

Les noves infraestructures del transport de mercaderies a Europa

Saki Aciman

Director del Centre d'Estudis del Transport al Mediterrani Occidental (CETMO)

Amb la forta competència interregional que s'esdevé amb el nou mercat lliure europeu, les infraestructures de transport assoleixen una importància cabdal en tant que afavoridores del desenvolupament d'un territori determinat.

És per tal de contribuir un xic a les estratègies de planificació d'infraestructures que exigeixen tots els àmbits territorials, que aquest article, basat en la ponència desenvolupada durant la XVII Reunió d'Estudis Regionals, celebrada a Barcelona el novembre de 1991, analitza la importància de les zones d'activitats logístiques i els efectes positius que se'n poden derivar.

Tenint en compte algunes tendències de l'activitat econòmica europea, és molt possible que els tràfics de mercaderies creixin a un ritme més ràpid que el del conjunt de capacitats d'infraestructura.

Igualment, les tendències mostren un creixement relatiu del transport de mercaderies per carretera en perjudici d'uns altres mètodes de transport, especialment el ferrocarril. Aquesta tendència s'accentua pel fet que les previsions d'intercanvi de béns entre els països presenten un desequilibri a favor dels transports individuals respecte als transports massificats. El descens relatiu de la demanda en el transport per ferrocarril a Europa no afecta el conjunt de les modalitats, atès que el transport per ferrocarril de contenidors ha augmentat durant els últims anys i sembla que aquesta tendència continua en el mateix sentit.

Canvis i adaptació

En aquest marc evolutiu, els canvis que es produeixen en el mercat (l'evolució del sistema de producció *push demand* a *pull demand*, per exemple, que fa que el control de la cadena de producció/distribució/

consum es desplaci cada cop més cap a les anelles inferiors) i alguns altres que es produiran en un futur immediat, necessiten modificacions en els serveis que el sector del transport ofereix.

L'adaptació requereix que es replanegi la qüestió de la gestió dels fluxos físics de mercaderies, com també la gestió de la producció (internacionalització, consolidació, especialització, subcontractació) i la gestió dels fluxos d'informació (que recorren paral·lelament als fluxos de mercaderies). La preeminència del **mercat** sobre la **producció** comporta una atenció més gran per part de les grans empreses industrials en la tasca de racionalització de la distribució de les seves mercaderies.

El transport pròpiament dit no representa més que la meitat o una tercera part del cost de la distribució. D'aquí la importància del control de tots els costos de la **cadena logística**, entenent la logística com el conjunt de serveis que permeten a la producció satisfer o induir la demanda intermèdia o final en la quantitat desitjada. No obstant això, el nexe d'unió entre logística i transport (o la

concepció logística del transport) no ve només del fet que existeixin diverses empreses industrials o comercials que intenten integrar verticalment les activitats per estalviar en els costos. També succeeix que l'economia de mercat representa la ruptura d'un axioma bàsic de l'economia de la producció (i del sector del transport): la massificació dels fluxos i de les existències.

Cal modular els fluxos d'acord amb les necessitats de la producció (abastament) i del mercat (vendes) i la disminució de les existències, això pot representar, entre unes altres coses, la necessitat d'utilitzar els **serveis logístics oferts per tercers** (última tendència en aquest camp), que malgrat les reticències que encara troba en nombroses empreses, s'ha convertit en una de les principals armes competitives amb les quals hauran de comptar les empreses en els pròxims deu anys. Cada cop és més gran la tendència a la subcontractació d'aquest tipus de funcions. Els operadors del transport (tant els que ofereixen serveis aïllats de transport i d'emmagatzematge com els que ofereixen un servei logístic integrat) busquen, en general, l'extensió del seu camp en els processos de preencaminament i postencaminament.

Aprofitant normalment les ruptures de càrrega que provoca el transport multimodal, aquests operadors intenten concentrar les activitats que haurà de suportar la mercaderia per a afavorir la unificació de normes de circulació, per a reduir els costos de

transport i d'emmagatzematge i per a crear unes economies d'escala.

Centrals propulsores

Ens trobem, doncs, que les centrals de transport, que romanien relegades a funcions de ruptura de tracció, canvien per convertir-se en propulsores (responsables, a vegades) d'una cadena logística. Amb l'objectiu d'aconseguir això, els agents (les companyies ferroviàries, de transport per carretera, les administracions públiques, els ports, etc.) inverteixen en la construcció d'unes infraestructures (civils i de serveis) necessàries per a concentrar totes aquestes funcions: les zones d'activitats logístiques (ZAL).

