La ZAL del Port Autònom i les CIM del Vallès i del Baix Llobregat són cabdals per la seva situació estratègica.

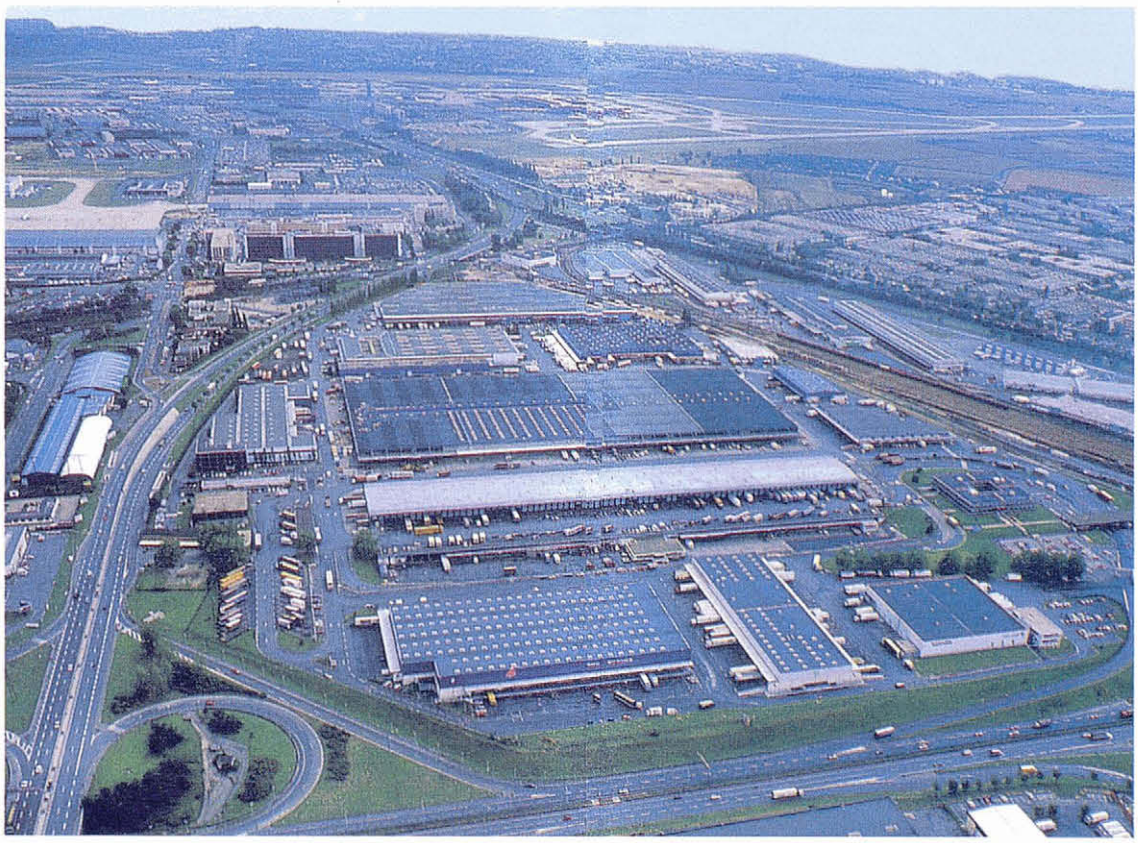
Centrals integrades de transport de mercaderies a Catalunya i la seva situació respecte a Europa

