.

Otros ámbitos de actuación se establecen alrededor de comisiones mixtas para análisis y concreción de ayudas para facilitar el desarrollo de estas infraestructuras o plataformas.

Dotación de infraestructura

La dotación de infraestructura necesaria para poder proporcionar una adecuada calidad de servicio es, sin duda, un factor importante a considerar en la programación de inversiones por parte de la Administración Central.

Las actuaciones principales se refieren a:

- Creación de las terminales logísticas propiamente dichas.
- Construcción de las infraestructuras viarias y ferroviarias de acceso.
- Dotación de infraestructura de telecomunicaciones.

La concepción y planificación de las actuaciones infraestructurales debe efectuarse teniendo presente el objetivo que destaca la importancia del desarrollo del transporte intermodal.

Coordinación con otros departamentos de la Administración

a) Coordinación intermodal.

El aprovechamiento óptimo de las posibilidades de un centro logístico plantea la conveniencia de establecer un adecuado servicio intermodal entre las principales áreas logísticas del país.

Para ello es necesario llevar a efecto una adecuada coordinación con los distintos organismos o administraciones competentes (AENA, Puertos, Comunidades Autónomas, etc.), siendo asimismo de particular interés la coordinación con la iniciativa privada.

La coordinación intermodal debe efectuarse en los capítulos relativos a:

- Planificación y construcción de infraestructuras.
 - Prestación de servicios.
- Desde otro punto de vista la coordinación debe efectuarse teniendo en cuenta:
- La conexión intermodal entre áreas logísticas.
 - La conexión con los ejes intermodales europeos.

Este proceso de coordinación puede llevarse a efecto mediante la realización del correspondiente Plan Intermodal Logístico.

b) Coordinación de servicios complementarios

La calidad funcional de los centros, sobre todo de los basados en puertos y aeropuertos, depende en numerosas ocasiones de varios departamentos ministeriales. En este sentido, resulta necesario favorecer la coordinación con los ministerios de Sanidad, Interior y Hacienda para facilitar el despacho de Aduanas, Fitosanitario, Soivre..., que pueden suponer factores claves de selección (despacho, disponibilidad...) para algunas plataformas.

c) Coordinación en el área de las telecomunicaciones

Resulta muy conveniente la creación y organización de un Plan Coordinador del Sistema de Telecomunicaciones Logístico, capaz de aunar los variados esfuerzos individuales que en la actualidad se están llevando a efecto por distintos organismos y operadores: Aduanas, Puerto de Santander, Puerto de Valencia, etc.

d) Coordinación económica.

La coordinación económica de las diversas administraciones entre sí y con la iniciativa privada debe evitar la existencia de procesos inversores no coordinados que no faciliten el mejor aprovechamiento de los recursos.

En el apartado económico cabe también considerar la posibilidad de facilitar el acceso a vías complementarias de financiación, fundamentalmente a través de los fondos comunitarios.

Finalmente y al igual que para los demás aspectos reseñados, resulta de cierta importancia la formulación de las tipologías de acceso de la financiación privada en la creación de las áreas logísticas. Éstas deberán evitar la especulación urbanística y asegurar rotundamente el cumplimiento de objetivos.

e) Coordinación informativa.

Dado que el sector logístico se ha desarrollado recientemente en España, adquiere cierto interés el desarrollo de Planes Informativos entre profesionales y productores que pongan sobre el tapete las ventajas que conlleva el desarrollo logístico.

Complementariamente, sería deseable la definición e implantación de cursos de

formación y de perfeccionamiento de profesionales del sector logístico para que puedan participar con suficiente nivel en el desarrollo de la actividad que cada día adquiere mayor importancia, a la vez que se incrementa la complejidad de los retos a los que tiene que hacer frente.

FACTORES DE ESPECIALIZACIÓN Y LOCALIZACIÓN DE PRIMER NIVEL

Euro-región.

El desarrollo y consolidación de una Europa sin fronteras, con la confirmación de una situación económica y de intercambios basada en el mercado único, propicia la aparición de nuevos conceptos operativos y de competencia, de carácter territorial, que pueden ordenarse alrededor de un término específico como es la euro-región.

La consideración de las zonas de reparto y distribución desde una óptica supranacional da lugar a necesidades operativas que pueden resolverse desde un número menor de centros, que si se considera desde un punto de vista más reducido.

Ello conlleva a conceder cada vez más importancia a las estructuras logísticas centrales que bien es cierto, necesitan de un apoyo en estructuras regionales para su definitiva consolidación, a la vez que se pone de manifiesto la superación de la actividad predominante de almacenaje.

