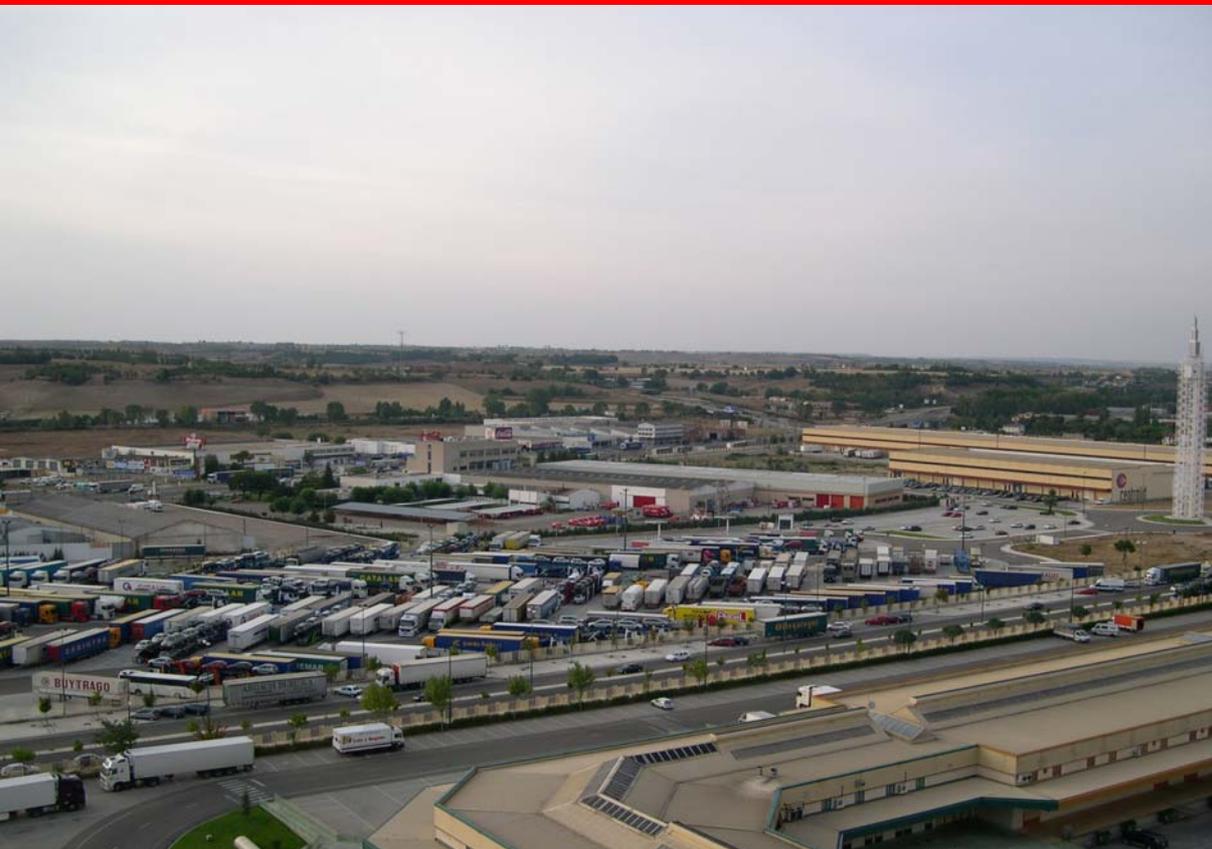


ESTRUCTURAS TERRITORIALES AL SERVICIO DE LA ACTIVIDAD ECONÓMICA



**Sistema de estaciones, centros logísticos
y centros de servicio al transporte**

ESTRUCTURAS TERRITORIALES AL SERVICIO DE LA ACTIVIDAD ECONÓMICA
Sistema de estaciones, centros logísticos y centros de servicio al transporte

B. Calderón Calderón
H. Pascual Ruiz-Valdepeñas

INFORME

Marzo 2007

El artículo 31 del anteproyecto de ley por la que se aprueban las directrices esenciales de castilla y león señala que “La acción pública debe desarrollar un sistema articulado de enclaves logísticos, dotados de servicios básicos y avanzados, que fomenten y desarrollen la intermodalidad, a fin de impulsar el crecimiento y la competitividad regionales y que sirva para modernizar y cohesionar todos los modos de transporte; deben situarse en los centros urbanos de referencia y sobre los corredores más dinámicos, asociados a los espacios productivos y a la estructura de flujos de transporte, con prioridad para los emplazamientos que garanticen un mejor cumplimiento de los criterios de intermodalidad. Asimismo, se potenciará la intermodalidad en el sistema regional de estaciones de pasajeros, coordinando la ubicación de las estaciones de autobuses y ferrocarril y fomentando instalaciones capaces de estructurar los sistemas urbanos”.

Aunque esta problemática estaba implícita en las directrices de ordenación territorial en vigor, es cierto que hasta este momento no se había puesto el énfasis en las infraestructuras al servicio de la logística; pero esta referencia no es en absoluto casual ni se circunscribe al texto del artículo 31; el artículo 4.a reconoce que el territorio de Castilla y León tiene una *“oportunidad para reforzar las acciones de desarrollo regional, estructurada por una red de centros, corredores y polos singulares que pueden favorecer sinergias territoriales con las Comunidades vecinas y ser el soporte de una política territorial innovadora.”* Una opción que se define en el artículo 11 al reconocer que la comunidad puede vertebrarse a través de Polos estratégicos, es decir, lugares que concentran actividades de excelencia de rango regional y que desempeñan una función complementaria de los centros urbanos de referencia, ya sea en la prestación de servicios (aeropuertos, enclaves logísticos, grandes equipamientos sanitarios, sociales o culturales) o bien por su función de difusión tecnológica o científica (universidades, centros de investigación, grandes instalaciones industriales, parques tecnológicos). El correcto funcionamiento de estos Polos, especialmente de los enclaves logísticos exige el fomento de la *“...intermodalidad en el transporte de mercancías, promoviendo redes combinadas de transporte y servicios logísticos intermodales”* como se indica en el artículo 20.d.

Este mandato de las directrices esenciales se encuentra parcialmente desarrollado en la estrategia de articulación territorial conocida como Modelo CyLoG, sometido a

información pública en mayo de 2006 y en que la administración regional ha confiado no sólo la vertebración interior sino la relación con las regiones limítrofes en materia de infraestructuras logísticas¹. Una estrategia que conviene valorar adecuadamente de cara a la elaboración de las Directrices de Ordenación del Territorio de Castilla y León por las enormes implicaciones que estas decisiones tienen desde el punto de vista presupuestario y desde la perspectiva del desarrollo territorial.

Y porque conviene valorar si la estructura y lógica interna del modelo es la más adecuada para las necesidades y perspectivas de desarrollo regionales, en el bien entendido que estas deben reposar no sólo en una adecuada vertebración de puntos de ruptura de carga y almacenamiento, al servicio de la fluidez del propio transporte, sino en la creación de un tejido empresarial-industrial que aproveche la situación estratégica de los enclaves-CyLoG para contribuir a desarrollar auténticas zonas de actividades logísticas en la que se aporte valor añadido a la mercancía al tiempo que se fortalece la imagen de marca regional. Un objetivo implícito en la definición de logística que se recoge en el decreto de aprobación del modelo, entendida como el proceso de planificación y gestión de la cadena de abastecimiento que incluye el suministro de materias primas al sector productivo, la gestión de los materiales en el lugar de fabricación, la distribución a almacenes y centros de distribución, la clasificación, la manutenzione, el embalaje y el reparto hasta el punto de consumo final. El conjunto de las operaciones logísticas de un producto representa entre el 30% y el 60% de los costes de fabricación, porcentaje que varía en función de la complejidad de su transformación y distribución.

¹ *Información pública del anteproyecto de Decreto por el que se regula el establecimiento, organización y funcionamiento de las infraestructuras complementarias del transporte de mercancías y de la logística según el Modelo CyLoG, Castilla y León Logística.* La Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León ha iniciado los trámites para la elaboración de un Decreto por el que se regula el establecimiento, organización y funcionamiento de las infraestructuras complementarias del transporte de mercancías y de la logística según el Modelo CyLoG, Castilla y León Logística, que a través del presente anuncio se somete al trámite de información pública. En su virtud y durante el plazo de quince días hábiles el texto íntegro del citado anteproyecto de Decreto se encontrará a disposición de cuantas personas estén interesadas en el Servicio de Evaluación, Normativa y Procedimiento de la Secretaría General de la Consejería de Fomento a los efectos de su consulta y/o presentación de alegaciones. Valladolid, 5 de mayo de 2006.