Alfons Rodríguez i Bayraguet
ENGINYER INDUSTRIAL

El principal impulsor de les Centrals Integrades de Mercaderies (CIM) catalanes ha estat la Generalitat de Catalunya, amb la participació d'associacions de transportistes, la Cambra de Comerç, Indústria i Navegació de Barcelona i el Consorci de la Zona Franca.
Encara que la implantació de les CIM a Catalunya arriba retardada respecte al seu entorn europeu, una sèrie de projectes com ara la Zona d'Activitats Logístiques (ZAL) del Port Autònom de Barcelona i les CIM del Vallès Oriental i del Baix Llobregat, (a més d'unes altres instal·lacions d'arreu del país que poden ésser considerades com a complementàries), permetran assolir en un curt termini una notable millora en l'organització del transport.
Situats en importants nusos de tràfic de mercaderies tant de Barcelona com de tot Catalunya, Espanya i la resta del sud d'Europa i l'Extrem Orient, aquests centres logístics es constitueixen en uns nuclis de comunicacions de gran valor estratègic, a més de resoldre greus problemes derivats del trànsit.

El funcionament de les CIM, les seves formes de gestió i serveis logístics que ofereixen

El desenvolupament de les Centrals Integrades de Mercaderies (CIM) a Europa és relativament novell, ja que la seva aparició es remunta al final de la dècada dels anys 60, coincidint amb l'etapa de creixement econòmic dels països de la CEE fins a 1974. Així, l'obertura de la primera central de Garonor a França data de l'any 1967; la



Centre logístic de mercaderies a Rungis (França).
És el primer d'aquestes característiques creat a Europa, situat a 7 km al sud de París

de Milton Oxford, al Regne Unit, es va iniciar el 1971, etc. Actualment, funcionen al si de la CEE nombroses zones d'activitat logística, entre les quals destaquen, a més de les esmentades, les de Rivalta-Scrivia, Verona i Bolònia a Itàlia, Bordeus, Eurofret-Strasbourg, autoport de Le Boulou i Sofaris (París) a França, Tubourg, Rotterdam a Holanda, ...

Millora de la productivitat i racionalització

La ubicació física de les CIM té lloc en zones geogràfiques en les quals es produeixen ruptures de tracció, modals i de càrrega. En general, es localitzen en nusos de tràfic pròxims a les grans aglomeracions urbanes, prop dels ports i aeroports i dels punts fronterers. La seva raó d'ésser són les economies externes que generen la concentració geogràfica de tots aquests serveis relacionats amb el transport de mercaderies, racionalitzant i organitzant millor els fluxos de tràfic a les rodalies dels grans nuclis urbans; la massificació derivada de la concentració genera alhora les esmentades economies d'escala. Les conseqüències d'aquestes activitats logístiques són la millora de la productivitat en les operacions de transport, com també la racionalització en la construcció de les cadenes de transport.

El desenvolupament de les CIM ha comportat el progressiu desplaçament de les activitats logístiques de les empreses, de peu de fàbrica cap a aquestes zones noves, amb el consegüent abaratiment dels costos logístics, que han passat de la consideració de costos fixos de l'empresa a costos variables. L'allunyament de les funcions d'emmagatzematge en fàbrica, com també la possibilitat de subcontractació de les operacions logístiques, ha representat un notable estalvi en despeses de funcionament i capital per a les empreses clients de les que operen a les CIM.

Així doncs, a les CIM es donen, a més dels serveis normals d'atenció al vehicle i a la tripulació en les ruptures de tracció (tallers, estacions de servei, bars i restaurants, tendes, etc.), alguns altres de nous, relacionats tant amb les empreses de transport com amb els seus clients. Aquests serveis consisteixen fonamentalment en emmagatzematge, ruptura i consolidació de càrregues (grupatge, envasatge, embalatge i etiquetatge, control de qualitat i sanitari, facturació i cobrament, noliejament, serveis informàtics i d'informació (informàtica de gestió i comunicació), financers, serveis de duana, formació i així mateix tot tipus de serveis avançats.

En síntesi, les CIM són centres especialitzats en què es realitzen tractaments físics i administratius de mercaderies, en punts de trànsit i transbord del procés de distribució, a més d'oferir serveis annexos al transport. A més de l'emmagatzematge, es porten a terme operacions d'adaptació de fluxos de productes a diferents condicions físiques, econòmiques i comercials, que es generen durant el procés de distribució. Es tracta d'organitzar en uns nusos geogràfics les condicions de circulació i regulació dels fluxos de mercaderies, és a dir, les operacions logístiques.

