



La ecosostenibilidad llega al sector logístico

La regionalización, la gestión eficaz de la cadena de suministro y el transporte intermodal son los grandes bloques en los que se proyectan las mejoras para el sector

SYLVIA RESA. Periodista

RESUMEN

La ecosostenibilidad es un término ineludible en cualquiera de las áreas productivas de las economías de todo el mundo. En el sector de gran consumo, la cadena de suministro vertebrada la trazabilidad de los productos, cuyo último segmento, la logística y el transporte, ha de ser capaz de cumplir con el compromiso medioambiental.

Tendencias como ir desde la globalización a la regionalización en grandes áreas mundiales, la externalización de los servicios logísticos, la desinversión en activos fijos o la flexibilización de los modelos logísticos hasta alinearlos con la demanda serán claves en la evolución del sector hacia la ecosostenibilidad.

PALABRAS CLAVE: ecosostenibilidad, regionalización, transporte intermodal, cadena de suministro, trazabilidad.

Reducir, reutilizar y reciclar han sido, hasta ahora, las tres acciones estrella dentro de los programas de mejora del medio ambiente. Sin embargo, la ecología bien entendida abarca otros desarrollos que van más allá de la racionalización de los procesos de eliminación de residuos. El término ecosostenibilidad, que sugiere la permanencia en el tiempo de la ecología, implica un compromiso medioambiental que ya empieza a calar en la cadena de suministro y que, cómo no, también ha llegado a uno de sus segmentos básicos, el de logística y transporte.

Lo ha dicho muy claro Eugenio Prieto, presidente de la consultora AT Kearney, durante el foro logístico Logitrans, celebrado recientemente en Madrid: "La cadena de suministro presenta hoy características nuevas tales como las de ser ordenada, integrada, flexible, con un alto nivel de eficiencia y sobre todo orientada al cliente".

Entre los eslabones de dicha cadena de valor no sólo el transporte, sino la logística en su conjunto han de aplicarse para dar respuesta a los clientes, sin romper la trazabilidad ecosostenible, esto es, facilitan-

do el proceso que desde principio a fin está marcado por cuatro tendencias fundamentales.

Según el citado portavoz de AT Kearney, a la sazón responsable de logística y transporte para Europa de la compañía, la evolución del sector seguirá cuatro principios, tales como:

1. La tendencia irá desde la globalización hasta la regionalización en áreas mundiales.

2. La sostenibilidad contará con una importancia creciente. “Sorprende que, aunque el peso del sector logístico debería ir cayendo, ocurre lo contrario, pues en las compañías cada vez se le concede mayor relevancia”, dice Prieto.

3. Durante los últimos ejercicios, el sector industrial ha crecido el 60% en activos físicos tales como las plantas de producción; sin embargo, se espera que al menos hasta 2013 se produzca una contracción asociada no sólo al efecto económico, sino también a la regionalización, por lo que será precisa la búsqueda de economías de escala en activos productivos, al tiempo que la consecución del equilibrio entre costes y rendimientos.

4. Una mayor flexibilidad, que implicará unos modelos logísticos alineados con la demanda, será otra de las características que marcarán tendencia en el sector, según AT Kearney.

No obstante, todo tiene un precio, pues el paso hacia la regionalización y el crecimiento de la sostenibilidad va a suponer, según los expertos, un incremento del 0,3% en los costes logísticos.

Como soluciones, desde AT Kearney se propone a las compañías logísticas adoptar una estrategia de servicio, la mejora de procesos y de infraestructuras, prestar mayor atención al cliente, conseguir transparencia en la demanda. “Todo ello en aras de la adaptación a esa mayor flexibilidad y a los procesos de externalización logística de los fabricantes”, dice Eugenio Prieto, quien considera que las mayores inversiones vendrán de la mano de aquellos puntos estratégicos en el control de la gestión por parte de los fabricantes.



Estos últimos obtendrán una eficiencia más alta siempre y cuando reduzcan los activos fijos, contraten a empresas de outsourcing para cubrir aquellas actividades de bajo valor añadido o supriman la duplicidad de actividades.

