



Los nuevos pilares de la logística en España

La intermodalidad y el establecimiento de acuerdos con los proveedores constituyen las tendencias más utilizadas por los operadores

■ SYLVIA RESA. Periodista

Los dos grandes pilares de la logística actual son la intermodalidad o el transporte combinado y los acuerdos entre operadores y los agentes que intervienen en el sector de gran consumo, sean estos últimos proveedores o clientes. Si la primera implica la gestión de las diversas infraestructuras para hacer llegar el pedido en inmejorables condiciones de servicio y precio, los contratos entre operadores logísticos y sus clientes tienden a la globalización, para atender a la actual demanda de expansión empresarial por todo el ámbito mundial.

A pesar de tratarse de un término antiguo, el concepto de intermodalidad está hoy más de moda que nunca; de hecho es la tendencia y uno de los puntos fuertes de la logística del futuro. Pero hoy por hoy constituye el auténtico caballo de batalla para el sector. Lo que no se acaba de entender es el hecho de que a

pesar de ser una demanda del propio sector, el transporte combinado no termine de arrancar, siendo escaso el número de operadores que entran en el juego.

Helmut Stetter, director general de ABX Logistics Iberia, analiza, en una ponencia pronunciada recientemente, los frenos al desarrollo de la intermodalidad, entendida como la gestión de las diversas infraestructuras con el objetivo de prestar al cliente el mejor servicio al mejor precio. Este operador está integrado en la Sociedad Nacional de Ferrocarriles de Bélgica. Su dimensión internacional le fuerza cada día a combinar los distintos tipos de transporte por tierra, mar y aire. Es por tanto una de las compañías más decididas a que la tendencia se convierta en práctica habitual. "Curiosamente -dice Stetter- en un periodo de revoluciones en el ámbito económico, empresarial y tecnológico tenemos que recurrir a las viejas ideas

para solucionar los problemas actuales que vive el sector del transporte". El director de la filial ibérica del grupo belga considera que el principal impedimento reside en el peso específico con que cuenta la carretera como infraestructura para el transporte, particularmente en España: "el 75% del transporte de mercancías se realiza a través de las carreteras, que cada vez están más colapsadas debido al gran número de camiones que circulan por ellas". A esto se añade que "cerca del 90% de los recorridos de transporte son inferiores a 300 kilómetros y la mayoría de ellos son de carga fraccionada", dice Stetter, "por lo que es complicado el desarrollo de la intermodalidad".

Fuentes de Anadif (Asociación Nacional de Empresas de Almacenaje y Distribución Física) sitúan en el 40% el porcentaje que, de media, arroja la carretera como vía de transporte en los estados de la

Los nuevos pilares de la logística en España

CUADRO Nº 1

VENTAJAS E INCONVENIENTES DE LA INTERMODALIDAD

VENTAJAS DE CARÁCTER ECONÓMICO

1. AHORRO ENERGÉTICO: SEGÚN LA UE, DEL TOTAL DE ENERGÍA CONSUMIDA POR LOS ESTADOS MIEMBRO EL 30% CORRESPONDE AL SECTOR DEL TRANSPORTE. DENTRO DE TAL PORCENTAJE, EL 85% CORRESPONDE A LA CARRETERA. EL FERROCARRIL ES RESPONSABLE DEL 2%.
2. DISMINUCIÓN DE COSTES: AL BAJAR EL TRÁFICO RODADO, DISMINUIRÁN LOS COSTES EXTERNOS DIRECTOS E INDIRECTOS, COMO LOS RELATIVOS A LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO, DESGASTE DE INFRAESTRUCTURAS O LOS MISMOS ATASCOS.
3. AHORRO EN LOS CONSUMIBLES DE LOS VEHÍCULOS. DADO QUE EN OCASIONES LOS VEHÍCULOS PUEDEN SITUARSE SOBRE EL VAGÓN EN LARGOS TRAYECTOS, A FIN DE REALIZAR LA DISTRIBUCIÓN FINAL, EL AHORRO EN COMBUSTIBLE ES EVIDENTE.
4. REDUCCIÓN DEL COSTE DE PERSONAL: YA NO SERÍA NECESARIO EMPLEAR A DOS CONDUCTORES PARA LOS TRAYECTOS LARGOS.



VENTAJAS RELACIONADAS CON BENEFICIOS OPERATIVOS

1. IDONEIDAD: ES EL MEDIO MÁS APROPIADO PARA LAS DISTANCIAS LARGAS.
2. SEGURIDAD: PARA EL TRANSPORTE DE MERCANCIAS PELIGROSAS.
3. OPTIMIZACIÓN: LA REDUCCIÓN DE LA SOBRECARGA EN LA RED DE CARRETERAS GENERARÍA MEJORAS PARA EL RESTO DE VEHÍCULOS QUE TRANSITAN POR ELLAS.