Les CIM són superfícies de sòl planificat i urbanitzat, dotat d'infrastructures de telecomunicacions i serveis informàtics, emmagatzematge i duana, de promoció i finançament, tant públic com privat. Les superfícies solen ser de lloguer, i hi concorren tot tipus d'empreses relacionades amb el transport, tant les pròpies del sector com les usuàries del mode. Els seus efectes són importants tant en l'àmbit local com en el regional i el nacional.

En l'àmbit local, les CIM constitueixen un factor d'atracció d'empreses i creació de llocs de treball, i generen uns majors ingressos fiscals en l'ajuntament afectat. Com a factor negatiu, cal mencionar les molèsties i impactes en el medi ambient (sorolls, contaminació atmosfèrica, etc.).

En l'àmbit regional, els efectes són semblants als que es pro-

CIM-ZAL

Les Centrals Integrades de Mercaderies o zones d'activitat logística constitueixen un equipament dotat d'una gran superfície connectada amb les infrastructures de transport en què concorren les empreses de serveis relacionades amb la circulació de mercaderies i la logística en general. Es tracta de quelcom més que una simple estació de carretera, en la qual només s'ofereixen atencions al vehicle i a les tripulacions. Una CIM constitueix una zona d'equipaments en què es localitzen, a més dels transportistes, tot tipus d'empreses relacionades amb la manipulació de mercaderies, com també tots els serveis que aquestes necessiten per a la seva distribució. Les CIM són zones obertes a l'establiment de tot tipus d'empreses especialitzades en operacions físiques de transport, administratives, organitzatives, comercials i financeres relacionades amb el transport de mercaderies. Aquestes zones es troben en llocs que tenen una bona accessibilitat, per carretera o autopista, als grans centres de consum i producció, i, si és possible, ben connectats amb els altres sistemes de transport ferroviari, marítim i aeri. A més d'això, però, han de disposar d'una bona infrastructura de telecomunicacions, ja que operen com a teleports.



Central de mercaderies a Bolonya, a Itàlia.
(*Interporto de Bologna*)

dueixen en l'àmbit local, encara que des del punt de vista ambiental són més positius perquè constitueixen una solució als problemes de circulació urbana. Són també un factor d'establiment de relacions comercials entre les diferents empreses de distribució i de producció industrial, amb la conseqüent reducció dels recorreguts de recollida/distribució.