1.- Del transporte a la logística: una estrategia para ganar valor y para ordenar el territorio

Desde la última década del siglo XX, prácticamente todos los sectores de la economía a los que sirve la industria del transporte han aumentando la externalización de los ciclos de su actividad no relacionados con áreas estratégicas o competencias básicas de su negocio. La subcontratación, es decir, la delegación de toda o parte de la actividad logística de una compañía en otra empresa especializada que aporta su experiencia y habilidad para realizar una administración eficiente de la actividad delegada, se ha convertido en una opción irrenunciable para numerosas empresas ya que, además de otras ventajas, les permite transformar costes fijos en variables y liberar recursos para otras funciones dentro de su particular estructura de actividad.

Como se puede apreciar en el cuadro, la importancia económica y estratégica de este sector es indudable. Las cinco primeras empresas del sector representan un 31% del total del mercado y las diez primeras más de un 50% del mercado; asimismo, el mercado de operadores de operadores logísticos representa un 6,11% sobre el total de costes logísticos de la economía española y un 0,59% sobre el total del PIB. Por otra parte, más del 70% de los operadores logísticos se encuentran en Madrid y Barcelona que es donde se encuentran los almacenes de mayor dimensión y donde se encuentran la mayor parte de los clientes finales. La totalidad de los operadores logísticos están situados estratégicamente en las áreas de mayor actividad económica: Madrid, Cataluña, Levante, Andalucía Occidental, Valle del Ebro y País Vasco y las empresas que consideramos como operadores logísticos se encuentran en zonas que posibilitan el transporte multimodal. Ambas Castillas (exceptuando el Corredor del Henares), Extremadura, Andalucía Oriental o Galicia apenas cuentan con operadores logísticos en su territorio aunque la mayoría de los grandes operadores logísticos operan con alguna delegación o plataforma regional en cada una de las provincias².

Tradicionalmente, las actividades asociadas al concepto de logística, han sido el reparto de mercancías, el transporte de larga distancia y el almacenaje, si bien es cierto que a estas actividades se han ido añadiendo otras actividades que dan un carácter global a todo el proceso logístico -logística integral- y que han modificado profundamente el concepto clásico de la llamada cadena de suministro. Estas actividades abarcan desde el aprovisionamiento de materias primas, la gestión de almacenes, el almacenamiento de

² Deloitte& Touche- M. Fomento: Mercado de operadores de logística en España 2003.

productos finales, la gestión de pedidos de clientes y obviamente el transporte y la distribución.

Total mercado (Millones de €)	3.849
Total empresas	102
Total empleados* (sin el 25 %del personal procedente de ETT's.)	21.371
Facturación media por empresa (Millones de €)	38
Facturación media por empleado (Millones de €)	0,18
Facturación 5 primeras (Millones de €)	1.220
Concentración 5 primeras	31,69
Facturación 10 primeras (Millones de €)	2.015
Concentración 10 primeras	52,3
% sobre el PIB de España	0,59

Cuadro1: Mercado de operadores de logística en España 2003
Fuente: M. Fomento/Deloitte. 2003

Pero, en la actualidad, el concepto de logística no sólo incluye aspectos directamente relacionados con la gestión de la empresa frente a sus proveedores y clientes (logística externa) y sus procesos logísticos relacionados con la producción (logística interna), sino también aquellas decisiones que afectan al ámbito de las políticas públicas locales, nacionales y hasta transnacionales, o las que afectan a las infraestructuras de transporte (puertos, aeropuertos, ferrocarril, etc.), o las que implican la definición de zonas de actividad logística o de transporte intermodal en los grandes corredores europeos. Comienza a generalizarse también un proceso de concentración de instalaciones a escala de cada empresa y a escala de conjunto y se está acrecentando el papel de las nuevas tecnologías de la información y comunicación para mejorar tanto la gestión interna de la empresa, como las relaciones entre empresas (Business to Business, B2B) y la relación entre las empresas y sus clientes (*Business to Consumer*, B2C); y es también muy destacable el papel de la llamada “cadena de suministro verde” vinculada a una mayor conciencia medioambiental, así como la llamada “logística inversa”, toda vez que una legislación cada vez más severa presiona para que los fabricantes se responsabilicen de los productos al final de su vida útil.

La participación del mercado logístico en el conjunto de la actividad económica es similar en las principales áreas desarrolladas -12% en EE.UU., 11,7% en Europa, 11,5% en España-, según un informe sectorial realizado por la Federación de Cajas de Ahorros Vasco-Navarras.

	Empresa	Facturación 2002 (Mill €)	Nº Plataformas distribución	Nº almacenes	M2 cubiertos
1	Logista	3.631,86	-	-	561.000
2	Gefco España SA	242,29	-	36	85.000
3	CAT Península Ibérica	229,36	31	19	93.000
4	Danzas SA	227,45	46	46	287,212
5	Tradisa	212,30	8	10	76.400
6	Logística Santos	189,00	48	30	350.000
7	Exel Ibérica	137,00	35	35	35.000
8	Mclane españa	168,40	4	-	17.302
9	Grupo Spain-Tir	152,49	68	16	70.800
10	SDF Ibérica	102	19	16	78.824
11	Salvensen	100	60	11	50.000
12	Antena-Loacsa	94,78	27	27	350.000
13	Sintal	93,00	-	-	-
14	Ch.Salvensen	90,25	35	35	106.000
15	Tbbett&britten	74,72	22	22	12.700
16	Transaher	71	35	42	-
17	Bergé	69,94	-	66	480.000
18	TNT logistcs	68,00	15	14	315.000
19	Zeleris	67,87	9	47	106.000
20	Azkar Logística	48,20	21	21	190.000

Cuadro2: Ranking de los principales operadores logísticos en España 2003. Fuente. Anuario del Transporte XXI

En este contexto, el mercado español se presenta como uno de los más dinámicos de la UE a causa de su relativa inmadurez, de su situación geográfica estratégica en el contexto internacional y a que goza de unas infraestructuras logísticas (centros de transporte, puertos, ferrocarril y aeropuertos) relativamente desarrolladas y con unas expectativas de mejora, garantizadas por los planes plurianuales de inversión institucional y privada, orientados a potenciar el transporte intermodal, y a mejorar la eficiencia del transporte ferroviario. ¹ El Libro Blanco de Transporte –2001-, que tiene una vigencia de nueve años contempla 60 medidas orientadas a la consecución, entre otros de objetivos, el aumento del peso del ferrocarril, mejorar la calidad del transporte por carretera, promover el modo marítimo, potenciar la intermodalidad, crear una red ferroviaria exclusiva para mercancías. Un conjunto de objetivos irrenunciables a la vista del implacable incremento del parque de vehículos autorizados para el transporte de mercancías y de la entidad de la carga transportada como se puede apreciar en el cuadro 3.

	Nº de vehículos			Capacidad de carga (Tn)		
	total	T. público	T. Privado	total	T. público	T. Privado
1997	738	235	503	4320	2840	1480
1998	782	231	551	4631	2894	1719
1999	773	253	520	4936	3189	1747
2000	852	254	598	5394	3385	2009
2001	827	283	544	5675	3808	1867
2002	907	281	626	6011	3902	2109
2003	887	310	577	6303	4316	1987
2004	982	311	671	6675	4420	2255
2005	973	342	631	6956	4819	2137

Cuadro3: Parque de vehículos autorizados para el transporte de mercancías. Miles de vehículos.
Fuente: D.G. del Transporte por Carretera y D.G. de Programación económica. Ministerio de Fomento. Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT)

Para hacer frente a este incremento y reforzar la estrategias encaminadas a reforzar la intermodalidad, el Plan estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT) 2005-2020, en su capítulo VI, realiza unas previsiones relacionadas con el transporte intermodal concebido como un elemento de racionalización y mejora de la calidad del transporte de mercancías. Se basa en una mayor cooperación entre todos los modos de transporte, siendo un puntal clave para la mejora de costes en la cadena logística, influyendo en el precio final de las mercancías en los mercados de destino. Un aspecto particularmente crítico en el ámbito internacional, ya que la globalización y la nueva economía mundial exigen mejoras constantes en los procesos logísticos³.

El desarrollo idóneo del transporte intermodal de mercancías necesita no sólo de unas infraestructuras suficientes en cada uno de los modos concurrentes, sino que además impone unas exigencias propias a las infraestructuras y requiere de plataformas específicas donde se realice el intercambio modal. Asimismo, requiere unos servicios específicos de operadores de la red intermodal y de manipulación de estas cargas. Por ello es necesario establecer un Plan Intermodal de Mercancías que contemple simultáneamente: las actuaciones infraestructurales: nodos y corredores y el marco de prestación de los servicios.