Les xarxes d'aquests centres de transport representen un potencial important per ajudar a la cristallització dels serveis logístics avançats. Les ZAL agrupen serveis logístics i constitueixen els punts de connexió i d'articulació de les xarxes de transport dels diferents modes.

Aquestes xarxes s'insereixen en les cadenes de producció o de distribució dels productes, aprofitant els canvis de modes de transport per a dur a terme en els seus centres funcions extremadament diverses: la gestió d'estocs, la preparació de comandes, l'encadellat, el control de qualitat, etc.

Dos grans factors condicionen l'estructura d'aquestes xarxes: d'una banda, la demanda ha evolucionat i d'altra, ho han fet els costos associats a les ruptures de càrrega.

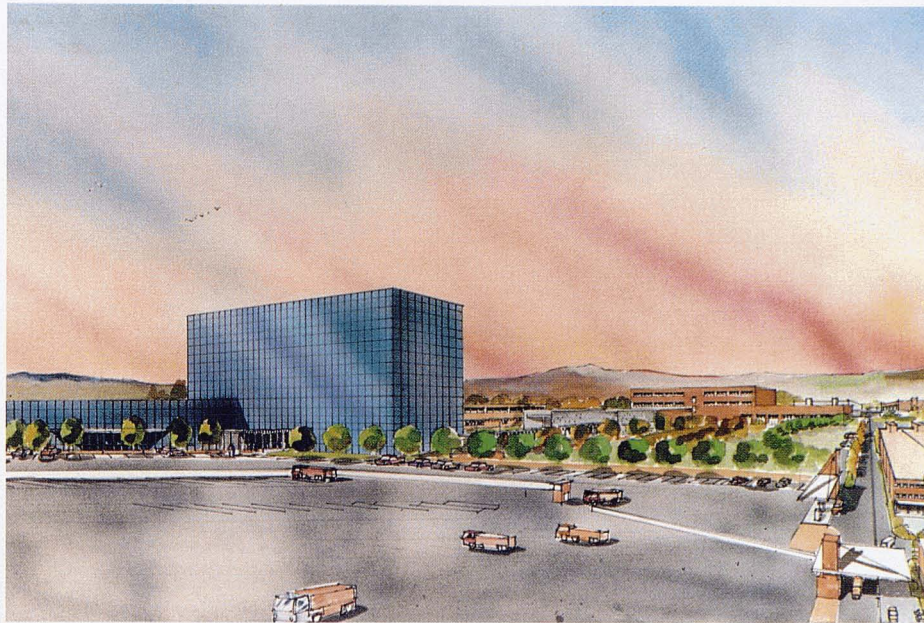
A Europa, la demanda de transport tendeix cap a una descentralització més gran de les activitats socials i econòmiques. Ens trobem, doncs, davant un mitjà en el qual els orígens i les destinacions es multipliquen, en què l'espai d'intervenció de les empreses tendeix a ser continental. Simultàniament, l'evolució del medi econòmic ha portat les indústries a plantejar-se la qüestió dels models

d'intercanvi de béns en què destaquen les altes freqüències d'enviament i la qualitat del servei.

Gràcies a la consolidació de fluxos que s'esdevé és possible reduir, en primer lloc, els costos del manteniment d'estocs (reducció d'estocs de seguretat). En segon lloc, és possible transferir moltes funcions pròpies de l'esfera de producció cap

que té la informació en les cadenes de transport. L'augment d'intercanvis i la reducció de la mida de l'enviament es tradueixen en un augment desproporcionat de la informació d'acompanyament i control, que troba el seu suport a les xarxes d'intercanvi d'informació.

En definitiva, aquesta evolució de l'estructura de les xarxes de transport



Projecte de la central integrada de mercaderies del Vallès.

a alguns dels nusos de la xarxa de transport. Atès que el carregador va intentar retardar al màxim la incorporació del valor afegit als seus productes (com també la seva diferenciació), la utilització d'una xarxa jerarquitzada permet reduir sensiblement els estocs (i, en alguns casos, els costos de producció, si s'aconsegueixen compartir, en els nusos de transport, funcions de perfeccionament actiu amb uns altres carregadors).

Fins i tot, es pot pensar en avantatges afegits que resulten d'una jerarquització de la xarxa. Ens referim a la reducció d'alguns elements complementaris del sistema (la congestió, la pol·lució, els sinistres, etc.) i al fet d'aprofitar millor els capitals invertits.

En últim lloc, cal recordar el paper

es caracteritza per l'aparició de nusos (especialment en els nivells jeràrquics més alts) l'origen dels quals no es troba, únicament en el transport o en la gestió d'estocs. Són les zones d'activitats logístiques (ZAL).