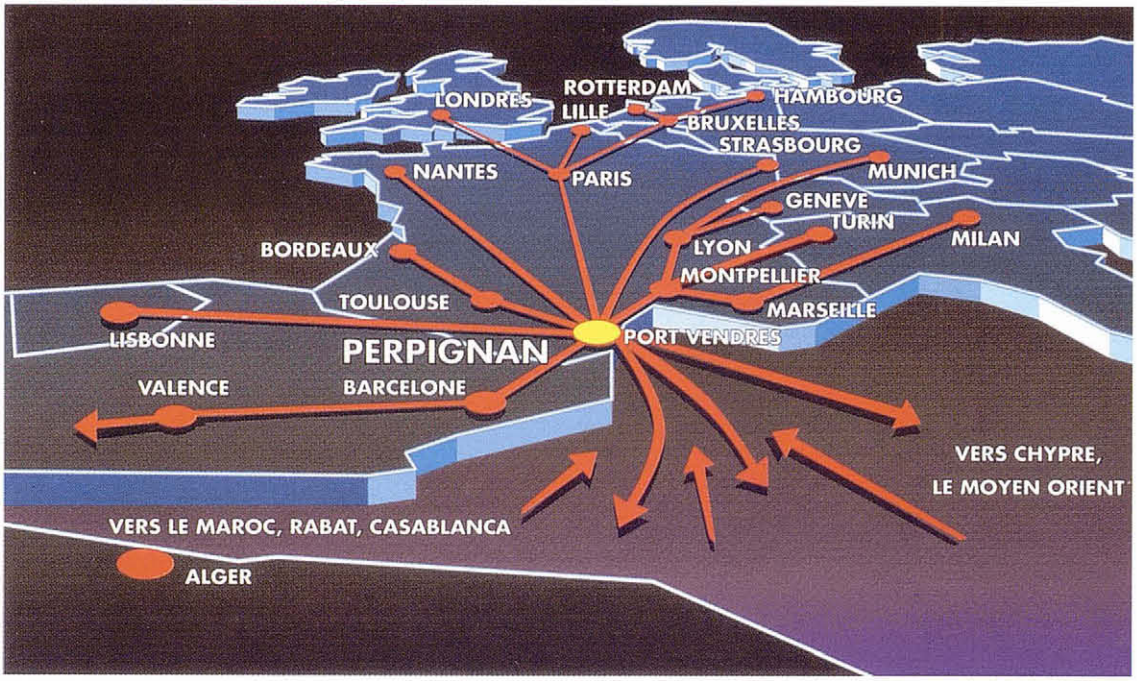
A escala nacional, s'obté un abaratiment dels costos de distribució i, així mateix, un augment global de la productivitat en les empreses de transport i distribució. Aquestes empreses gaudeixen de més facilitats d'inversió i desenvolupament. Aprofiten les sinergies de la concentració i d'algunes altres empreses complementàries, com també de l'oferta d'equipaments, que els generen un estalvi quant a despeses d'inversió. Respecte a això, l'oferta de superfícies en règim de lloguer dóna una major flexibilitat en la seva disponibilitat.

El desenvolupament de les CIM a Catalunya

La implantació de les Centrals Integrades de les Mercaderies a Catalunya és tardana en relació amb els països europeus, i fins i tot a Espanya, si tenim en compte l'experiència de la Central de Transports de Madrid. Així, les instal·lacions existents a Amposta i Tarragona, o en fase de construcció o de projecte, com les de Manresa, Tortosa i Lleida, no deixen de ser simples aparcaments o instal·lacions pròpies per a l'acollida de tripulacions i vehicles (bars, restaurants, hotels, tendes, oficines bancàries, estacions de servei, tallers mecànics, etc.) però en cap d'aquestes instal·lacions es realitzen operacions logístiques de consolidació de càrregues, manipulació i emmagatzemament de mercaderies, transbords, etc. A les centrals de Manresa i Tortosa hi ha previstes zones amb funcions semblants a les de les CIM, sense que es puguin considerar estrictament com a tals.

La CIM de Manresa, que és en fase de construcció, ocupa una superfície de 5 ha, 3,2 de les quals són destinades a naus i carrers adjacents, 1,4 per a l'aparcament de camions i 0,4 ha per a oficines.

La CIM de Tortosa, que es troba en fase de projecte, està ubicada



Il·lustració de la situació estratègica de la central de Perpinyà. (*"Le Grand Saint Charles"*)

al Polígon Baix Ebre i ocupa una superfície de 2,7 ha cedides per l'ajuntament. Hi ha zones previstes per a naus i un edifici d'acollida (oficines, bar, etc.), a més de les vies de trànsit i aparcament.

A Amposta s'ha contruït una nautaller per a vehicles pesants, a petició de la cooperativa de transportistes d'aquesta població. Està ubicada al Polígon Toses, situat a la carretera de Santa Bàrbara a Amposta, a 1 km d'aquesta població. El taller ocupa una superfície edificable de 1.250 m², dels quals 971 correspondran a taller i 279 a oficines. La superfície total és de 1,5 ha, i el nombre de places d'aparcament per a vehicles pesants és de 110.

A Tarragona s'ha fet ampliació de l'aparcament de vehicles pesants del Polígon Industrial Francolí, en una superfície de 6.250 m² per a un total de 60 places. La superfície total és de 2,2 ha, amb una petita superfície edificada de 70 m².