Corredor de transporte europeo

En Europa existen tres zonas o ejes de transporte que, conocidos los volúmenes de mercancías transportados a través de ellos y debido a su densidad de población o potencial industrial, son susceptibles de acoger con mayor prioridad y necesidad plataformas que consoliden y distribuyan grandes flujos de transporte a nivel europeo:

- Zona de unos 250 Km alrededor de Amberes: esta zona que cubriría el conjunto de todo el Benelux y el norte de Francia, dispone de una gran densidad de población y de la existencia de grandes centros de transporte (puertos y aeropuertos).

- Eje Regano sur entre Basilea y Frankfurt: esta zona que goza de una posición muy centrada y equidistante de puntos de fuerte desarrollo, se inscribe en un espacio densamente poblado y con excelentes infraestructuras de transporte.

Esta zona esconde un gran potencial al considerar la incorporación progresiva de los mercados del Este en el contexto europeo, ya que ocupa una posición económica y geográfica privilegiada.

- Eje Mediterráneo Occidental entre Valencia y Génova: zona ideal para acoger plataformas logísticas que atiendan las necesidades y potencien la capacidad de desarrollo de los territorios del Sur de Europa. Este eje no se limita a una estrecha franja territorial, sino que incluiría también las grandes urbes de Madrid, Lyon y Milán.

Factores de localización en el ámbito nacional.

En el caso español existen otros factores de localización de primer nivel. La áreas de localización óptima serían aquellas que, dentro de la geografía y la economía españolas, cumplan con las siguientes características:

- Producción elevada, para asegurar una demanda importante de los servicios logísticos asociados a la producción y al transporte que aportaría una ZAL. Entre regiones con producciones industriales similares debería primar aquella especializada en productos menos susceptibles de ser distribuidos en unidades de carga completa.
- Volumen de consumo apreciable, el cual generará unas necesidades de distribución





de mercancías que una ZAL conseguiría racionalizar. En este sentido, las grandes áreas metropolitanas serían zonas óptimas de localización.

- Flujos de transporte considerables, en cualquier ámbito, modo de transporte y especialmente de productos manufacturados o semielaborados.
- Situación estratégica dentro de las redes de transporte. Es decir, buena accesibilidad con todos los modos de transporte y desde cualquier región.

SELECCIÓN Y JERARQUIZACIÓN DE LAS PRINCIPALES ZONAS DE ACTIVIDAD LOGÍSTICA

Selección de zonas de actividades logísticas

El análisis efectuado sobre los principales flujos de mercancías de los sectores

seleccionados en el comercio exterior de la Península, y sobre los principales flujos de mercancías de ámbito nacional, tanto por carretera como por ferrocarril, de los tipos de productos seleccionados como susceptibles de tratamiento en una ZAL, ha permitido detectar con claridad la importancia relativa de cada zona de actividad y a partir de ello posibilitar la selección y jerarquización de las principales áreas logísticas. Dichas áreas seleccionadas han sido las siguientes:

- Madrid, Barcelona, Valencia, Andalucía Occidental (Cádiz y Sevilla), País Vasco-Navarra.

El análisis efectuado ha puesto de manifiesto la importancia de ciertos enclaves infraestructurales concretos, fundamentalmente puertos y aeropuertos, si bien resulta menos definida la localización pormenorizada de los principales enclaves logísticos (dentro de cada área seleccionada) basados en el modo "carretera", que

evidentemente necesitan de estudios de carácter local.

Los modos de transporte que marcan o determinan una ZAL se corresponden con el transporte marítimo, aéreo y por carretera, pero no con el ferrocarril, al cual, al menos en la situación actual, se le asigna el papel fundamental de desarrollar y potenciar el transporte intermodal, desarrollo que a su vez se considera básico para el propio desarrollo de las ZAL. De esta forma en cada una de las áreas logísticas señaladas se obtiene que debe existir al menos un enclave logístico de primer rango basado en la carretera mientras que los enclaves portuarios se centran en los puertos de Barcelona, Valencia, Bilbao y el binomio Algeciras-Bahía de Cádiz a clarificar en el futuro, correspondiendo finalmente el principal papel aeroportuario a la terminal de Barajas, y con carácter complementario a la terminal de Barcelona.

La caracterización de las áreas seleccionadas se puede resumir en:

- Todas las áreas seleccionadas poseen una indudable importancia en el desarrollo del comercio exterior (de los productos seleccionados), aunque existan notables diferencias entre una áreas y otras. Madrid y Barcelona son origen destino cada una de aproximadamente el 25% del comercio exterior en pesetas, correspondiendo el tercer lugar a Valencia con el 8,4%. Las demás provincias poseen porcentajes de participación que en general resultan inferiores al 3,5%.