VENTAJAS MEDIOAMBIENTALES

1. MANTENIMIENTO: EL TRANSPORTE COMBINADO PERMITE UN CUIDADO MAYOR DEL ENTORNO, AL UTILIZAR MENOS CANTIDAD DE COMBUSTIBLES DERIVADOS DEL PETRÓLEO.
2. MEJORAS SOCIALES. CERCA DE LAS REDES VIARIAS SUELEN SITUARSE NÚCLEOS URBANOS, CON EL EFECTO CORRESPONDIENTE EN MATERIA DE SALUD PARA LAS PERSONAS QUE LOS HABITAN.

DESVENTAJAS POR DIFÍCIL APLICABILIDAD

1. POCAS FÓRMULAS. HASTA EL MOMENTO, EL ÚNICO TÁNDEM PROPUESTO ES EL DE FERROCARRIL-CARRETERA.
2. AGRAVIO COMPARATIVO. MIENTRAS LAS REDES DE CARRETERAS HAN SIDO OBJETO DE CONTINUAS INVERSIONES Y MEJORAS, LAS FERROVIARIAS NO HAN CORRIDO LA MISMA SUERTE, LLEGÁNDOSE A CERRAR ALGUNAS LÍNEAS.

DESVENTAJAS ESTRUCTURALES

1. ANCHO DE VÍA. EN ESPAÑA LAS VÍAS CUENTAN CON UN ANCHO DE VÍA DISTINTO AL EUROPEO.
2. INSUFICIENCIA. LAS VÍAS NO SON SUFICIENTES, AUNQUE TAMPOCO EL NÚMERO DE MAQUINISTAS NI EL DE LOCOMOTORAS EXISTENTES EN ESPAÑA. ESTA SITUACIÓN HACE INVIABLE QUE ESTE MEDIO DE TRANSPORTE ABSORBA EL AUMENTO DEL TRÁFICO PREVISTO PARA LOS PRÓXIMOS AÑOS.
3. TERMINALES DE CARGA: NO SON SUFICIENTES NI EN CUANTO A NÚMERO NI EN CUANTO A UBICACIÓN, PUES TENDRÍAN QUE RADICARSE EN LOS CENTROS INDUSTRIALES GENERADORES DEL TRÁFICO.



FUENTE: Elaboración propia, con datos de ABX Logistics Iberia.

Los nuevos pilares de la logística en España

Unión Europea; dicho peso se duplica para el caso de España. Según Carlos Amigo, director general de Anadif, "hoy se habla tanto de intermodalidad porque la UE ha decidido transvasar mercancías de carretera a ferrocarril, fundamentalmente por ser más ecológico y como alternativa a los colapsos tan habituales que vivimos en las carreteras de la Unión".

A esto último Stetter añade otros inconvenientes: "a medio/largo plazo, el problema más grave es el de la contaminación que genera el transporte por carretera, tanto directamente por la emisión de gases, como indirectamente. Esto último se concreta en el desgaste energético derivado del transporte rodado por carretera". Y más problemas, porque como subraya el director general de ABX Logística Iberia, entre los gastos externos destaca el desgaste de infraestructuras y los accidentes que lógicamente son mayores en número, puesto



que se trata del tipo de infraestructura más utilizado.

EL TÁNDEM FERROCARRIL-CARRETERA

La tendencia esperada para el sector sitúa en un crecimiento del 60% la evolución del tráfico internacional de mercancías. Esto hace suponer que, lejos de solucionarse, los problemas antes expuestos se agravarán. Carlos Amigo, de Anadif, recuerda cómo en el inicio de la intermodalidad se intentó aplicar ésta a través del ferrocarril: "este concepto es

muy antiguo, al menos tanto como el nacimiento de las empresas de almacenaje y distribución, y de eso hace treinta años. Ya entonces se intentó hacer intermodalidad con el ferrocarril, que era el modo más apropiado en cuanto a costes, pero entonces dicho medio no pudo o no supo responder a las expectativas de calidad, servicio, flexibilidad y precio que se requerían".

Joseph María Simó, director general de Exel, corrobora en gran medida la situación planteada tras los intentos de llevar a la práctica el transporte combinado: "no se dan las circunstancias adecuadas para que se desarrolle, tal y como apuntó la Unión Europea en el Libro Blanco". Según Simó, la descongestión de las ciudades y de las redes de comunicación, la reducción del gasto energético así como la del impacto medioambiental que producen los medios de transporte de mercancías en la actuali-

ZEPRO



anteo

Presente en todos los desplazamientos

Descarga el peso de tu negocio con una plataforma elevadora.

Zepro y Anteo se adaptan a todo tipo de vehículos y de necesidades. Garantizan la calidad de sus productos, la existencia de repuestos y una cobertura nacional y europea a través de sus más de 730 puntos de servicio. (ISO 9001)







Parque Empresarial San Fernando - Sierra de Guadarrama, 2
 Apdo. 1026 - 28830 San Fernando de Henares - Madrid
 Tel.: 916600460* - Fax: 916600461 - E-mail: omuldero.mycsamulder@nexo.es

Los nuevos pilares de la logística en España

CUADRO Nº 2

¿QUIÉN FRENA EL TRANSPORTE COMBINADO?

