

Logística

Las redes de plataformas logísticas intermodales como elementos para la mejora de la logística del transporte integral de mercancías

“Una red de este tipo contribuirá al desarrollo económico, empresarial y social, tanto a nivel nacional como a nivel regional, fomentando asimismo la transformación del sector logístico, ayudando a reducir la dispersión de los flujos de transporte de mercancías, canalizando el tráfico y permitiendo agrupar mercancía y optimizar las rutas y la carga de los vehículos”

La logística y el transporte de mercancías están experimentando en los últimos años un desarrollo espectacular debido a los grandes cambios que se están produciendo en la sociedad: el considerable aumento del tráfico, tanto nacional como internacional, la mayor competencia existente en el ámbito internacional y una disminución de los costes del transporte entre otras.

Al mismo tiempo se está dando una modernización de los procesos productivos de las empresas y las pautas de consumo se están viendo modificadas, por lo que la relación existente entre producción y consumo cada vez va tomando mayor relevancia en la logística industrial. A todo esto se le añaden las nuevas tecnologías de la información y la comunicación en la cadena del transporte y la logística.

Actualmente el sector del transporte de mercancías se encuentra inmerso en un proceso de modernización, tanto en su vertiente de organización y gestión como en su vertiente infraestructural o de soporte



Fuente: Transporte Integral

para adaptarse a las nuevas exigencias de los mercados.

Dentro de este proceso se ha destacado la necesidad de mejorar en cuanto a la dotación infraestructural se refiere, pero procurando tomar las medidas oportunas que permitan redistribuir el reparto modal del sector del transporte de mercancías

hacia una proporción más eficiente y sostenible que la actual.

Un elemento fundamental para conseguir estos objetivos es el desarrollo racional y coordinado de una red nacional de Centros Logísticos de soporte a la actividad del transporte de mercancías, que evite una proliferación heterogénea de

infraestructuras que podría llevar problemas de explotación de las redes nacionales de transporte y creación de desigualdades territoriales entre diversas zonas productivas.

De esta manera sería fundamental realizar un análisis pormenorizado de las características del sector del transporte de mercancías desde el punto de vista de su relación con las diversas infraestructuras complementarias existentes hoy en día, determinando las características

empresarial y social, tanto a nivel nacional como a nivel regional, fomentando asimismo la transformación del sector logístico, ayudando a reducir la dispersión de los flujos de transporte de mercancías, canalizando el tráfico y permitiendo agrupar mercancía y optimizar las rutas y la carga de los vehículos. Por otra parte, la función intermodal de dichas plataformas permite potenciar la transferencia entre modos de transporte.

Asimismo, la plasmación de las relaciones adecuadas entre dichas plataformas logísticas intermodales y los puertos, como polos de atracción y generación de algunos de los principales flujos del transporte de mercancías, redonda en una mejora del sistema de transporte nacional, ayudando a optimizar costes y operaciones.

Por otra parte, el establecimiento en un entorno determinado de un centro integrado de transporte es una decisión que no siempre se relaciona únicamente con el sector del transporte. Existe toda una serie de intereses de carácter tanto general como específico de los usuarios de dichos centros que condicionan el proceso de decisión relacionado con su ubicación.

Entre los intereses específicos de los usuarios de estos centros estaría el lograr una mejora en la organización y la gestión de las empresas de transporte, mejorar la coordinación entre las empresas, mejorar las condiciones de trabajo de los empleados del sector y mejorar la oferta de los servicios relacionados con el transporte que ofrecen las empresas presentes en el centro.

funcionales óptimas que deben cumplir dichas infraestructuras para racionalizar la gestión del sector del transporte de mercancías y diseñar una red nacional coordinada de Centros Logísticos que optimicen las redes nacionales del transporte de mercancías.

Una red de este tipo contribuirá al desarrollo económico,

Logística

En lo referente a los intereses generales se pueden mencionar algunos de tipo urbanístico, como el apartar de los grandes centros de población los efectos perjudiciales de la actividad del transporte, y otros relacionados con el transporte, como es la promoción del transporte combinado o el uso más eficaz de los sistemas de transporte.