³ Ministerio de Fomento. PEIT: Plan estratégico de infraestructuras y transporte 2005- 2020 . Madrid: Centro de Publicaciones, 2005. 182 p. (cfr.p. 105)

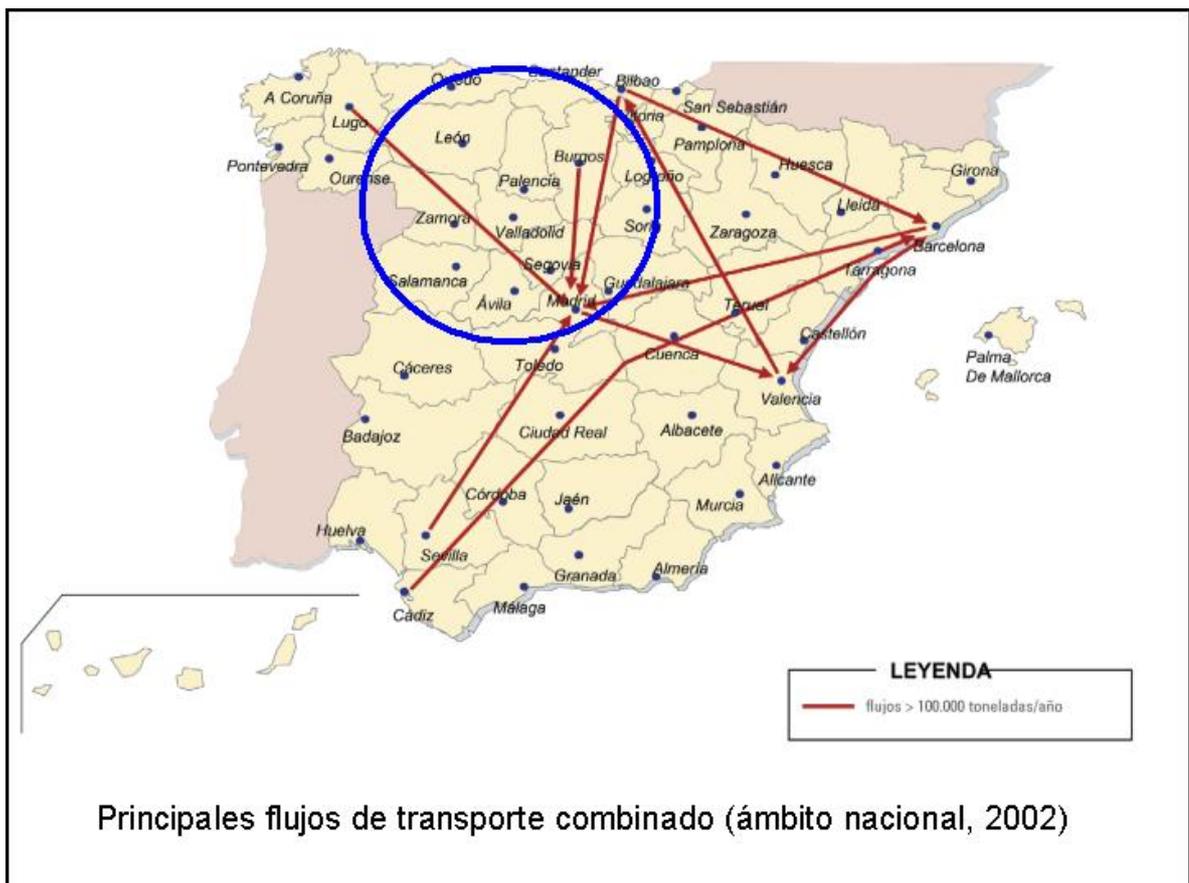


Figura 1: Principales flujos de transporte combinado. Ministerio de Fomento. PEIT: Plan estratégico de infraestructuras y transporte 2005- 2020

Las prioridades del Plan Intermodal de Mercancías se sitúan, en el período 2005-2008 en obtener la mayor eficiencia a partir de los equipamientos existentes, estructurando el sistema mediante actuaciones de conexión entre modos y de potenciación de algunos nodos clave y, sobre todo, mediante el impulso a nuevos operadores a través de una normativa adecuada acompañada de programas específicos de apoyo. Estas prioridades son:

- 1.- Impulso a la estructuración territorial de nodos logísticos nacionales e internacionales basados en la intermodalidad, en coordinación con las administraciones regionales y locales (áreas de Madrid, Barcelona, País Vasco, Valencia, Zaragoza, Algeciras y Sevilla).
- 2.- Desarrollo de una red de plataformas intermodales regionales, insertas en las principales áreas de producción y consumo de ámbito autonómico.

- 3.- Potenciación de la intermodalidad portuaria mediante el desarrollo de Zonas de Actividades Logísticas en aquellos puertos con potencial para ser hub nacional/internacional, complementados por puertos de tráfico medio.
- 4.- Refuerzo de la accesibilidad ferroviaria a los puertos, considerando desde los estadios iniciales de las nuevas zonas de actividad portuaria los condicionantes que plantea el ferrocarril.
- 5.- Integración de la red ferroviaria de mercancías con la red de plataformas logísticas terrestres desarrolladas o planificadas.
- 6.- Desarrollo de la intermodalidad en carga aérea a través de los Centros de Carga Aérea (Madrid, Barcelona, Vitoria) y de otras infraestructuras aeroportuarias especializadas en carga.
- 7.- Puesta en marcha de un programa específico de fomento de la intermodalidad, en coordinación con el programa Marco Polo II de la UE.
- 8.- Apoyo a nuevos operadores
- 9.- Impulso al lanzamiento de experiencias de logística urbana y de logística inversa (ligada a la gestión de residuos)

A partir de 2009, las prioridades se orientarán, previsiblemente, hacia la descongestión de los principales nodos (Barcelona y Madrid), la mayor atención a las necesidades específicas de logística urbana (que precisa la creación previa de un marco adecuado de concertación) y el progresivo desarrollo de los operadores nacionales en el ámbito europeo.

El potencial de los nodos no debe en absoluto limitarse a los procesos de intermodalidad o cambio de modo, sino extenderse al más amplio de multimodalidad, es decir, disponibilidad de diversos modos y opciones de encaminamiento de mercancías por los distintos cargadores finales (operadores logísticos o empresas industriales) en un determinado ámbito, que pueden así disponer de múltiples opciones en función de los tipos de cargas y urgencia de su logística. Esta multimodalidad constituye un factor determinante del rango y nivel de calidad de un determinado nodo logístico, al condicionar buena parte de las funciones logísticas, empresariales y productivas que pueden localizarse y asociarse a dicho nodo.

Los nodos de transporte se configuran también como áreas de potencial desarrollo económico vinculado a la implantación de infraestructuras y actividades de carácter económico y al impacto de éstas en la generación de empleo, inversiones, aumento de productividad o diversificación del tejido económico.

El futuro sistema logístico y de transporte de mercancías se estructura en torno a una red de nodos multimodales jerarquizada (nivel internacional, nacional o suprarregional y regional). Estos nodos forman parte principal del sistema de ciudades, están plenamente integrados en el territorio y constituyen los centros de articulación logística de sus hinterlands.

La existencia de unas adecuadas infraestructuras para el establecimiento de operadores logísticos constituye, por lo tanto, un elemento esencial en la toma de decisiones de localización por parte de las empresas, ya que posibilitan no sólo el intercambio de mercancías entre los diferentes modos de transporte y el acceso a las principales redes de tráfico, sino una importante reducción de los costes de fricción en un entorno de operatividad, innovación y desarrollo. Baste señalar que, según la Asociación de Centros de Transporte de España (ACTE), en la actualidad, el valor medio en Europa de los costes logísticos se estima en un 14% del precio de venta, y entre el 30% y el 60% de los costes de producción y que las plataformas logísticas, zonas de actividades logísticas, parques logísticos o simplemente centros de transporte contribuyen precisamente a reducir parte de estos costes implícitos en la cadena logística

OPERADORES LOGÍSTICOS EN ESPAÑA				
Concepto	1998	1999	2000	2001
Nº de Empresas	115	130	160	175
Nº de Empleados	13.000	15.000	18.500	20.000
Media de Empleados por Empresa	113	-	116	114
Mercado*	200.000	244.000	260.000	1.900
Crecimiento del Mercado (%)	19,0	22,0	20,8	38,4
Cuota de Mercado de las 5 Primeras Empresas (%)	38,3	-	36,7	21,6

Cuadro 4: Operadores logísticos en España. *Cifras expresadas en millones de ptas. excepto 2001 (millones de €). Fuente: <http://www.guiame.net/flash/logistica.html>

. El total del parque logístico español está compuesto por 8,3 millones de m², de los que el 58% corresponde a inmuebles de operadores y el 42% a naves de fabricantes o distribuidores". Esta superficie está distribuida principalmente en dos tipologías de uso: por un lado, existen las empresas que son propietarias del inmueble y lo utilizan como centro de almacenaje y distribución para su propio negocio -equivalente a 3.500.000 m² y, por

otro lado, existen los operadores logísticos que lo utilizan como centro de almacenamiento y distribución para productos de terceros -4.800.000 m²-

Por ello es cada vez es mayor el número de promotores públicos y privados - empresas inmobiliarias- que se interesan por el emergente negocio de los parques logísticos y es también creciente el interés de empresas relacionadas con los diversos subsectores de la logística (agencias de carga completa y fraccionada, almacenaje y distribución, aduanas, servicios generales, bancos, seguros, centros de formación, etc.) por instalarse en una plataforma logística o simplemente en un centro de transportes, ya que en ellos, además de otras ventajas comparativas, se dispone de instalaciones físicas diseñadas específicamente para las actividades logísticas, es decir naves de gran tamaño – a partir de 5.000 m²-, un muelle de carga/descarga por cada 1.000 m² de nave, amplias zonas de maniobra –mínimo 35 metros –, preinstalación para rociadores –spinklers- etc...