A Lleida s'ha construït una Central de Mercaderies de 2,3 ha, en el Polígon Industrial del Segre, amb una capacitat d'aparcament de 165 places i una superfície construïda de 1.119 m², dels quals 819 estan destinats al centre d'acollida, informació i distribució de càrregues, i 300 m² a les agències de transportistes.

És necessari esmentar també els estacionaments de vehicles de transport de mercaderies perilloses al Polígon Riuclar de Tarragona (7,2 ha, 225 places d'aparcament i 900 m² de superfície edificada) i també l'aparcament per a camions de la Jonquera.

L'impuls de la Generalitat

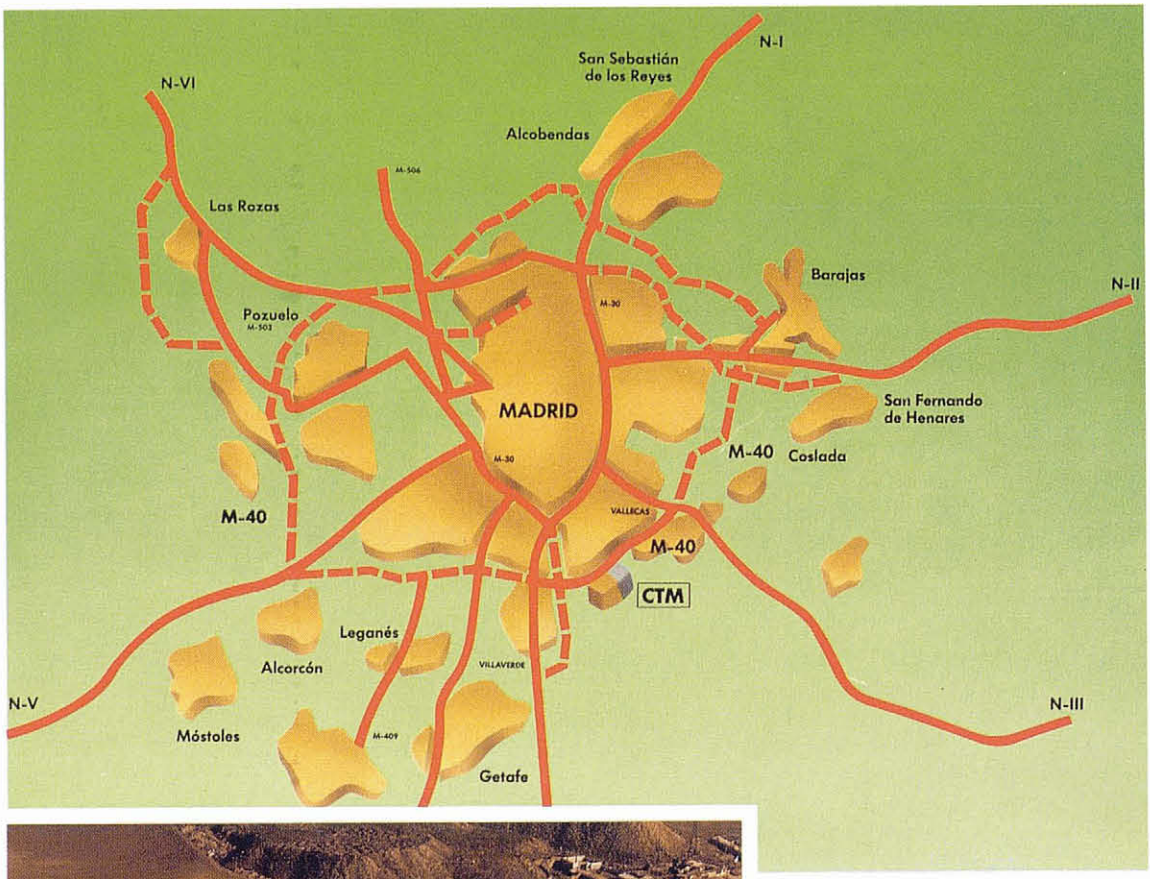
El principal impulsor de les CIM catalanes ha estat la Generalitat de Catalunya, amb la participació de promotors privats com associacions de transportistes i la Cambra de Comerç, i parapúblics com el Consorci de la Zona Franca. A més, la Generalitat ha elaborat un Pla Director d'Infrastructures específiques del tranport de mercaderies.