INTERMODALIDAD O TRANSPORTE COMBINADO ES LA CAPACIDAD DE GESTIONAR UN TRASLADO DE MERCANCÍAS ENTRE UN ORIGEN Y UN DESTINO GEOGRÁFICO UTILIZANDO AL MENOS DOS MODOS DE TRANSPORTE (CARRETERA, MARÍTIMO, FERROCARRIL, AÉREO) Y REFERIDO TODO ELLO A UNA UNIDAD DE CARGA.

DURANTE AÑOS EL TRANSPORTE INTERMODAL, PARTICULARMENTE EL QUE UTILIZA EL TÁNDEM FERROCARRIL-CARRETERA, HA IDO CRECIENDO A UN RITMO DEL 15% ANUAL. SIN EMBARGO, SE HA PRODUCIDO UNA DESACELERACIÓN, A PESAR DE CONTAR CON DIVERSOS FACTORES A FAVOR:



1. DESAPARICIÓN DE BARRERAS POLÍTICAS Y COMERCIALES. ELLO PROVOCA QUE LAS EMPRESAS MULTINACIONALES SE ENCUENTREN EN CUALQUIER LUGAR DEL MUNDO.
2. CRECIMIENTO POR EXPANSIÓN. DURANTE LAS DOS ÚLTIMAS DÉCADAS DEL PASADO SIGLO EL AUMENTO DEL COMERCIO INTERNACIONAL HA DUPLICADO EL DE LA PRODUCCIÓN MUNDIAL, CON EL CONSIGUIENTE INCREMENTO DE LOS INTERCAMBIOS DE MERCANCÍAS, SERVICIOS Y POR SUPUESTO DE CAPITAL.
3. TRASVASE DE LA PRODUCCIÓN. LAS COMPAÑÍAS SITUAN Y TRASLADAN SU PRODUCCIÓN HACIA PAÍSES CON MENORES COSTES LABORALES Y/O FABRILES. TALES CENTROS SUELEN ESTAR ALEJADOS DE LOS PUNTOS DE CONSUMO, LO QUE FAVORECE LA PARTICIPACIÓN DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE Y DE LOGÍSTICA.

AUNQUE TAMBIÉN EXISTEN FRENOS:

1. ESCASA FIABILIDAD DEL SERVICIO. FACTORES COMO LA FALTA DE PUNTUALIDAD O LA ESCASA REGULARIDAD DE LOS TRÁNSITOS SON LAS PRINCIPALES QUEJAS DE LOS USUARIOS DEL TRANSPORTE COMBINADO.
2. FALTA DE COORDINACIÓN. SOBRE TODO EN LOS TRÁFICOS INTERNACIONALES Y ENTRE LAS COMPAÑÍAS FERROVIARIAS PERTENECIENTES A LOS DIVERSOS PAÍSES POR LOS QUE CIRCULAN LOS CONVOYES.
3. COSTE ALTO. DEBIDO A LA ESCASA OPTIMIZACIÓN DE LOS TRENES, LOS PRECIOS SON ALTOS.

FUENTE: Elaboración propia, con datos y declaraciones de Anadif y ABX Logistics Iberia.

dad han puesto en boca de los expertos una alternativa: el ferrocarril. Ya desde hace años las autoridades europeas intentaron de alguna manera suplir el tráfico rodado de mercancías por el tren y el transporte marítimo-fluvial. "Tales obje-

tivos no han podido ser cumplidos", dice Simó, "porque los sistemas no aseguran la misma rentabilidad a las empresas, ni los mismos niveles de servicio y además las infraestructuras actuales no son suficientes para permitirlo".

Stetter se muestra, no obstante, optimista con esta fórmula de desarrollo de la intermodalidad, pues al fin y al cabo se trata de aunar la flexibilidad de la carretera como medio de transporte con la ventaja que ofrecen ferrocarril y barco a la hora de llevar a cabo grandes trayectos. Utilizando la propia filosofía de ABX Logistics Iberia, esto conduce a lo que en sus términos denominan "multiplying forces", es decir, multiplicar las fuerzas para mejorar el servicio logístico que ofrecen a sus clientes. Según este experto logístico, la intermodalidad carretera-ferrocarril será la que más se desarrollará durante los próximos años. Transporte marítimo y aéreo ya se utilizan para efectuar trayectos intercontinentales o de entrega urgente.

Pero no por poner el acento en el ferrocarril la carretera va a perder forzosamente su peso específico como vía de transporte de mercancías: "creemos que la carretera seguirá siendo la solución ideal para muchos problemas, aunque no para todos", asegura Stetter.

Pocos dudan que la fórmula ferrocarril-carretera sea la ideal para el desarrollo del tráfico combinado; es el caso de Grupo Logístico Santos: "creemos que puede ser el futuro, pero desde luego no inmediato", dice José F. Hernández, director de marketing corporativo del grupo. Según Hernández, aún son necesarias algunas mejoras en las redes viarias nacionales e internacionales, así como unos horarios más claros y acorde con el nivel de servicio demandado. Francisco Latorre, coordinador comercial y de marketing de Grupo CAT, considera que el transporte intermodal experimentará un gran desarrollo en el ámbito europeo, aunque sólo sea porque las autoridades de dicho rango están impulsándolo.