Como es obvio, los centros logísticos deben acomodarse a unos patrones de localización que permitan una excelente articulación con los nodos y redes de infraestructuras viarias y ferroviarias de gran capacidad y, en su caso, con los puertos de significativa proyección, así como la proximidad a mercados y proveedores, esto es, a amplias áreas de tejido productivo demandantes de actividades logísticas y de transporte.

2.- La ambigüedad y ambivalencia terminológicas de los espacios destinados al desarrollo de las actividades de carácter logístico

La diversificación funcional de los centros logísticos anteriormente aludida nos pone sobre la pista de la variada tipología de infraestructuras logísticas, que se hallan operativas en la actualidad, aspecto sobre cuya conceptualización y denominación no existe consenso alguno. De hecho, la ambigüedad y la ambivalencia terminológicas introducen la nota dominante al abordar el estudio de los espacios destinados al desarrollo de las actividades de carácter logístico. En una primera aproximación y con una orientación meramente indicativa, se puede esbozar una sucinta clasificación de infraestructuras logísticas o nodales, atendiendo ante todo al nivel funcional de los servicios, al grado de diversificación de las actividades y a la escala del área de influencia de las mismas. De este modo, es posible identificar al menos cuatro grandes modalidades de infraestructuras logísticas:

- los centros de transporte de mercancías, que, orientados de forma progresiva hacia la intermodalidad, aunque asociados con frecuencia al transporte por carretera, incorporan tan sólo los servicios más elementales a conductores, vehículos y empresas de transporte. De hecho, operan habitualmente como infraestructuras complementarias para el

transporte de mercancías por carretera y muestran el carácter propio de centros de servicios al transporte, perfilándose, asimismo, como una iniciativa destinada a racionalizar la localización en el espacio urbano y metropolitano de las empresas, actividades y vehículos pesados vinculados al transporte de mercancías.

- los centros integrados de mercancías (CIM), que representan un nivel funcional más evolucionado, al identificarse con centros de actividades logísticas propiamente dichos, frecuentemente de carácter plurimodal, con instalaciones dotadas de almacenes, naves de transporte y distribución. Igualmente cuentan con zonas aduaneras, servicios para conductores, vehículos y empresas de transporte y con un centro de comunicaciones, que proporciona el soporte tecnológico al desarrollo de las diversas actividades del ciclo logístico. Los centros integrados de mercancías pueden operar como plataformas de proximidad o de distribución urbana (city-logistics), si bien su área de influencia y operaciones puede alcanzar la escala subregional o regional.

- una modalidad específica de infraestructura logística es la que se conoce bajo la denominación de puerto seco, centro de distribución intermodal al servicio de uno o varios puertos, constituido por un terminal de transporte combinado ferropuerto, especializado en el tratamiento logístico del tráfico marítimo, en el que se realizan una serie de operaciones que aumentan el valor añadido de las mercancías (JIMÉNEZ DE CISNEROS, 1997). Por consiguiente, un puerto seco desarrolla habitualmente las siguientes funciones: recepción y expedición de trenes -bajo la modalidad de trenes puros de contenedores, en España TECO-, carga, descarga y almacenamiento de contenedores y las operaciones logísticas complementarias ligadas a las anteriores. A fin de poder abordar adecuadamente la realización de estas operaciones, el puerto seco está integrado por una infraestructura ferroviaria -eje o ramal- que canalice las mercancías desde o hacia los puertos, un terminal de contenedores y los equipos y medios personales que complementen dichas operaciones. En definitiva, se trata de una infraestructura que prolonga hacia el interior las instalaciones y actividades logísticas características de un puerto, a través de concurso del transporte combinado.

- la plataforma logística representa, sin duda alguna, el más alto nivel funcional de las infraestructuras nodales, definiendo un espacio delimitado en cuyo interior distintos operadores realizan todas o gran parte de las actividades relacionadas con el transporte, la logística y la distribución de mercancías, tanto para el tráfico nacional como el de alcance internacional. Las plataformas logísticas deben estar dotadas de terminales de intercambio

intermodal, marítimo-ferroviario-carretera en el supuesto óptimo, al tiempo que resulta altamente operativa su adecuada articulación con algún terminal o centro de carga aérea.

Una de las denominaciones que ha adquirido mayor difusión es la de Zona de Actividades Logísticas (ZAL), aunque la determinación de su contenido funcional presenta un alto grado de indefinición. En efecto, determinados autores y estudios técnicos se decantan por concebir la ZAL como el territorio que constituye el área de influencia de una plataforma logística de elevado nivel funcional, mientras que en otros casos la Zona de Actividades Logísticas aparece tipificada como el conjunto de centros e infraestructuras de un área metropolitana o espacio subregional destinados a la realización de las actividades que integran el ciclo logístico, esto es, transporte, almacenaje, manipulación y distribución. No obstante, y con suma frecuencia, la denominación de Zona de Actividades Logísticas aparece identificada con una plataforma logística de amplia oferta de servicios y actividades y gran escala en su correspondiente área de influencia.

3.- Las plataformas y zonas de actividades logísticas.

En virtud de su especial significación funcional y territorial, es conveniente efectuar una consideración más específica acerca de las plataformas logísticas. Asumiendo y desarrollando la noción anteriormente apuntada, y haciéndonos parcialmente eco de la definición recogida en un estudio especializado del Ministerio de Fomento, la plataforma logística es un espacio delimitado en el que se desarrollan, por parte de diversos operadores, todas o gran parte de las actividades relativas al transporte, la logística y la distribución de mercancías, tanto para los flujos de tráfico nacional como los de carácter internacional (Ministerio de Fomento, 1999). La plataforma debe estar dotada, asimismo, de los equipos necesarios para el buen funcionamiento de estas actividades, así como de cualquier otro tipo de instalaciones que permitan intercalar procesos que aumenten el valor añadido de las mercancías. Por lo demás, la plataforma debe proceder a la prestación completa de los servicios especializados y los de carácter complementario destinados a los conductores, vehículos y empresas de transporte. Desde el punto de vista operativo y de gestión, es importante subrayar el destacado protagonismo de los operadores logísticos privados, que pueden utilizar en régimen de propiedad o de arrendamiento los edificios, equipos e instalaciones (almacenes, naves de distribución, oficinas, eventualmente muelles...etc.) construidos o establecidos en la plataforma. En cualquier caso, ésta debe

regularse en el marco de un régimen de libre concurrencia para todas las empresas interesadas en las mencionadas actividades de transporte y logística y la gestión de la plataforma en su conjunto debe corresponder a una entidad única, de carácter público o privado.⁴

Se trata, pues, de las infraestructuras nodales que, a juicio de Roger Brunet, pueden ser tipificadas como plataformas logísticas con integración de servicios en sentido estricto (BRUNET, 1993). Proyectan su área de operaciones a escala suprarregional, nacional e, incluso, sobre amplios sectores de las redes de la Unión Europea, estando acondicionadas para efectuar con eficacia la clasificación y la redistribución de cargas con un alcance al menos de 600 kms. Junto a los anteriormente señalados, algunos de los rasgos funcionales y tecnológicos que singularizan en el momento presente a las plataformas logísticas se hacen visibles en su especialización en la gestión eficaz de stocks de rotación rápida y en el uso intensivo del soporte informático y de las telecomunicaciones para el desarrollo, entre otros, de los servicios de información y toma de decisiones relativas a flujos y bolsas de mercancías, la evolución de los mercados, reglamentaciones jurídicas y financieras..., así como para la gestión informática de entradas y salidas de vehículos y cargas, transbordos, estado y evolución de los stocks...etc...

En definitiva, teniendo presente que en la actualidad un vehículo raramente puede asegurar todo el ciclo del transporte desde el lugar de producción al de consumo final y que, por tanto, las rupturas de carga son inevitables, las plataformas logísticas permiten atenuar e, incluso, anular el coste y la inversión en tiempo de estas rupturas, al incorporar en las mismas operaciones de valorización de la mercancía. Por lo demás, las plataformas logísticas se localizan prioritariamente en las proximidades de áreas metropolitanas y de ciudades que posean una situación estratégica en la red plurimodal de infraestructuras de transporte, dispongan de un extenso tejido empresarial con amplio volumen de transacciones exportadoras e importadoras y que, asimismo, muestren un elevado rango en la dotación de servicios.