Les ZAL, tot assajant-ne una definició, són zones industrials especialitzades en l'organització i la regularització dels fluxos de transport i d'informació. Són, doncs, punts de trobada i d'articulació de xarxes de transport de diferents tipus i de convergència de serveis logístics, com ara: gestió de la informació, emmagatzematge, preparació de comandes, control de qualitat, manipulacions industrials (perfeccionament actiu), encadellat, etc. Aquests serveis logístics marquen la diferència entre una ZAL i uns altres elements d'infraestructura

clàssics al mercat del transport. Les ZAL tenen en comú el fet de constituir llocs on les economies d'escala es porten a terme més fàcilment. S'ha d'assenyalar la importància d'aquests centres pel que fa a nusos de comunicacions i d'intercanvis d'informació.

Pel fet de ser llocs d'especialització, de trànsit i de transbordament, i d'oferiment d'uns serveis annexos al transport, les ZAL es constitueixen, de fet, en uns centres molt més evolucionats que no pas les clàssiques centrals de transports.

Mentre que una **central de transports** consolida funcions de transport, una zona d'activitats logístiques consolidada, a més a més, funcions de distribució (gestió d'estocs, control de qualitat, acabats, perfeccionaments, classificació, etiquetatge, embalatge, etc.).

La realització d'activitats industrials i comercials modifiquen substancialment la infraestructura i la gestió d'aquest tipus de terminals. Canvia el tipus de client de la terminal, canvia el disseny, els sistemes informàtics i de telecomunicacions i, fins i tot, els criteris de promoció.

Les ZAL són, de fet, els nusos geogràfics on s'efectuen les operacions logístiques amb caràcter cinètic (en oposició a les funcions d'emmagatzematge, la missió és la de retenir els fluxos físics en els punts de sortida, intermedis o finals de la cadena logística).

Les ZAL, enteses com un conjunt d'infraestructures i de serveis representen, alhora, no tan sols una conjunció de respostes tècniques a certes activitats del transport de mercaderies, sinó també a certes necessitats econòmiques d'abast internacional amb efectes gairebé sempre favorables.

Per a l'avaluació dels possibles efectes que pot representar en el sistema de transport la instauració

d'una xarxa de zones d'activitats logístiques, podem establir dos grups d'anàlisi: els que afecten la comunitat, com ara l'estalvi d'energia i la creació de llocs de treball; i els que signifiquen qualsevol tipus de benefici per a les empreses del transport, és a dir: reducció dels costos de consolidació i de fraccionament, dels costos d'encaminament i de distribució i en el nombre de retorn de vehicles buits.

Tot i que podem establir una classificació tipològica de les ZAL a partir de diferents criteris, destaquem la que fa referència a l'abast geogràfic de la seva influència; és a dir, segons la seva vocació europea, nacional, regional o local.

Als centres amb vocació europea, s'hi consolidaran mercaderies que, posteriorment, seran distribuïdes a l'àmbit continental. Els centres de distribució nacionals es determinaran pel consum i la producció industrials creats a les seves zones d'influència. Aquests pols de transport, que formen part d'una futura xarxa europea de centres, donaran suport a la construcció de l'"Europa de les macro-regions", en la qual els grans grups privats fixaran les seves polítiques de producció i de distribució donant cada cop menys importància al traçat de les fronteres. Aquestes ZAL amb vocació europea o nacional col·laboraran en el desenvolupament industrial i comercial de les seves zones d'influència.

Aquests grans centres nacionals han de coexistir amb els terminals privats, petites centrals regionals o locals i establiments especialitzats a fi de procurar serveis per als transports atípics (com ara les mercaderies perilloses).

Tendències nacionals dels països mediterranis i de conjunt a Europa

A Espanya, el Ministeri de Transports va establir el 1988 els primers elements d'una política sobre les zones d'activitats logístiques:

- Xarxa jerarquitzada que oscil·la entre Barcelona, Bilbao, Burgos, Valladolid, Madrid, València i Sevilla.

- Gestió dels centres per empreses privades amb una possible participació pública (en alguns casos la promoció de la terminal podria fer-se mitjançant un agent públic).

- La gestió d'aquests centres no ha de limitar-se als aspectes immobiliaris, de la mateixa manera que no ha de limitar-se a procurar serveis generals. Ha de posar l'accent en el caràcter logístic del centre. Existeix una preocupació especial per fer més fàcil l'accés de les petites i mitjanes empreses a aquests centres.

En general, totes les ciutats espanyoles importants ja tenen un projecte o un estudi de centre de transport en marxa, com ara per servir l'àrea de Barcelona, la Central Integrada de Mercaderies del Vallès Occidental a Santa Perpètua de Mogoda, un projecte que preveu més de 300.000 m² de zona industrial molt ben connectada a la xarxa de carreteres. A més està prevista la ZAL del port de Barcelona i la CIM del Baix Llobregat que complementaran l'oferta. Fora de Catalunya hi ha projectes similars a Madrid, València, Sevilla i Bilbao.