Pero es Oliver Rüter, director gerente de Cretschmar Cargo, quien pone el dedo en la llaga, al entrar de lleno en un tema tan concreto como el de costes. Según Rüter, el transporte por carretera es, hoy por hoy, el medio más barato para las empresas. Porque además las infraestructuras ferroviarias existentes no

Los nuevos pilares de la logística en España

permiten una utilización apropiada del tren en la UE. Con respecto al Libro Blanco del transporte ferroviario, aprobado recientemente, el responsable de esta compañía logística cree que “como idea se puede decir que está bien, aunque su aplicación es muy complicada”.

Simó, de Exel, añade otro freno a esta fórmula, relacionado con el tipo de productos que se transportan. Si se trata de mercancías semifabricadas de gran volumen el tándem propuesto es viable. Pero no ocurre igual con los productos terminados de gran consumo, informática o automoción, por otra parte los más habituales en la gestión total de los operadores logísticos, tal y como se puede comprobar en la segunda parte de este reportaje.

A LA MEDIDA DEL CLIENTE

Pero a pesar de que todo parezca ponerse en contra, lo cierto es que los hechos mandan: el crecimiento progresivo del comercio internacional y la expansión de las compañías, tendentes a mercados cada vez más globales, forzarán tarde o temprano el cambio de tendencia, lo cual desembocará en la intermodalidad como herramienta para las empresas de transporte y logística. “Somos los intermediarios, la función de enlace entre el fabricante y el consumidor”, dice Stetter; “de hecho, tenemos que prestar nuestros servicios entre distancias más largas y de forma más continua que antes; además, debemos responder a las exigencias de plazos de entrega, mantener una alta calidad de servicio y todo ello asegurando unos costes razonables”.

En este nuevo entorno, los operadores logísticos y empresas de transporte han de encontrar la fórmula que les permita cumplir con las exigencias de los clientes.

Por otra parte, las ventajas del transporte combinado se dejan sentir tanto en el aspecto económico, con la reducción de costes que comporta un tráfico más racionalizado, como en el medioambiental. A esto se une la idoneidad de la inter-

CUADRO Nº 3

ADAPTARSE AL CLIENTE



DE POCO SIRVE QUE EL TRANSPORTE COMBINADO SE DESARROLLE SI NO ES CAPAZ DE SATISFACER LAS DEMANDAS DE LOS CLIENTES. TAL ES LA OPINIÓN DE HELMUT STETTER, DIRECTOR DE ABX LOGISTICS IBERIA: “EN EL NUEVO ESCENARIO MUNDIAL, LOS

PROFESIONALES DEL TRANSPORTE TENEMOS QUE BUSCAR FÓRMULAS QUE NOS PERMITAN CUMPLIR CON EL GRADO DE SATISFACCIÓN EXIGIDO POR NUESTROS CLIENTES”.

PARA ELLO STETTER PROPONE UNA REFLEXIÓN: “JUNTO A LAS VENTAJAS EVIDENTES DE LA INTERMODALIDAD, HAY QUE TENER EN CUENTA QUE A NUESTROS CLIENTES NO PODEMOS IMPONERLES ALGO QUE NO NECESITEN; ES DECIR, NO PODEMOS ENCAJAR A LA FUERZA SUS NECESIDADES A NUESTROS SISTEMAS, SINO HACER JUSTAMENTE LO CONTRARIO: INTEGRAR ESTOS SISTEMAS DE TRANSPORTE CON LO QUE NOS ESTÁN DEMANDANDO”.

EL RESPONSABLE DE LA FILIAL IBÉRICA DEL OPERADOR BELGA PROPONE:

1. AJUSTE A LAS DEMANDAS DE LOS CLIENTES. LOS BENEFICIOS DE LA INTERMODALIDAD NO SON APLICABLES EN IGUAL MEDIDA A TODOS LOS CLIENTES.
2. ALIANZAS Y NUEVOS SERVICIOS. LOS OPERADORES PODRÍAN CREAR TERMINALES PROPIAS CERCANAS A SUS CLIENTES, LLEGANDO A ACUERDOS CON OTRAS COMPAÑÍAS DE LOGÍSTICA Y TRANSPORTE Y DESARROLLANDO NUEVOS SERVICIOS QUE REDONDEEN LOS BENEFICIOS DEL FERROCARRIL.

FUENTE: Elaboración propia, con datos y opiniones de ABX Logistics Iberia.

modalidad para las largas distancias, el transporte de mercancías peligrosas o la reducción del tráfico en las redes viarias. Claro que en primer término está el servicio que demanda el cliente, al que no se le puede imponer un sistema únicamente porque sea menos costoso, sino porque realmente sea eficaz y responda a sus expectativas de negocio.