En correspondencia con su perfil funcional, la estructura interna de las plataformas logísticas permite la identificación y delimitación de, al menos, tres áreas funcionales, entendiendo por tales los espacios o ámbitos con cierta homogeneidad de actividades y función unitaria en el seno de la plataforma. Es posible individualizar, en primer lugar, el

⁴ CALDERÓN B., PASCUAL, H., PASTOR, L.- Oportunidad y problemática de las infraestructuras logísticas en ámbitos urbanos: el caso de Valladolid. Revista: Ciudad y territorio-Estudios Territoriales. 2005.Volumen: XXXVII 143) Pp. 145-168

área de servicios, que proporciona acogida a los servicios centrales, a los servicios destinados a empresas de transporte, conductores y vehículos -integrando, por consiguiente, las instalaciones de suministro de carburantes, talleres de reparación y mantenimiento de vehículos y equipos, las grandes superficies dedicadas al aparcamiento de vehículos pesados, edificios para la atención de tripulantes, zonas de descanso...etc.-, así como a los servicios aduaneros, gestionados por la Agencia Tributaria.

El segundo de los elementos funcionales constitutivos de las plataformas aparece identificado con las áreas logísticas propiamente dichas, de las que forman parte las áreas de transferencia, primordialmente orientadas a la carga y descarga de mercancías, las áreas de almacenamiento y distribución -también conocidas bajo la denominación de distriparks- y, asimismo, las áreas de logística y distribución urbana -las ya mencionadas city-logistics-, que pueden estar integradas en una plataforma de alto nivel funcional u organizarse como una infraestructura logística de localización y dinámica diferenciadas. El área logística está habitualmente estructurada como una zona de naves de almacenamiento y distribución, de dimensiones variables, donde se ubican los operadores logísticos privados y a las que se accede a través de los correspondientes muelles. Es importante señalar, no obstante, la existencia en plataformas de gran escala de áreas logísticas especializadas o monofuncionales, entre las que cabe destacar las denominadas plataformas agroalimentarias, plataformas de logística de graneles, áreas de logística de mercancías peligrosas, de automóviles...etc.. Es previsible que a medio y largo plazo protagonicen una dinámica emergente las unidades ligadas a la que comienza a conocerse como logística inversa, destinadas a la gestión de residuos (productos, componentes, envases y embalajes usados) hasta su reciclaje y reutilización.

Por último, la tercera de las áreas funcionales de las plataformas está configurada por los espacios destinados a la conexión intermodal, pudiendo revestir los caracteres diferenciados de áreas intermodales ferrocarril-carretera, áreas intermodales de transporte aéreo-carretera o, igualmente, áreas intermodales de transporte marítimo o fluvial-modo terrestre. En estos espacios de enlace intermodal están localizados los terminales y playas de contenedores. Por lo demás, la estructura de las plataformas se completa con el trazado de viales, que proporcionan acceso al centro logístico, y que conjuntamente con los espacios libres públicos permiten la articulación interna del mismo. Y es que la estructura espacial de las plataformas se torna cada vez más relevante, ya que las empresas usuarias de las actividades logísticas y de transporte valoran por encima del precio de las mismas un diseño de las plataformas que favorezca su accesibilidad y funcionalidad.

Conviene poner énfasis en el apreciable protagonismo que despliegan en las plataformas los operadores logísticos privados, que, en correspondencia con la especialización de cada empresa o grupo, ofertan y desarrollan todas las actividades del ciclo logístico, en concreto: el transporte, tanto de larga distancia como la distribución capilar, a través de vehículos propios o de subcontratados a empresas de transporte; la decisiva actividad de almacenaje -que comprende las operaciones de descarga, fraccionamiento, clasificación y ubicación de la mercancía en el almacén, preparación de pedidos y expedición de la carga-; las actividades complementarias, que incorporan valor añadido al tratamiento de las mercancías (etiquetado, embalaje, algunas operaciones de montaje, así como eventualmente facturación y cobros); las operaciones de gestión, externalizadas con frecuencia creciente por empresas industriales y comerciales (organización de itinerarios óptimos, gestión de stocks, controles de calidad y cantidad de los productos, gestión de caducidades de los mismos...) y, por supuesto, el tratamiento de la información, de incidencia determinante en el funcionamiento eficiente de todas las actividades logísticas, haciéndose extensivo a la gestión de la documentación generada por remitentes y destinatarios y a la puesta a punto de los sistemas de transmisión de la información.

Adoptando una visión de conjunto en el tratamiento de los centros logísticos, se hace preciso elevar los umbrales de coordinación, complementariedad y homogeneización técnica y funcional de la red de plataformas logísticas a escala nacional, sobre todo en el momento presente en el que se asiste al establecimiento de una segunda generación de grandes infraestructuras logísticas, que, asentadas en la intermodalidad, tiene algunas de sus iniciativas más emblemáticas en las plataformas de Zaragoza (PLAZA), Rivabellosa en Álava o Salvatierra en Vigo, además de Zonas de Actividades Logísticas portuarias y nuevos centros de carga aérea. Es necesario, pues, el apoyo activo de la Administración Central del Estado en la creación de una red nacional concertada de plataformas logísticas de primer orden, estrechamente articulada con las Redes Transeuropeas de Transporte y, singularmente, con la de Transporte Combinado. Como ya se ha apuntado, no obstante, en la planificación, promoción, financiación y gestión de las plataformas logísticas participan varias Administraciones Públicas y agentes privados.

De ahí que previamente resulte imprescindible elevar la intensidad y el rango de la intervención de las Comunidades Autónomas en la configuración de la red regional de plataformas logísticas, complementando los ámbitos habituales de participación de los Ayuntamientos y las empresas del sector logístico y del transporte. En efecto, a pesar de que en el planeamiento urbanístico a escala municipal los centros logísticos reciban el

tratamiento de una dotación integrante del Sistema General de Servicios Urbanos o del Sistema General de Viales e Infraestructuras de Transporte, las Comunidades Autónomas deben proceder a una planificación estratégica de la red regional de plataformas logísticas, que, debidamente coordinada a escala nacional, pueda servir como base para una planificación concertada con el Estado. En este contexto, pues, la Administración Estatal o Regional puede diseñar un programa de ayudas para la ejecución de proyectos de plataformas logísticas de interés para el sistema nacional o regional de transporte.

En virtud de todo ello una plataforma logística y obviamente una zona de actividades logísticas -en la que se realizan operaciones de valor añadido- sólo es atractiva:

- 1.-** Si está emplazada en un punto que permita el intercambio modal y la ruptura de carga. Para mayor operatividad se necesita obviamente una combinación de carretera, ferrocarril, puerto y aeropuerto.
- 2.-** Si se emplaza en un lugar estratégico dentro de un área de actividad de cierta entidad, es decir en un eje de actividad y en una posición accesible y central.
- 3.-** Si dispone de suelo abundante y con posibilidades de ampliación, tanto para las actividades de transporte y logística propiamente dichas como para las actividades y servicios complementarios.
- 4.-** También es atractiva si ofrece suelo urbanizado o naves en alquiler a precio competitivo con relación a otras plataformas cercanas y a otras áreas industriales de la ciudad.
- 5.-** Si se dota de una organización y gestión eficiente que facilite la movilidad de las empresas y que pueda responde a la demanda de diversos tamaños y requerimientos técnicos de parcelas.
- 6.-** Si es capaz de integrar, de convertirse en nodo para gran parte de la oferta logística local-regional, con el objeto de hacer aumentar las economías de escala de la propia plataforma.
- 7.-** Si dispone de una alta conectividad terrestre, por medio de las redes generales de autopistas, autovías y ferrocarril, es decir, si es capaz de lograr una adecuada articulación de los dos tránsitos básicos en Valladolid: el Ferrocarril y la Carretera y del que puede ser un tránsito complementario imprescindible: el transporte aéreo.
- 8.-** Si el emplazamiento es adecuado para poner en valor una zona de fachada que permita rentabilizar el “efecto escaparate” para todos los tránsitos, especialmente para el transporte por carretera.
- 9.-** Si se ubica en un sector especialmente accesible, apoyado en un eje de circulación muy transitado, visible, libre de obstáculos y barreras tanto naturales como artificiales que resten eficacia a la intermodalidad del sector.

10.- Si se puede disponer de suelo suficiente para poder realizar con holgura todas las operaciones de carga descarga vinculadas al modo dominante que será el ferroviario.

11.- Si dispone de suelo suficiente para atender las necesidades actuales y futuras del sector de la logística y transportes.

12.- Si dispone, asimismo, de espacios libres que aumenten el atractivo paisajístico y medioambiental del entorno

13.- Si presenta el suficiente atractivo como para concentrar en un único punto los múltiples ámbitos dispersos en un territorio de menor tamaño, saturados, que realicen operaciones logísticas.