- Lógicamente, la consideración de los tráficos interiores de la Península tanto por ferrocarril como por carretera, permite apreciar de nuevo la importancia de las áreas de Madrid, Barcelona y Valencia como grandes enclaves generadores y/o atractores de flujos de mercancías, enclaves a los que con menor importancia se añaden los correspondientes al País Vasco y Andalucía Occidental.

- A tenor de lo que se deduce de los despachos aduaneros, las zonas seleccionadas sirven de puerta de entrada de la mayor parte del comercio exterior, a partir de las cuales se distribuye a sus respectivas áreas de influencia. Para los productos seleccionados, la importancia de los despachos en cada área logística es la indicada en el cuadro siguiente:

Área	Despacho aduanero, pesetas (1)
Barcelona	37%
Madrid	34%
Valencia+Alicante	9%
Cádiz+Sevilla	5%
Pontevedra+Coruña	5%
Bilbao+Guipúzcoa	4%
Otras áreas	6%
Total	100%

(1) Todas las aduanas, excepto las fronterizas por carretera, y productos seleccionados excepto automóviles.

A partir de cada área logística se distribuye el comercio exterior a su respectivo ámbito de influencia, que está relacionado con el modo de transporte empleado prioritariamente. Las diferencias en la importancia del ámbito de influencia resultan de cierta relevancia en la caracterización de cada área.

Para el modo carretera, el hinterland en general resulta reducido y centrado en la propia provincia, ampliándose sólo muy eventualmente y con carácter muy secundario a las limitrofes. Desde este punto de vista, los centros y plataformas basados en la carretera tienen un carácter local y a lo sumo regional, sin menoscabo de que en términos absolutos posean una gran importancia económica (más que otros enclaves con ámbito de influencia mucho más amplio).

En el caso de transporte marítimo, la primera diferencia se obtiene a través de la existencia o no de posibilidades de captación de tráfico de tránsito internacional, circunstancia que en la actualidad tiene lugar básicamente en Algeciras para el tráfico interoceánico de contenedores y que se incrementará en el futuro con el tráfico Europa-África. Las posibilidades de captación también tiene lugar en el puerto de Barcelona al considerar los tráficos entre Europa y Extremo Oriente.

Desde la óptica del comercio exterior con origen destino en la Península, el puerto que sin lugar a dudas posee un hinterland más amplio es Valencia, hinterland que abarca gran parte del ámbito peninsular, mientras que los de Bilbao, Barcelona y Algeciras-Bahía de Cádiz poseen ámbitos de influencia menores que se centran básicamente en sus respectivos sectores espaciales, Norte,

Noreste y Suroeste respectivamente. Desde este punto de vista cabe por tanto establecer dos niveles en las ZAL de rango nacional, el primero de los cuales estaría ocupado por Valencia.

Con carácter particular cabe considerar el caso del puerto de Vigo, de gran importancia económica desde la óptica del comercio exterior, pero con un ámbito de influencia basado principalmente en la propia provincia y limítrofe, poseyendo por tanto un marcado carácter local o regional al igual que las zonas logísticas basadas en la carretera.

El transporte aéreo se centra en su mayor parte en Barajas, que además de poseer un ámbito de influencia de rango nacional, tiene claras posibilidades de convertirse en el "gateway" de Europa para las relaciones con origen destino en América Central y del Sur, motivo por el cual este enclave posee un marcado carácter estratégico.

Con carácter complementario al anterior, cabe citar el aeropuerto de El Prat, con servicios y funcionalidad centrados en la propia región catalana.

La situación del modo ferroviario y el tipo de productos habitualmente transportado en el mismo no plantea la conveniencia de establecer zonas de actividades logísticas basadas prioritariamente en este modo de transporte. No obstante se considera fundamental su implantación en las ZAL portuarias para posibilitar un adecuado desarrollo de las mismas, desarrollo en el que debe ejercer un papel fundamental el transporte intermodal.

Por el mismo motivo, el transporte intermodal debe ser claramente potenciado desde y entre las áreas logísticas basadas prioritariamente en el modo carretera.

No obstante, es fundamental continuar con la discusión y los análisis que conduzcan hacia la búsqueda de los instrumentos más adecuados para conseguir un desarrollo idóneo de los soportes que necesita la actividad logística, y para, una vez analizadas las experiencias propias y ajenas, cuestionar, de forma permanente, los criterios de intervención que han de favorecer la adaptación a una coyuntura que se manifiesta muy cambiante y exigente.