“Por ello”, dice Stetter, “quizá tengamos que atrevernos a hacer más cosas como, por ejemplo, crear terminales propias, próximas al lugar donde se encuentran nuestros clientes, alcanzando acuerdos o alianzas con otras empresas o desarrollando servicios especiales que nos permitan acercar la mercancía al lugar de destino; las combinaciones son múltiples; aquí también tenemos nuestro reto”.

ACUERDOS ESTRATÉGICOS

Según los datos del sector, el 80% de los operadores logísticos en España tiene relación con compañías de gran consumo, siendo éste el sector más importante en cuanto a dimensión de portfolio de clientes. Le sigue el de automoción. Las grandes compañías que operan en el mercado español establecen contratos y alianzas relacionadas con la logística y el transporte, bien sea parcial o total.

Gran parte de los operadores han extendido su objeto de negocio a la totalidad de la cadena de suministro. Es el caso de Exel, compañía británica cuya facturación alcanza los 173 millones de euros en el mercado español. Su abanico de soluciones contempla desde la funciones de asesoría, almacenaje, dis-

Los nuevos pilares de la logística en España

CUADRO Nº 4

LA INTERMODALIDAD VISTA POR LOS OPERADORES

MÁS TARDE O MÁS TEMPRANO, LA INTERMODALIDAD VIVIRÁ SU DESARROLLO DEFINITIVO. TAL ES LA OPINIÓN DE LOS DIVERSOS OPERADORES CONSULTADOS AL RESPECTO QUE SON, ADEMÁS, PARTE INTERESADA EN QUE DICHO PROCESO TENGA LUGAR. EXEL, GRUPO LOGÍSTICO SANTOS, ABX LOGISTICS IBERIA, GEODIS TEISA, CRETSCHMAR CARGO Y GRUPO CAT OFRECEN, A TRAVÉS DE SUS PRINCIPALES EXPERTOS, SUS OPINIONES AL RESPECTO. CUESTIONARIO:

1. ¿PARTICIPA LA EMPRESA DE LA INTERMODALIDAD?

2. ¿CONSIDERA QUE EL TRANSPORTE COMBINADO CONTRIBUIRÁ AL DESARROLLO DEL SECTOR LOGÍSTICO Y DE TRANSPORTE?

3. ¿CREE QUE ESTÁN ESTABLECIDAS LAS BASES NECESARIAS PARA EL TRIUNFO DE LA INTERMODALIDAD?

▼ JOSEPH M. SIMÓ, DIRECTOR GENERAL DE EXEL EN ESPAÑA

1. CON EL OBJETIVO DE PRESTAR UN SERVICIO ÓPTIMO Y AJUSTADO A LAS NECESIDADES DE NUESTROS CLIENTES, EXEL COMBINA DIFERENTES MODOS DE TRANSPORTE EN FUNCIÓN DE CADA PROYECTO. ASÍ, POR EJEMPLO, COMBINAMOS NUESTROS SERVICIOS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL AÉREO Y MARÍTIMO CON EL DE CARRETERA PARA GESTIONAR LA CADENA DE SUMINISTRO DE AQUELLAS EMPRESAS QUE TIENEN QUE IMPORTAR PRODUCTOS PROCEDENTES DE OTROS CONTINENTES.

2. LA COMPAÑÍA APUESTA POR EL DESARROLLO DE LA INTERMODALIDAD EN LA MEDIDA QUE LE PERMITA SEGUIR MEJORANDO LOS SERVICIOS QUE PRESTA ACTUALMENTE EN UNAS CONDICIONES ECONÓMICAS RAZONABLES. SIN EMBARGO, ESTO NO RESULTA FÁCIL.

3. ACTUALMENTE NO SE DAN LAS CIRCUNSTANCIAS ADECUADAS PARA SU DESARROLLO. LOS OBJETIVOS QUE SE MARCÓ LA UNIÓN EUROPEA NO SE HAN CUMPLIDO PORQUE LOS SISTEMAS ALTERNATIVOS NO ASEGURAN LA MISMA RENTABILIDAD A LAS EMPRESAS, NI LOS MISMOS NIVELES DE SERVICIO; ADEMÁS, LAS INFRAESTRUCTURAS ACTUALES NO SON SUFICIENTES PARA PERMITIR SU CUMPLIMIENTO.

▼ JOSÉ F. HERNÁNDEZ, RESPONSABLE DE MÁRKETING CORPORATIVO DE GRUPO LOGÍSTICO SANTOS

1. POR EL MOMENTO NO REALIZAMOS TRÁFICO ALGUNO MEDIANTE ESTE PROCEDIMIENTO.

2. CREEMOS QUE PUEDE SER EL FUTURO, PERO DESDE LUEGO NO INMEDIATO.

3. SE REQUIERE LA MEJORA DE LAS REDES VIARIAS TANTO NACIONALES COMO INTERNACIONALES, ASÍ COMO TAMBIÉN UNOS HORARIOS CLAROS Y MÁS ACORDES CON LOS NIVELES DE SERVICIO EXIGIDOS POR LOS CLIENTES.