En definitiva, en la toma de decisión se debe tener en cuenta si existen las condiciones adecuadas para que, aprovechando la ruptura de carga y la intermodalidad, se puedan realizar una serie de operaciones en las mercancías que aporten valor añadido a la carga: tales como envasados o reenvasados, etiquetados, montajes, etc... Este conjunto de operaciones se denomina logística de valor añadido y los lugares en los que se desarrollan se denominan Zonas de Actividades Logísticas o Plataformas Logísticas; su planificación, ubicación y urbanización no sólo eliminaría la incertidumbre asociada a los procesos de toma de decisiones de localización industrial-empresarial, sino que constituye un reto en el desarrollo futuro de la Región cuyo alcance y posibilidades conviene valorar adecuadamente.

4.- Potencial y limitaciones de la actividad logística en Castilla y León: el Modelo CyLoG y la Ordenación del Territorio regional

A la vista de lo anterior Pocas dudas caben sobre la importancia de la actividad logística. Basta considerar los grandes esfuerzos inversores que están llevando a cabo la mayor parte de las Comunidades Autónomas españolas ya que de contar en 2004 con 62 parques logísticos, se ha pasado a disponer de 75 en 2005 y 86 en 2006, siendo el 52% de estas plataformas gestionadas por capital privado, el 29% por empresas públicas y el 14% restante por sociedades mixtas público-privadas.

La localización de nuestra Comunidad Autónoma en el eje Atlántico Sudoeste de la Unión Europea, fronteriza en una considerable extensión con el Norte de Portugal y, además, rodeada de varias Comunidades Autónomas industrializadas dotadas de grandes puertos de interés del Estado, así como de Aeropuertos con servicio permanente, tiene

importantes efectos sobre el tráfico de mercancías por carretera a través de nuestra región. En el año 2004 en Castilla y León se transportaron cerca de 200 millones de toneladas con origen y/o destino en la Comunidad, de las cuales el 98% lo hicieron por carretera, representando el 8,3% de todas las mercancías que transitan por las carreteras de España, convirtiéndonos así en la primera Comunidad sin puerto de mar por orden de magnitud. Por otra parte, más de 40.000 empresas en la Comunidad se dedican al transporte (casi 10.000 a realizar transporte público de mercancías y 30.000 al privado), lo que supone casi un 8% del total nacional. Estas empresas disponen de más de 72.000 vehículos para el transporte (el 7,9% del total nacional).⁵

Consciente de la importancia del transporte y la logística como elementos dinamizadores de la economía regional, se ha creado un modelo logístico (CyLOG) basado en la constitución de una Asociación formada por las Sociedades Gestoras de las Infraestructuras Complementarias del Transporte y la Logística. Su objetivo no es otro que crear y promocionar una Red tutelada por la Junta de Castilla y León que coordine el diseño y la construcción de sus infraestructuras complementarias del transporte y la logística, mediante la implantación de un modelo de gestión y organización que desarrollará programas comunes de interés regional en colaboración con otras instituciones y con el sector privado.

En una primera aproximación, el modelo o red CyLoG establece un sistema de organización, diseño, gestión y funcionamiento en "red" de los Enclaves Logísticos con el objetivo de crear y promocionar una Red tutelada por la Junta de Castilla y León que coordine el diseño y la construcción de sus infraestructuras complementarias del transporte y la logística. Consta inicialmente de 15 enclaves incluyendo los centros ya existentes, ubicados en los cuatro corredores principales de alto potencial de relación-comunicación que cruzan nuestra comunidad: Transeuropeo, Ruta de la Plata, Corredor del Duero y eje Madrid-Coruña.⁶ Estos enclaves son: Ponferrada, León -Chozas de Abajo-, Benavente, Zamora, Salamanca, Palencia, Área Central (Venta de Baños), Valladolid, Arévalo, Segovia, Ávila, Miranda de Ebro, Burgos, Aranda de Duero y Soria.

⁵ "Marco Estratégico de Competitividad Industrial de Castilla y León" B.O. Cortes C. y L. N.º 344, 6 de Febrero de 2007, pp. 26.283

⁶ Entre los corredores territoriales, se consideran estratégicos los siguientes: el corredor E-80 / A-62 y el corredor del Duero, ambos definidos en el artículo 5; los que comunican el norte y noroeste de España con el centro peninsular (A-1 y A-6); el eje este-oeste por el norte de la Comunidad (Camino de Santiago); el eje norte-sur por el oeste de la Comunidad (Vía de la Plata); el eje transversal sur, de Salamanca a Soria por Ávila y Segovia; el corredor Cantábrico-Mediterráneo; y el conjunto de la red ferroviaria. Art. 10.b Directrices Esenciales de Castilla y León.

Un análisis preliminar de estos centros nos permite avanzar algunas particularidades del modelo, que en cierto modo responde a la necesidad de mantener un cierto equilibrio político. Como se puede apreciar en el cuadro 5 y figura 3 sólo cuatro centros se encuentran en dos de los cuatro grandes ejes logísticos: Valladolid, Salamanca, Zamora y Benavente, con la particularidad de que uno de ellos, Zamora, al no tener bien desarrollados los contactos y relaciones con los puertos del Norte de Portugal, y al ser equidistante a dos centros logísticos de gran potencial como Zamora y Benavente, ocupará sin duda una posición marginal en el futuro. Las apenas 50 hectáreas previstas son un indicador de su carácter marginal y de que en realidad será más bien un centro de transporte, coordinado con el control logístico central de la Región, que deberá explotar sus relaciones con Portugal para asegurar un cierto futuro.

EJES	CENTROS	CONEXIONES-PUERTOS
Transeuropeos	Miranda de Ebro, Burgos, Palencia, Valladolid y Salamanca	Leixoes, Aveiro, Figueira da Foz, Santander, Bilbao, Barcelona y Tarragona
Ruta de la Plata	Bierzo, León, Benavente , Zamora y Salamanca	Gijón y Algeciras, Marín
Eje del Duero	Soria, Aranda, Valladolid y Zamora	puerto fluvial de Vega Terrón (Salamanca) y Leixoes
Eje Madrid-Coruña	Segovia, Avila, Arévalo y Benavente	Valencia, La Coruña y Vigo

Cuadro 5: Ejes y centros logísticos y conexiones portuarias en el modelo CyLoG

Es probable, asimismo, que el centro Logístico de Palencia presente las mismas limitaciones que el de Zamora si bien en este caso es el potencial del Área Central (Venta de Baños y de Valladolid) los que limiten su desarrollo. Por otra parte, alguno de los centros, aunque están situados en un solo eje como Miranda de Ebro-Burgos ocuparán una posición privilegiada, por la vinculación a la plataforma Arasur (Rivavellosa, Álava) y al puerto seco de Bilbao. Finalmente es considerable la incertidumbre que se cierne sobre los centros de Arévalo, Ávila, Segovia, Aranda de Duero y Soria y en alguna medida también, aunque por otras circunstancias, para las plataformas del Bierzo y León.

Aunque se trata de una relación de centros consensuada entre todos los agentes vinculados a esta actividad, es preciso destacar que han quedado al margen algunas plataformas –o puertos secos– ya en desarrollo como Toral de los Vados, que habilitará nada menos que 400.000 metros cuadrados, y que cuenta ya con la participación de la Autoridad Portuaria de Gijón, o el caso de Onzonilla, una pequeña central de compras

financiada parcialmente por la Junta de Castilla y León, que forma parte de una estrategia de asociación de las centrales de compra a la red CyLoG, una iniciativa con la que se pretende abaratar costes y que actualmente está compuesta por más de 80 empresas que facturan más de 1.300 millones de euros y emplean a casi 10.000 personas.