Estos centros integrados de transporte tienen además toda una serie de efectos asociados, de tipo económico, urbanístico, medioambiental, de tráfico, de seguridad, etc. Algunos de estos efectos son:

- **Económicos:** provoca sinergias y economías de escala al ser un elemento de concentración de empresas y operadores. Provoca un incremento del empleo, tanto debido a su

construcción como a su posterior explotación. Eleva la productividad de las empresas de transporte al facilitar la intermodalidad, la especialización y la disminución de retornos en vacío. Mejora la economía local, al racionalizar las inversiones públicas en infraestructuras y conseguir atraer empresas e inversiones.

- **Urbanísticos:** al trasladar almacenes, aparcamientos de pesados, etc. de los núcleos de población se consigue la recuperación de las zonas antes ocupadas por los mismos para usos ciudadanos.

- **Medioambientales:** provoca una disminución de los ruidos, contaminación ambiental y vibraciones soportadas por la población al sacar la actividad del transporte de los grandes

núcleos de población y también provoca un ahorro energético al facilitar en muchos casos el uso del ferrocarril.

- **De tráfico:** mejora la circulación de la zona circundante al disminuir el número de vehículos pesados que circulan por las zonas de gran concentración de población.

- **Accidentalidad:** al conseguir una reducción de los vehículos-kilómetro, potenciar el uso del ferrocarril y disminuir la presencia de vehículos pesados en las zonas urbanas se consigue una mejora de la seguridad.

Debido a todos los efectos beneficiosos, tanto para las economías locales como para la economía regional y nacional que presentan los centros integrados de transportes, su implantación es un objetivo claro dentro de la política de transportes, tanto nacional como internacional.

Durante la década de los años noventa se implantaron adecuadamente muchos de estos centros, pero también

se han dado casos de fracasos. Varias iniciativas han fracasado por diversos motivos (alto precio del suelo o alquiler, no alcanzar el tamaño mínimo, ubicación inadecuada, demanda inexistente, etc.) y han degenerado en iniciativas inmobiliarias habituales.

En este ámbito, los puertos que tenían como función primaria el intercambio de la mercancía entre el modo de transporte terrestre y marítimo han desarrollado como complementaria la función de ser núcleos de Zonas de Actividades Logísticas y aprovechan el intercambio de modo para añadir valores logísticos de almacenamiento, consolidación, desconsolidación, distribución, concentración, venta, facturación, embalaje y etiquetaje a las mercancías.

La producción científica sobre el análisis de la localización óptima de terminales es extensa y se ha centrado prácticamente en terminales unimodales y en la ubicación y número

óptimo de hubs o terminales de consolidación de mercancía. Es en la década de 1980 en la que se fijan los criterios de estudio y modelización de la localización de instalaciones en EE.UU.

A partir de finales de los 80, los modelos de localización empezaron a considerar terminales con distinto nivel de jerarquía. En este contexto se formulan las contribuciones más significativas de localización de hubs o terminales de consolidación en el transporte aéreo o de empresas de paquetería con ventanas temporales ajustadas.

Con todo, estos modelos se desarrollaron desde la perspectiva econométrica considerando los costes unitarios de transporte en cada arco de la red (red directa o red interhub). Es por este motivo que, a principios del siglo XXI, finalmente se desarrollaron otros modelos basados en algoritmos heurísticos que resuelven a la vez el problema de la localización de terminales con el encaminamiento óptimo de la mercancía. Finalmente, no ha sido hasta la explosión del concepto de intermodalidad, a finales de la primera década del siglo XXI, cuando se han desarrollado contribuciones científicas de análisis de localización de centros intermodales basadas en las anteriores.

De este modo podemos concluir que el planteamiento y análisis de la implantación de redes intermodales de transporte con la consideración de complementariedad (y no de competencia) entre los distintos modos de transporte implicados es un proceso que ha seguido una génesis lenta y laboriosa pero que, hoy en día, empieza a vislumbrarse como uno de los objetivos básicos de cualquier entidad, tanto nacional como supranacional, en cuanto a la planificación del transporte a todos los niveles.