▼ HELMUT STETTER, DIRECTOR GENERAL DE ABX LOGISTICS IBERIA

1. NUESTRA ORGANIZACIÓN DISPONE DE UN ÁREA DE SERVICIO DEDICADA AL DESARROLLO DE ESTE TEMA.

2. EFECTIVAMENTE ESTAMOS DE ACUERDO EN QUE EL SECTOR DE LOGÍSTICA Y TRANSPORTE SE DIRIGIRÁ HACIA LA INTERMODALIDAD.

3. ES NECESARIO DISPONER DE UNA ORGANIZACIÓN PROPIA DE ÁMBITO MUNDIAL, A FIN DE GARANTIZAR QUE LOS SERVICIOS IMPLEMENTADOS SE CONSOLIDEN Y SE DESARROLLEN DE ACUERDO CON UNA VISIÓN GLOBAL.



▼ GÉRARD RAMOS, DIRECTOR COMERCIAL Y DE MÁRKETING DEL GRUPO GEODIS-TEISA

1. SE PUEDE DECIR QUE ES ASÍ EN LA PRÁCTICA.

2. ES EVIDENTE QUE EL FUNDAMENTO DE LAS REDES INTERNACIONALES QUE OFRECEN UN SERVICIO 'PUERTA A PUERTA' ES LA FACULTAD DE RECURRIR A LA INTERMODALIDAD PARA ALCANZAR EL EQUILIBRIO NECESARIO ENTRE TRANSIT TIMES, CALIDAD DE SERVICIO Y COSTES. EL DESARROLLO DE LA LOGÍSTICA, SOBRE TODO EN EL ÁMBITO DE LOS PROYECTOS INDUSTRIALES (PETRÓLEO, CONSTRUCCIÓN, ENERGÍA...), AUMENTARÁ EL RECURSO A LA INTERMODALIDAD. OTRA PARTE DEPENDERÁ DE LA POLÍTICA EUROPEA EN MATERIA DE DESARROLLO DE LOS FERROCARRILES, PUERTOS Y PUERTOS SECOS.

3. LAS BASES DEL TRIUNFO DE LA INTERMODALIDAD PASARÁN POR LA CAPACIDAD DE COMBINAR LA GESTIÓN DE LOS FLUJOS DE INFORMACIÓN EN PARALELO CON LOS FLUJOS FÍSICOS, PERMITIENDO EL SEGUIMIENTO DE LAS EXPEDICIONES. ASÍMISMO, PASARÁN POR LA REALIZACIÓN DE ACUERDOS DE PARTENARIADO DE ÁMBITO MUNDIAL, PERMITIENDO A UN INTERLOCUTOR ÚNICO RESPONSABILIZARSE DE LA CALIDAD TOTAL DEL SERVICIO PRESTADO AL CLIENTE.

▼ OLIVER RÜTER, DIRECTOR GERENTE DE CRETSCHMAR CARGO

1. ESTA COMPAÑÍA, DESDE SUS ORÍGENES, OPTÓ POR EL DESARROLLO DE LA INTERMODALIDAD EN SUS SERVICIOS DE TRANSPORTE PARA GARANTIZAR EL ÉXITO DE SUS TRÁFICOS HACIA PAÍSES DE LOS CINCO CONTINENTES. ASÍ LA COMPAÑÍA UTILIZA LOS CANALES AÉREOS Y MARÍTIMOS COMBINÁNDOLOS CON LOS TRÁFICOS POR CARRETERA HASTA EL PUNTO DE DESTINO.

2. HOY POR HOY, EL TRANSPORTE POR CARRETERA ES EL MEDIO MÁS ECONÓMICO PARA LAS EMPRESAS, E INCLUSO EN MUCHOS CASOS NO EXISTEN LAS INFRAESTRUCTURAS NECESARIAS PARA UNA BUENA UTILIZACIÓN DEL FERROCARRIL ENTRE LOS DIVERSOS PAÍSES DE LA UE.

3. EL LIBRO BLANCO APROBADO RECIENTEMENTE PONE LAS BASES PARA UN MAYOR DESARROLLO DEL TRANSPORTE COMBINADO, ASÍ COMO PARA LA PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE. COMO IDEA SE PUEDE DECIR QUE ES VÁLIDA, PERO SU APLICACIÓN ES MUY COMPLICADA.

▼ FRANCISCO LATORRE, RESPONSABLE DE COORDINACIÓN COMERCIAL, MÁRKETING Y CALIDAD DE GRUPO CAT

1. GRUPO CAT DESARROLLA SU ACTIVIDAD EN EL ÁMBITO DE LA INTERMODALIDAD.

2. SI BIEN EL ALCANCE EN EL ÁMBITO NACIONAL SERÁ LIMITADO, PENSAMOS QUE EL TRANSPORTE COMBINADO EXPERIMENTARÁ UN GRAN DESARROLLO EN EUROPA.

3. AÚN SE REQUIERE UN FUERTE IMPULSO POR PARTE DE LA ADMINISTRACIÓN DE LA UE.

FUENTE: Elaboración propia, con las opiniones de los portavoces de Exel, Grupo Logístico Santos, ABX Logistics Iberia, Geodis Teisa, Cretschmar Cargo y Grupo Cat.