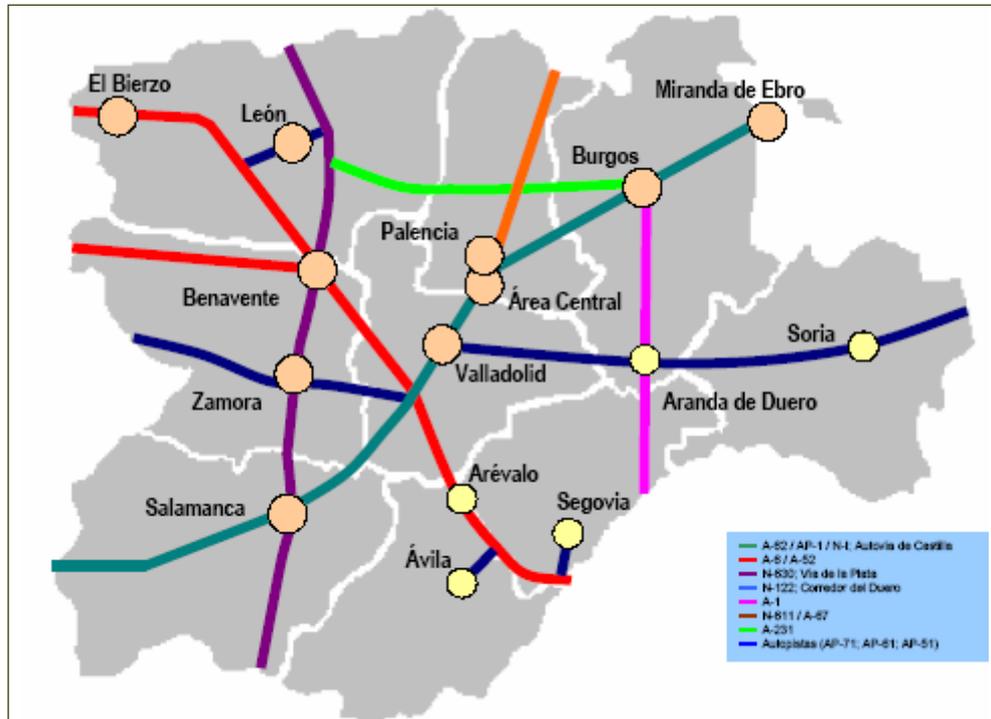


Figura 2.- Red CyLoG. Fuente: <http://www.redCyLoG.com/enclaves.html>

El modelo CyLoG ha sido impulsado y está siendo coordinado por la Junta de Castilla y León, que garantiza el correcto desarrollo de estos Enclaves, liderados y cofinanciados por el sector privado, con objeto de garantizar un desarrollo logístico regional basado en el desarrollo de iniciativas logísticas racionales y funcionamientos en red, el equilibrio interterritorial y el desarrollo logístico en todo el territorio, el óptimo despliegue de la red, la complementariedad entre los Enclaves e impulsando los acuerdos empresariales con los puertos marítimos de influencia de Santander, Gijón, Aveiro, Leixoes, y Figueira da Foz .



Figura 3.- Corredores logísticos y puertos vinculados con la red CyLoG.
Fuente: <http://www.redCyLoG.com/cports.html>

El Modelo cuenta con la confianza y apoyo de las entidades financieras (se han conseguido préstamos por importe cercano a los 40 millones de euros en los centros de Valladolid y Salamanca y tiene por objeto la creación de una Red de Infraestructuras Logísticas al servicio del sector productivo de la Comunidad, el impulso del crecimiento y la competitividad del tejido productivo y potencial exportador regional, la modernización y cohesión del sector del transporte, favorecer la atracción de inversiones productivas y convertir la Comunidad en el Nodo Logístico del noroeste península. El proyecto CyLoG, que comenzará a funcionar en 2006 y lo hará a pleno rendimiento en 2015, prevé 1.500 millones de inversión, un 15% pública y un 85% privada y la creación de 11.000 puestos de trabajo, de los cuales 3.000 serán directos. La superficie total de infraestructuras en conexión con zonas industriales está prevista en 731 hectáreas.

EL MODELO CYLOG

- El Modelo CyLoG de Infraestructuras Complementarias del Transporte y la Logística de Castilla y León contempla 4 corredores logísticos que atraviesan la Comunidad: Eje Madrid – A Coruña A6, Eje del Duero Este-Oeste, Eje Norte – Sur. Ruta de la Plata , Eje Transeuropeo A-62/AP-1
- El año 2005 en Castilla y León se transportaron cerca de 200 millones de toneladas con origen y/o destino en la Comunidad.
- El 98% lo hicieron por carretera, (8,3% de todas las mercancías que transitan por las carreteras de España).
- Más de 40.000 empresas en la Comunidad se dedican al transporte (8% del total nacional)
- Servicios avanzados: centrales de compras, formación, la creación de sociedades logísticas, promoción de la intermodalidad, nuevas tecnologías, I+D, una ventanilla única de gestión integrada, el teléfono de emergencias para los transportistas, una fundación regional para el sector y la concentración y consolidación del actual tejido empresarial logístico

Cuadro 6: El modelo CyLog

La red CyLoG, dispondrá de una serie de Servicios Avanzados, disponibles para todos sus integrantes destinados a aportar valor añadido e incrementar la competitividad de los agentes de la actividad del transporte y la logística, tales como: impartir en cada enclave formación de transporte y logística, gestionar conjuntamente las compras de los usuarios de toda la Red, constituir una sociedad logística por provincia con apoyo de los transportistas locales, coordinar a través de la Red el desarrollo tecnológico y trazabilidad de las empresas, adaptar las infraestructuras e incentivar el uso de modos de transporte limpios, acercar la administración ubicándola en los centros, simplificando la gestión burocrática, habilitar un número de teléfono común de apoyo al sector, la Red dará apoyo técnico favoreciendo los procesos de fusión, prestación de servicios sociales a empresarios, empleados y autónomos del sector, y ejecución de proyectos de Investigación, Desarrollo e Innovación.

Un conjunto de objetivos que resultan especialmente adecuados a la estructura del tejido productivo regional, por varias razones: en primer lugar porque ese tejido está formado mayoritariamente por Pymes, que no pueden desarrollar sus propios sistemas logísticos, y que por lo tanto requieren de servicios logísticos externos especializados, en

segundo lugar porque son más 40.000 las empresas con 72.000 vehículos para el transporte se dedican a esta actividad (8% del total nacional)⁷; en tercer lugar porque se trata de un sector que presenta una evolución por encima del PIB con un crecimiento del 7,3%. Finalmente, también hay que considerar que la logística es una nueva forma de trabajo que, además de la implantación progresiva de nuevos perfiles profesionales como agente comercial de transporte y logística, Jefe /a de logística comercial, ingeniero/a logístico, director /a de servicios logísticos, técnico /a superior de métodos de explotación logística, o técnico/a en logística, entre otros, la introducción de sistemas de planificación y logística también va a afectar a sectores y áreas de trabajo de la empresa más asentadas y definidas -incorporación de nuevas herramientas de trabajo, tecnologías y sistemas, modificación sustancial de las condiciones de trabajo, o utilización más intensiva del trabajo con objeto de garantizar un flujo de trabajo más constante y flexible respecto a clientes finales y proveedores - transporte de pedidos y productos generados por el comercio electrónico-.⁸

Uno de los problemas no resueltos aún es el de la ubicación de la denominada terminal regional de la red de infraestructuras complementarias del transporte y la logística CyLoG. que actuaría como centro de operaciones de la Red CyLoG, aunque existe acuerdo para que se ubique en las provincias de Valladolid o Palencia. ⁹. Sorprendentemente el Ayuntamiento de la primera ciudad lo ha rechazado por falta de suelo, ya que no se dispone de las 400 o 500 hectáreas que la Consejería de Fomento dice que necesita, bien comunicadas y con conexión ferroviaria para levantar en ella naves de transporte y comunicaciones; una extensión similar a la que abarcarían las dos áreas homogéneas de Valdechivillas y Fuente Amarga, ambas cerca de la futura variante de mercancías, pero comprometidas como suelo residencial y con dos proyectos para construir 10.000 y 8.000

⁷ Según la Secretaría de la Federación de Comunicación y Transporte de CC.OO de Castilla y León, cabe esperar una progresiva desaparición de las empresas pequeñas y medianas del mercado del transporte. Asimismo se observa una creciente “descapitalización” de las empresas, que progresivamente reducen sus flotas y el número de conductores a favor de la contratación de transportistas autónomos con vehículos propios. Al tiempo se observa cómo crecen las asignaciones de medios personales y materiales a otras áreas de la empresa , como las divisiones logísticas, comerciales o técnicas, convirtiéndose las empresas cada vez más en meras “agencias de transporte”.

⁸ Secretaría de la Federación de Comunicación y Transporte de CC.OO de Castilla y León. *Estudio comparado de los convenios colectivos de transporte por carretera en Castilla y León*. Julio 2006

⁹<http://www.laopiniondezamora.es/secciones/noticia.jsp?pNumEjemplar=1774&pIdSeccion=6&pIdNoticia=186985&rand=1169011298143>

viviendas respectivamente. En todo caso parece mantenerse el objetivo inicial de ubicarla en el eje que une Valladolid y Palencia (Magaz, Villamuriel, Venta de Baños)¹⁰

4.1.- Centro logístico regional: Villamuriel de Cerrato-Magaz de Pisuerga-Venta de Baños.