ECONOMÍA, ECOLOGÍA Y SOSTENIBILIDAD

Economía, ecología y sostenibilidad son tres conceptos tan amplios como aparentemente irreconciliables, al menos desde el punto de vista práctico. Sin embargo, este punto de vista no es compartido por la Asociación de Fabricantes y Distribuidores (Aecoc). “El futuro de la logística y el transporte pasa porque seamos capaces de impulsar proyectos empresariales y de llevar a cabo prácticas en las que la eficiencia sea global”, dice su presidente, José M Bonmatí; “lo cual sólo es posible si se conjugan economía, ecología y sostenibilidad”.

Expertos como Pablo Escutia, de la consultora AT Kearney, coinciden en el fondo, pero no en el estado de la cuestión: “Los tres términos son, por desgracia, irreconciliables debido a la distribución modal del transporte de mercancías en el mercado español”.

Escutia dice que España es uno de los países donde la proporción del transporte de mercancías por carretera sobre el total es más elevada: “La carretera se ve favorecida por varios factores, como las cortas distancias medias de transporte, la alta densidad de autopistas versus ferrocarriles, la fragmentación del mercado o el exceso de oferta”.

Y es que los modos de transporte poco contaminantes no tienen una alta penetración en España. Así, por ejemplo, el ferrocarril tiene un peso del 4%, mientras que en el resto de Europa alcanza el 15% sobre el total.

Pablo Escutia dice que este medio de transporte reduce el consumo energéti-



co, medido en toneladas por kilómetro, en el 80% y en el 70% la emisión de gases de efecto invernadero.

Para Bonmatí, de Aecoc, “el transporte es uno de los eslabones de la cadena de valor más sensibles en términos de sostenibilidad, quizá porque es la parte en la que primero se centran las miradas cuando se piensa en la preservación del equilibrio medioambiental”.

Desde Europa se impulsa el transporte intermodal, que permite utilizar distintos medios, desde hace varios años. En la actualidad, las redes transeuropeas de transporte tienen como ejes de desarrollo fundamental el ferrocarril y el *short sea shipping* o transporte marítimo de corta distancia.

“Al final, el mayor impacto medioam-

biental en la cadena de suministro lo genera el transporte”, dice Escutia, “por lo que el objetivo se centra en conseguir que sea lo más eficiente desde el punto de vista energético y lo menos contaminante que sea posible”.

Lograr esto será posible mediante la aplicación de medidas a medio y largo plazo, que se concretan, según Pablo Escutia, en el impulso al ferrocarril o la aparición de nuevas tecnologías de transporte terrestre, como el vehículo eléctrico.

Según Bonmatí, “todavía no se concibe la cadena de suministro como unidad, como un conjunto que debe funcionar sin fisuras o ineficiencias desde el principio hasta el final”. El presidente de Aecoc considera esto último como “fundamental para la buena marcha de los procesos

logísticos y de transporte, es decir, para que este último se ocupe de forma eficiente, que no haya trayectos de vacío o que los elementos reutilizables del transporte se utilicen del modo idóneo”.

EL FOCO PUESTO SOBRE EL TRANSPORTE INTERMODAL

Una de las tendencias definidas es la del transporte intermodal, que tiene en el ferrocarril uno de sus principales partners.

Eugenio Prieto considera que el foco de atención se ha de situar en este tipo de transporte sostenible, que conllevará “la utilización del tren para reducir la congestión y la contaminación, el aumento del transporte fluvial, así como también el transporte exprés por tierra, para sustituir el aéreo”.

¿Está preparado el ferrocarril español para esta nueva demanda intermodal? No lo cree Pablo Escutia: “El problema en España es que las infraestructuras actuales para el transporte de mercancías por ferrocarril no son adecuadas”.