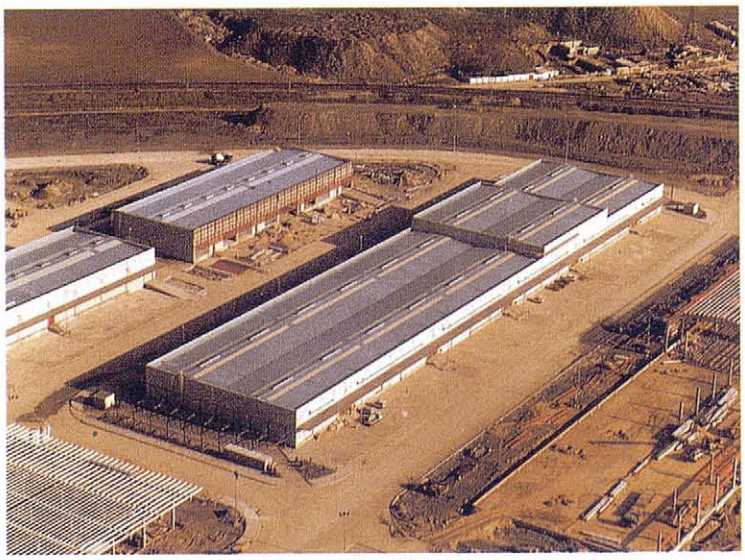
Hi ha, però, tres projectes, a més dels ja esmentats, que sí que poden ser considerats com a zones logístiques. Es tracta de les CIM del Vallès Oriental (Santa Perpètua de Mogoda), de 44,2 ha, al Baix Llobregat i la Zona d'Activitats Logístiques del port Autònom de Barcelona.

Els dos primers són promoguts per la Generalitat, que aporta sòl urbanitzat propietat de l'INCASOL i plantejarà concursos als quals han de concórrer empreses amb capacitat tecnològica en el camp immobiliari-logístic i amb solvència financera. S'espera que es faran presents en el concurs grups inversors amb participació de Novalliance (Garonor), BBV (C.T.M. de Madrid) i ALDEASA.

La societat adjudicatària vendrà i llogarà les naus a les empreses que ara són ubicades a Poble Nou. Les funcions de la societat gestora seran a grans trets les següents:

- Adquisició dels terrenys a l'INCASOL
- Acompliment de les obres d'urbanització i construcció de les naus en un termini de dos anys a partir de l'adquisició dels terrenys.





Situació del Centre de Transports de Madrid (CTM)

- Control de l'operació immobiliària.
- Venda o lloguer de les naus a favor dels usuaris.
- Manteniment i conservació de la infrastructura bàsica.
- Gestió de l'explotació dels serveis comuns.

Atracció de fluxos del sud d'Europa i de l'Extrem Orient

L'Àrea de Barcelona constitueix un pol important de producció i consum, i posseeix un actiu apreciable per a estructurar cadenes de transport, com també per a fixar les bases per a crear valors afegits als productes que es comercialitzen dins la seva àrea d'influència.

En un futur pròxim, amb la implantació del Mercat Únic Europeu, l'àrea esmentada constituirà un focus important d'atracció de fluxos del sud d'Europa, com també marítims procedents de l'Extrem Orient. La implantació de les CIM del Baix Llobregat i del Vallès obeeix a una estratègia de racionalització logística encaminada a afavorir un increment del tràfic de mercaderies a la zona barcelonina.