Los nuevos pilares de la logística en España

CUADRO Nº 5

RANKING DE OPERADORES LOGÍSTICOS
MILLONES DE EUROS

EMPRESA	FACTURACIÓN	Nº DE PLATAFORMAS DE DISTRIBUCIÓN	Nº DE ALMACENES
LOGÍSTICA	3.312,34	11	83
DANZAS, S.A.	246,40	-	46
GEFCO ESPAÑA, S.A.	227,07	-	33
TRADISA	221,07	8	10
CAT ESPAÑA FLETAMENTOS Y TRANSPORTES, S.A.	198,20	50	30
GRUPO LOGÍSTICO SANTOS, S.L.	175,50	58	26
EXEL LOGISTICS, S.A.	164,00	17	-
MCLANE ESPAÑA, S.A.	146,88	4	1
SPAIN-TIR	139,71	7	-
S.D.F. IBÉRICA, S.A.	105,35	-	17
SINTAX LOGÍSTICA, S.A.	92,00	12	8
AITENA, S.A.	91,27	24	24
SALVESEN LOGÍSTICA, S.A.	84,00	-	10
TNT LOGISTICS ESPAÑA	75,00	17	15
TIBBETT & BRITTEN IBERIA, S.L.	72,85	-	-
TRANSAHER (GRUPO)	55,00	35	47
BERGÉ MARÍTIMA, S.A. (GRUPO)	49,29	-	61
AZKAR, S.A.	40,93	-	-
GRUPO SLI & UNIÓN, S.L.	40,00	-	25
FIEGE ASER OPERADOR LOGÍSTICO, S.A.	36,70	16	20

DATOS 2001.
FUENTE: Anuario del Transporte. Transporte XXI.

tribución y soporte e-commerce hasta la gestión integral de la información.

Entre sus clientes se encuentran compañías fabricantes como Allied Domeq, Gallina Blanca, Procter and Gamble, Sara Lee, Schweppes o Kraft, entre otras. Pero además este operador gestiona las plataformas logísticas de distribuidores como la cadena de hipermercados Alcampo, o la de Akí Bricolage en Borox, Toledo, desde donde se controla todas las operaciones logísticas de la cadena francesa para el ámbito nacional.

Grupo Logístico Santos es otro de los grandes operadores líderes en el ranking español. Su facturación alcanzó los 189 millones de euros el pasado ejercicio.

Sus servicios se reparten entre las áreas de transporte, distribución, logística y gestión de la cadena de suministro. En su portfolio se encuentran las principales enseñanzas de la distribución en el sector de gran consumo, como Carrefour, Alcampo, Eroski, Makro, Condis, Caprabo o Vips. Establece acuerdos a medio plazo y éstos son variados: desde el que engloba mantenimiento de stock, hasta entrega al cliente final, pasando por crossdocking y distribución a los centros de venta.

A 115,6 millones de euros ascendió la cifra de negocio de ABX Logistics Iberia en 2002. La compañía está especializada en servicios logísticos y de transpor-

te internacional por vía marítima, terrestre o aérea. Sus sectores de actividad abarcan el textil, automoción y alta tecnología y en general cualquier tipo de actividad que no suponga la manipulación de productos perecederos. Con Pepsico ha establecido un acuerdo para el almacenamiento de tres líneas de producto: Gatorade, Guaraná y Té Lipton, así como también se encargará de la gestión de los envases utilizados para la línea de agua de bebida envasada comercializada por la citada compañía, bajo la marca Aquafina.

Geodis Teisa registró una cifra de negocio de 96 millones de euros durante el pasado ejercicio y tiene prevista una

Los nuevos pilares de la logística en España

CUADRO Nº 6

RANKING DE EMPRESAS DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA EN ESPAÑA
MILLONES DE EUROS

EMPRESA	LOCALIDAD	FACTURACIÓN
LOGISTA	LEGANÉS (MADRID)	3.312,34
GUIPÚZCOANA EURO EXPRES	SAN SEBASTIÁN (GUIPÚZCOA)	277,00
DANZAS, S.A.	COSLADA (MADRID)	246,40
AZKAR, S.A. (GRUPO)	LAZKAO (GUIPÚZCOA)	233,99
TRADISA	PRAT DE LLOBREGAT (BARCELONA)	229,72
GEFCO ESPAÑA, S.A.	MADRID	227,07
CAT ESPAÑA FLETAMENTOS Y TRANSPORTES, S.A.	MADRID	198,20
GRUPO LOGÍSTICO SANTOS, S.L.	SAN FERNANDO HENARES (MADRID)	175,50
EXEL LOGISTICS, S.A.	SOTO MORALEJA (MADRID)	164,00
MDANE ESPAÑA, S.A.	GUADALAJARA	146,88

DATOS 2001.

FUENTE: Anuario del Transporte. Transporte XXI.