Escutia enumera cuatro dificultades, como son la inexistencia de suficientes nodos de intercambio intermodal y que éstos no cuentan con la ubicación adecuada. Pero además las infraestructuras no permiten la longitud de trenes necesaria para que se convierta en un negocio atractivo de cara a los operadores. Por último, el servicio tiene escasa fiabilidad, ya que comparte vías con el transporte de viajeros, que a su vez tiene prioridad.

“El transporte marítimo de corta distancia presenta problemas similares”, dice Escutia; “solucionarlos es una tarea compleja que requiere la actuación coordinada de los agentes públicos y privados del sector”.

Javier Bilbao, máximo responsable de la cadena de suministro del operador logístico DHL, considera que “se ha hablado mucho del transporte intermodal; sin embargo, el ferroviario no será nunca un tipo de transporte aislado, por lo que hasta el momento en que no se una a otros medios no será una realidad”.



LA LEY, EL EFECTO IMAGEN Y LA ECOFLACIÓN

No existe una única ley que regule la sostenibilidad en España, si bien el proyecto de Ley de Economía Sostenible, aprobado recientemente, ha supuesto un avance importante a juicio de Bonmatí, de Aecoc: “Este marco legal propone medidas en tres áreas relacionadas con la logística y el transporte, como son la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero, el transporte sostenible y el ahorro y la eficiencia energéticos”.

Motivos socioculturales, relacionados con el patrimonio natural de cada país, han dado ventaja a la Europa del norte en materia de sostenibilidad. Otros proyectos se han centrado en grandes metrópolis como Londres, e incluso en Barcelona y Madrid. En esta última es destacable el proyecto Madrid Plataforma Logística (MPL), que prevé convertir a la capital española en la mayor plataforma del sur de Europa.

Podría pensarse en la ecosostenibilidad con un enfoque estratégico desde el departamento de marketing de las empresas logísticas. “La apuesta por la ecosostenibilidad es una clara ventaja para aquellas compañías que verdaderamente la integren en sus estrategias”, dice Bon-

matí; “pero no sólo lo es porque pueda rentabilizarse en términos de imagen, sino porque puede aportar múltiples beneficios en la gestión empresarial”.

El presidente de Aecoc considera que “lo importante no es que la compañía informe de su compromiso en estos ámbitos, lo cual además de razonable es respetable, sino el hecho de que estos compromisos se integren y ganen cada vez más peso en sus planes de actuación”.

“El de logística y transporte es uno de los sectores más escépticos con respecto a la ecosostenibilidad”, dice Escutia, de AT Kearney, “por lo que parece difícil que el cliente final acabe pagando más por los servicios, al existir unos márgenes tan ajustados y ser un sector tan competitivo”.

Claro que podría gravarse a las compañías más contaminantes, pero según el citado portavoz de AT Kearney ello provocaría un efecto pernicioso: la ecoflación. Ésta se define como el aumento de costes que se producirá si se llevan a cabo medidas para asignar los costes sociales que produce la contaminación a los agentes que la provocan en la cadena de suministro.

Con un efecto positivo para el consumidor final, a quien le resultaría más barato

contratar servicios con empresas ecosostenibles, la medida incrementaría los costes de transporte para todo el mundo.

Este incremento de los costes, unido a la reducción de los márgenes empresariales de sectores muy dependientes, como el comercio minorista, o la desaparición de prácticas tan arraigadas como el *just in time*, dado que el incremento de costes de transporte puede convertir en ineficiente la distribución aérea, son algunos de los efectos atribuibles a la ecoflación.

IBERIA, TERRITORIO CENTRO

“En el mapa del mundo de la logística, el centro será la Península Ibérica”, dice Alicia Hinojosa, directora adjunta del Instituto Madrileño de Desarrollo y al mismo tiempo directiva de Madrid Plataforma Logística. Se trata de un proyecto que aspira a convertir la capital, y por extensión al territorio peninsular, en el centro logístico de referencia del sur de Europa.