A Portugal, existeix la voluntat política per afavorir que la gestió dels centres sigui assumida per organismes autònoms. De moment destaca la xarxa de centres modals dels ferrocarrils portuguesos.

A Itàlia, els esforços de l'Administració pública italiana s'encaminen cap a una organització del conjunt de les iniciatives que es produeixen en el sector privat, per tal de facilitar un programa o una planificació a tot l'àmbit regional i al nacional. També, en alguns casos, participa directament amb les empreses privades en les realitzacions.

Existeix una política de descentralització en els aspectes que es refereixen a la gestió de centrals, que es troba emmarcada en un intent

d'harmonització dels interessos regionals i nacionals.

A França, s'apliquen tres tipus d'accions de naturalesa més aviat pragmàtica: promoció, concertació i experimentació. En allò que concerneix la promoció, el Ministeri de Transports afavoreix els equipaments que milloren la complementaritat modal, la circulació de la informació i les condicions de treball. La promoció per a implantar una ZAL de caràcter públic ha de provenir d'un organisme públic (l'Estat, si es tracta d'una ZAL d'interès nacional), per la seva banda, o amb la col·laboració d'unes altres administracions o organitzacions.

Pel que fa a les modalitats d'intervenció pública, trobem subvencions en espècies (construcció d'infraestructures, equipaments, etc.). Respecte de la concertació, aquesta interessa sobretot a les administracions regionals i locals. L'Estat afavoreix només la cooperació entre els agents institucionals i econòmics que hi són implicats. En tercer lloc, trobem l'experimentació, que consisteix a sensibilitzar els diferents agents implicats que operen en els principals nusos de circulació de mercaderies a l'àmbit regional, nacional i internacional.

El futur Mercat Únic de la Comunitat Europea exigeix una harmonització dels esforços que s'estén, naturalment, al sector del transport.

És innegable que el creixement del comerç internacional provocarà una demanda cada cop més important de transport a llarga distància, cosa que, no només representarà una forta pressió sobre la xarxa viària i ferroviària bàsiques, sinó que farà que els accessos a moltes ciutats estiguin bloquejats i, a més, en ciutats que ja actualment suporten uns alts nivells de congestió.

D'altra banda, el desenvolupament de tecnologies de transport adaptades a les demandes de l'economia



A les ZAL s'organitzen i regularitzen els fluxos de transport.

moderna (entre les quals sobresurten les que estan lligades al transport combinat) i a les dels nous sistemes d'explotació que se suporten en els recursos informàtics i telemàtics, aconsellaran la concentració de les operacions del transport de base a les ZAL, on es podran portar a terme, d'una manera eficaç, les ruptures de càrrega, l'agrupament, etc., i algunes activitats logístiques.

En el marc de la Comunitat Europea, el Parlament ja va aprovar l'abril de 1986 una resolució sobre la construcció de centres integrats de transport que intenta promoure la tendència a la creació d'aquests centres amb vista a una utilització més racional de les diferents maneres de transport amb el respecte a la lliure elecció per part de l'usuari. Aquesta resolució considera que els centres permeten reduir les ruptures de càrrega com també els retards i els costos que se'n deriven, i faciliten una ocupació més adequada del territori i de la xarxa infraestructural bàsica.

Pel que fa al desenvolupament regional, la creació d'aquests centres té cabuda totalment en la filosofia comunitària, la qual pretén animar l'enlairament econòmic per mitjà de les accions que mobilitzin els recursos propis i que aprofitin el potencial endogen de les regions. Els centres

impliquen, per definició, empreses i recursos locals, permeten de millorar l'eficàcia global del sistema de transports i aporten, gràcies a la concentració d'activitats logístiques, possibilitats de projecció de la producció local cap a l'exterior, que serien difícilment aconseguides amb uns altres tipus d'infraestructures o d'equipaments (que tenen, sens dubte, el seu interès, normalment complementari del de les ZAL). D'una altra banda, l'establiment de processos logístics d'acabament creen llocs de treball del tipus industrial a les regions on se situen aquests centres.

Bibliografia

Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones - CETMO.

Prácticas Logísticas Empresariales y Zonas de Actividades Logísticas en España. 1989.

CETMO. COST 310. *Logistique du transport de marchandises en Europe*. 1991. Institut Cerdà. Proyecto AMEBA. *Distribución comercial en el Ambito de la Región Metropolitana de Barcelona*. 1990.