CUADRO Nº 7

RANKING DE EMPRESAS DE FERROCARRIL EN ESPAÑA
MILLONES DE EUROS

EMPRESA	LOCALIDAD	FACTURACIÓN
TRANSPORTES FERROVIARIOS ESPECIALES, S.A.	ARAVACA (MADRID)	283,00
RENFE UNE CARGAS	MADRID	217,30
RENFE TRANSPORTE COMBINADO	MADRID	120,81
SEMAT	ARAVACA (MADRID)	54,91
ROUCH INTERMODAL, S.A.	GRANOLLERS (BARCELONA)	30,00
DEPÓSITOS DE COMERCIO EXTERIOR, S.A.	IRÚN (GUIPÚZCOA)	14,63
FERROCARRILES VÍA ESTRECHA	BILBAO (VIZCAYA)	13,96
IVEXA, S.A.	MADRID	10,50
CONTAINER-TRAIN, S.A.	BARCELONA	9,00
TRANS EUROPEAN TRANSPORT, S.A.	BILBAO (VIZCAYA)	8,50

DATOS 2001

FUENTE: Anuario del Transporte. Transporte XXI.

facturación de más de 100 millones de euros en 2003. Presta servicios logísticos a empresas de los sectores de automoción, alta tecnología, química y farmacia, gran consumo e industria. Sus servicios se extienden desde el almacenaje de mercancía, hasta la eurodistribu-

ción, servicios para Portugal y Canarias, cargas completas y transporte aéreo y marítimo.

La filial del grupo galo Geodis mantiene contratos con empresas como 3 Suis- ses, Altadis, Carrefour, Danone, Darty, Dim, Habitat, Intermarché, La Redoute,

Livredis, Interforum, Mars, Mattel, Monoprix y Nestlé, entre otras.

La filial española del transitario Cretschmar Cargo alcanzó una facturación de 22 millones de euros. La compañía, especializada en el grupaje medio de mercancía, ofrece servicios de trans-

Los nuevos pilares de la logística en España

CUADRO Nº 8

RANKING DE COMPAÑÍAS AÉREAS DE CARGA EN ESPAÑA MILLONES DE EUROS

EMPRESA	LOCALIDAD	FACTURACIÓN
IBERIA CARGO	MADRID	285,78
SWIFTAIR	MADRID	75,12
PAN AIR LÍNEAS AÉREAS	MADRID	31,45
BRITISH AIRWAYS WORLD CARGO	MADRID	17,50
CYGNUS AIR	MADRID	14,09
EUROPEAN AIR TRANSPORT	MADRID	12,18
KLM ROYAL DUTCH AIRLINES	MADRID	9,16
SPANAIR	PALMA DE MALLORCA (I. BALEARES)	7,70
CONTINENTAL AIRLINES, INC.	MADRID	6,97
THAI AIRWAYS	MADRID	5,00



DATOS 2001.

FUENTE: Anuario del Transporte. Transporte XXI.

porte internacional por vía terrestre, marítima y aérea. Al mismo tiempo, presta servicios de almacenaje, gestión de stock, manipulación de mercancías y distribución.

Grupo CAT es otro de los líderes en el sector de la logística y el transporte, con una facturación de 229,3 millones de euros en el mercado español y portugués durante el pasado año. Se sitúa en los sectores de automoción, industria

auxiliar, bienes de equipo, componentes, químico y gran distribución. Su actividad se estructura en torno a dos unidades de negocio: Logística de vehículos y Logística Cargo. Esta última lleva a cabo las operaciones relacionadas con el transporte marítimo y aéreo, sea nacional o internacional, así como también la logística de mercancías generales. Entre sus clientes destaca la cadena de hipermercados Alcampo, con quien tie-

ne establecido el servicio de distribución desde los almacenes y plataformas logísticas de perfumería de gran consumo y bazar/hogar a sus hipermercados. También realiza servicios de aprovisionamiento desde los proveedores hasta los establecimientos de descuento de la cadena Día, integrada en el grupo galo Carrefour. ■

SYLVIA RESA
Periodista

AUTOMATISMOS Y SISTEMAS DE TRANSPORTE INTERNO, S. A.



Ctra. N-1, Km. 213,5 - Polígono Industrial - 09390 Madrigalejo del Monte (Burgos)
Tel. + 34 902 120 523 // + 34 947 177 210 // Fax. + 34 947 177 212
Apartado de Correos: 468 - 09080 Burgos
<http://www.asti.es> - e-mail: asti@ast.es

INSTALACIONES AUTOMATIZADAS DE TRANSPORTE INTERNO, ELEVACIÓN Y ALMACENAJE:

Almacenes automáticos. Mini Load.
AGV's (Automatic Guided Vehicles).
Instalaciones "llave en mano".
Transferencia de cargas pesadas y voluminosas.

GESTIÓN INFORMATIZADA DE PROCESOS PRODUCTIVOS, TRANSPORTE Y ALMACENAJE:

Preparación de pedidos sin papel.
Sistemas de gestión de almacén (SGA) y gestión de producción.
Sistemas por radiofrecuencia, TAG y de visión artificial.