Luis Marceñido, director de FCC Logística, considera prioritario que la Península Ibérica funcione como una unidad logística: “Nos lo reclaman nuestros clientes, para quienes la regionalización es una solicitud constante”. ■

Logística y distribución de frutas y verduras

La Asociación de Fabricantes y Distribuidores (Aecoc) y Carrefour marcan tendencia en cuanto a los procesos logísticos y de distribución de las frutas y verduras en materia medioambiental.

Las Recomendaciones Aecoc para la Logística (RAL), de mayo de 1997, continúan plenamente de actualidad. Se trata de las referidas a la distribución de productos frescos y a los Embalajes Reutilizables de Transporte (ERT).

Se entiende por ERT todo embalaje que cumple con los requisitos de normas europeas referidas a material plástico empleado en su construcción y diseñado para cumplir dentro de su ciclo de vida con más de un viaje o rotación con el fin de ser reutilizado para el mismo cometido o similares.

Aplicados de forma eficiente en la cadena de suministro, los ERT tienen un gran potencial de ahorro, sobre todo si los distintos usuarios que forman parte de aquélla tienden hacia un tipo estándar con vistas a lograr economías de escala.

Los agentes de la cadena de suministro se regirán por varios principios:

- Conformidad con el criterio de diseño funcional.
- Configurar un equipo idóneo, interfuncional, dentro de la empresa y

con otras compañías colaboradoras en la cadena de suministro.

- Colaboración entre proveedor y distribuidor, teniendo como horizonte la globalidad del proceso.
- Búsqueda de la eficiencia en la gestión y en costes operativos, facilitando la competitividad entre los sistemas alternativos de ERT.

La aplicación correcta de los ERT en la cadena de suministro permite una serie de beneficios potenciales, tales como:

- Reduce la necesidad de reciclar o desechar los residuos de material de embalaje.
- Su reutilización completa la consecución de los objetivos recogidos en la ley de Envases y Residuos de Envases.
- Facilita soluciones integradas a la cadena de suministro.
- Ofrece la protección mejorada de la mercancía que contiene.
- Mejora la seguridad de la manipulación y facilita la automatización.

Sólo cuando todas las partes integrantes de la cadena de suministro trabajan de forma coordinada se obtienen los mayores beneficios derivados del empleo de ERT.

En este ámbito, cabe destacar la colaboración en marcha entre Aecoc y



Mercasa para implantar un pool de envases reutilizables en frutas y hortalizas en la Red de Mercas.

En el segmento de la distribución minorista destaca la iniciativa tomada por Carrefour a finales del pasado año. Ha consistido en la sustitución de las bandejas de plástico y poliestireno en los lineales de fruta y verdura por barquetas de cartón ondulado.

Se trata de un envase fabricado por la empresa aragonesa Saica a partir de papel reciclado. Las bandejas son reciclables, renovables, reutilizables y biodegradables; esto es, permiten reducir el consumo de materiales no ecológicos y asimismo las emisiones de CO₂.

Carrefour ha sustituido las bolsas de plástico por cajas de cartón en los más de 500.000 envíos anuales de compras a domicilio. Para la citada compañía son tres los ejes en materia de protección del medio ambiente: fomento de la reutilización, potenciación del reciclaje y reducción del consumo de aquellos productos de dudoso o difícil reciclaje.

Las conclusiones de DHL

El operador logístico DHL reparte su actividad entre varias áreas de negocio, tales como transporte exprés, grupaje y *supply chain* o cadena de suministro. El máximo responsable de la última, Javier Bilbao, presentó en la última edición de Logitrans las conclusiones de un estudio sobre las tendencias logísticas durante los próximos diez años, realizado por la propia compañía:

1. El clima, con el objetivo de reducción de CO₂, se convierte en el reto principal.

2. El precio se impondrá sobre la decisión última del consumidor.

3. Habrá inversiones en capital humano, en formación y en el enfoque tecnológico.

4. Se producirá la cooperación entre distintos operadores logísticos, ya que este tipo de servicio será lo más demandado por los clientes.

5. Los operadores colaborarán no sólo con los clientes, sino con el resto de actores de la cadena de suministro.