La ZAL del Port Autònom presenta una interessant potencialitat com a zona logística, ja que estarà connectada amb el port, la xarxa ferroviària, l'aeroport i la xarxa d'autopistes de l'àrea barcelonina, amb una localització privilegiada de cara a l'atracció dels fluxos de mercaderies d'aquests modes,

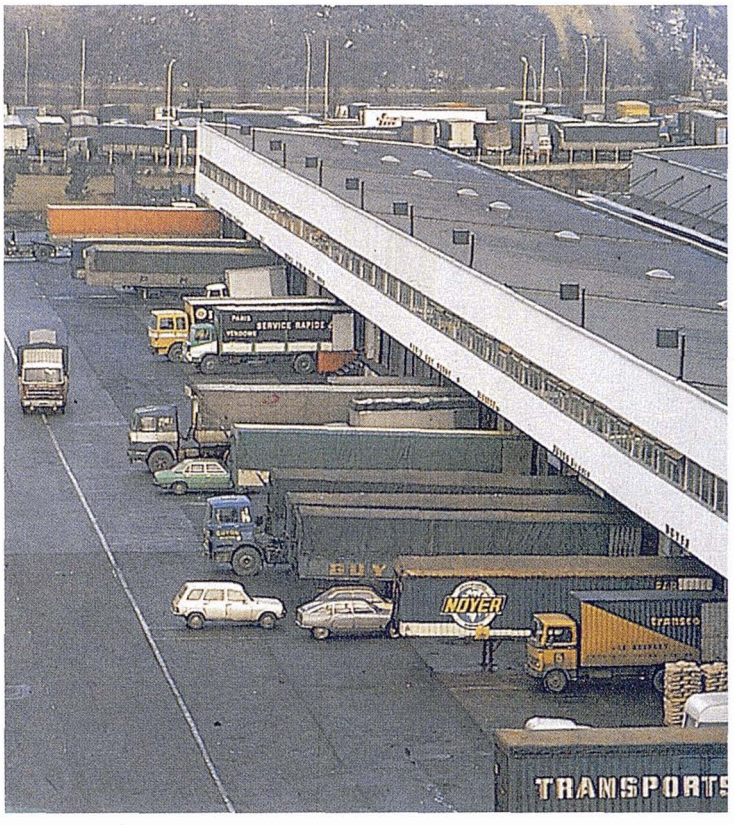
que permet l'especialització en determinats tràfics de mercaderies.

Valor estratègic

La implantació de les CIM a Catalunya arriba retardada en relació amb el seu entorn europeu. Hi ha, però, una sèrie de projectes, com la ZAL del port Autònom, o les CIM del Vallès Oriental i del Baix Llobregat, que sí que són vertaderes zones d'activitat logística. El problema que es planteja per a un desenvolupament adient és trobar una forma correcta de gestió, a més del de disposar del necessari know-how des del punt de vista tecnològic. La seva implantació en l'àmbit geogràfic és idònia, ja que s'ubica en importants nusos de tràfic de mercaderies entre Barcelona i la resta de Catalunya i Espanya, Europa del sud i l'Extrem Orient.

Així doncs, les CIM del Vallès i del Baix Llobregat, i també la ZAL del Port Autònom, es troben ubicades en importants nuclis de comunicacions, fet que els confereix un estimable valor estratègic. A més, la seva implantació ofereix l'avantatge de poder desviar un tràfic dispers que es trobava ubicat al centre dels nuclis urbans, cap a un punt determinat de les rodalies, i la consegüent concentració del tràfic permet també resoldre els problemes derivats del trànsit de vehicles pesants pel centre, a més de potenciar la utilització de serveis logístics. D'aquesta manera es fomenta el creixement del grupatge, la intermodalitat, el creixement del comerç internacional com també de les operacions de manipulació física de mercaderies al mateix temps que la simplificació i l'harmonització dels tràmits burocràtics. En definitiva, s'assolirà una notable millora en l'organització de la circulació de les mercaderies.

A. R. □



Naus de trànsit i distribució de GARONOR