El Enclave Logístico Regional CyLoG se configura como una infraestructura logística muy potente, con un alto nivel de complejidad funcional que sirva como elemento de referencia y articulador del resto de la Red CyLoG. Por sus características, el Enclave Logístico Regional CyLoG es una Plataforma Logística Multimodal que constituye el equipamiento logístico más complejo funcionalmente y de mayor nivel. El ámbito del Enclave Logístico Regional comprende 1.048,01 hectáreas que se extienden por los términos municipales de Villamuriel de Cerrato (849,94 ha), Magaz de Pisuerga (182,36 ha) y Venta de Baños (15,71 ha). La elección del emplazamiento resulta plenamente justificada dada la densidad del tejido productivo desarrollado en el entorno inmediato, que se verá reforzado tras la construcción del área de Actividad Canal de Castilla en los términos de Cigales-Cabezón, en la provincia de Valladolid, apoyado en la A-62 y a tan sólo 20 km. De la nueva plataforma; presenta también una óptima accesibilidad y multimodalidad, así como un presumiblemente bajo impacto medioambiental.

El Enclave Logístico Regional CyLoG, además de obedecer a objetivos puramente sectoriales de política de transporte, contribuirá de forma decisiva a estructurar y fomentar el desarrollo regional por su capacidad para favorecer la intermodalidad del sistema regional de transportes, integrar los diferentes corredores logísticos de la Red CyLoG, así como a fijar y generar actividades productoras de valor añadido y de atracción de operadores, funcionalidades propias por otra parte de una plataforma logística multimodal en sentido estricto. La definitiva puesta en funcionamiento del Enclave Logístico Regional CyLoG propiciará una mejor articulación de la vocación industrial y logística del triángulo Palencia-Magaz-Venta de Baños. Simultáneamente articulará un intercambio más eficiente de los flujos generados por otras dos grandes aglomeraciones urbanas de la región como son Burgos y Valladolid. Se mejorará la capacidad logística de la región porque sobre este espacio confluye una densa y potente red viaria y ferroviaria que permitirá la comunicación con los espacios económicos más próximos (Madrid, Euskadi, Cornisa Cantábrica, Galicia)

¹⁰ <http://www.nortecastilla.es/pg060727/prensa/noticias/Valladolid/200607/27/VAL-VAL-004.html>

configurándose como un espacio de intercambio de flujos de primer nivel en noroeste peninsular.

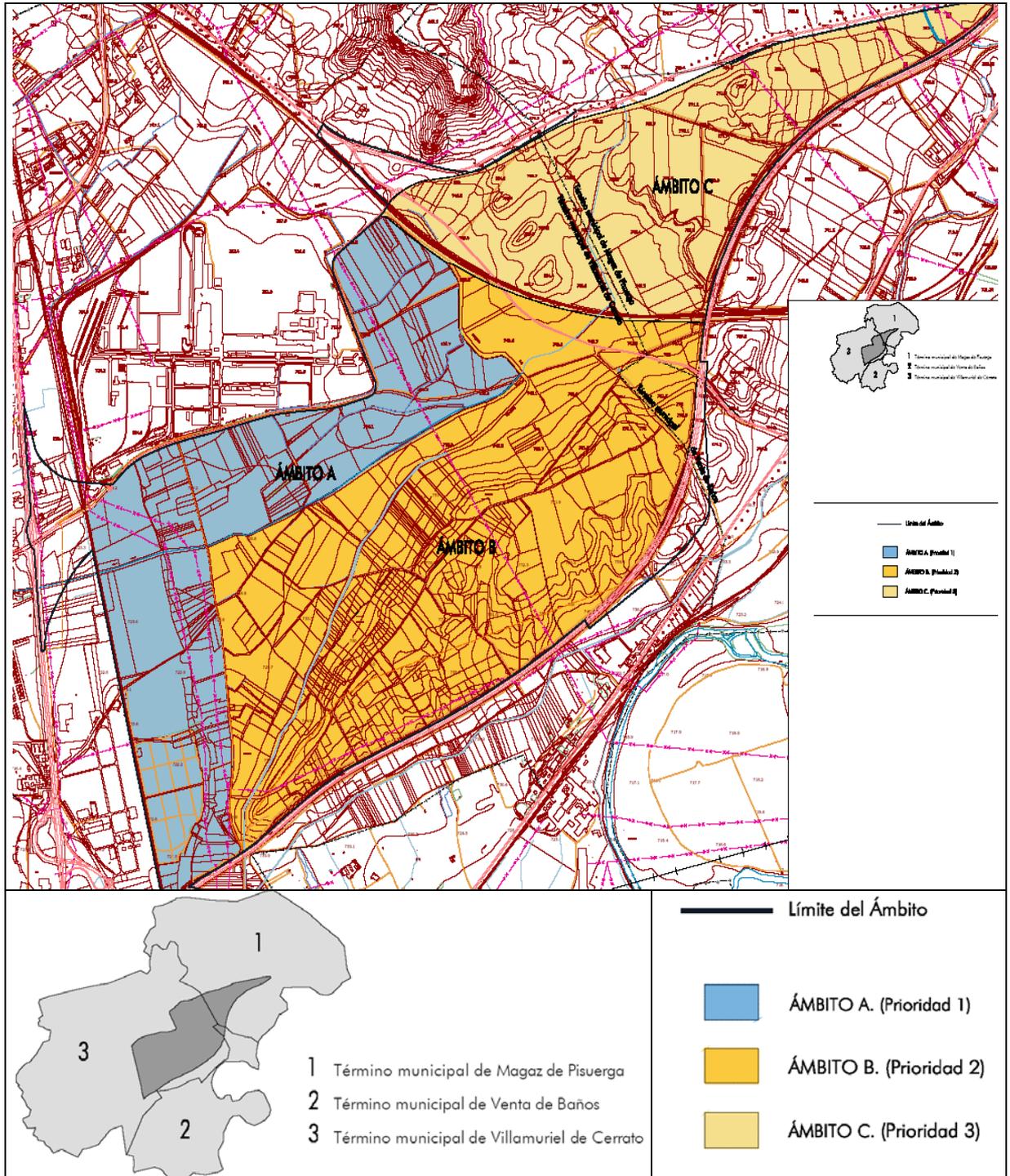


Figura 4.- Centro Logístico Regional: Villamuriel De Cerrato-Magaz De Pisuegra-Venta De Baños, Grandes ámbitos

El desarrollo inicialmente previsto en el plazo más inmediato, incluye una superficie de 261,11 has, estratégicamente localizadas en torno a la conexión ferroviaria Valladolid-

Venta de Baños-Palencia (límite oeste del ámbito) y a las instalaciones de la factoría de Fasa-Renault en Villamuriel. La eficiencia de la infraestructura logística del Enclave Logístico Regional CyLoG está relacionada con su estratégica localización en un nodo de ruptura de carga de gran capacidad y con una capacidad articuladora suficiente que garantiza la máxima reducción de los costes de fricción entre los distintos modos de transporte (en este caso carretera-ferrocarril), y también con la satisfacción de las demandas logísticas de las empresas y sectores productivos (en este caso la fabricación de automóviles) que por su capacidad motriz generan mayores sinergias y dinamismo en la actividad económica.

La segunda fase tiene por objeto el desarrollo de un amplio espacio: 442,09 has, delimitado físicamente al Este por el trazado de la alta velocidad que representa un límite geográfico que impone unas pautas de ocupación, al sur por la autopista A-62 Palencia-Magaz que configura una amplia fachada de la plataforma; por el Norte y hacia el Oeste este espacio sería colindante con la primera fase de explotación de la plataforma. Esta área se extiende sobre los terrenos que conforman el Valle del Carrión, con una topografía sensiblemente llana que facilita su ocupación y transformación.

La última fase de la actuación se corresponde con los terrenos más alejados de la plataforma de transporte intermodal prevista. Sin embargo este ámbito cuenta con su propia infraestructura ferroviaria (línea de ferrocarril Palencia-Burgos) cuya potencialidad logística será evidente una vez que la conexión de Alta Velocidad sea una realidad. Se trata de un ámbito con unas excelentes condiciones de accesibilidad (confluencia de la autopista A-62 y A-610) que se complementan con un dinamismo económico evidente que se encuentra en plena articulación. En este sentido cabe señalar la promoción de un polígono industrial de gran magnitud en Magaz de Pisuerga promovido por GESTURCAL.

Si a todo lo anterior sumamos una tupida red de infraestructuras de transporte energético (líneas de alta tensión y gasoductos) que atraviesa en todas las direcciones posibles el ámbito sobre el que va implantarse el Enclave Logístico Regional CyLoG, la conclusión no puede ser otra: se trata de un ámbito extraordinariamente intervenido en el que cualquier propuesta de ordenación futura tendrá que asumir, con carácter general, la situación de partida existente y ser, además, especialmente cuidadosa con la protección de los escasísimos enclaves de interés ecológico, paisajístico o patrimonial que han logrado conservarse.¹¹

¹¹ Junta de Castilla y León. Consejería de Fomento. Plan regional de ámbito territorial para desarrollo de enclave logístico Cylog. Memoria. Enero 2007. www.jcyl.es

4.2.- Centros logísticos en la ruta de la plata: Bierzo, León, Benavente, Zamora Y Salamanca

Las tres provincias de la Ruta de la Plata en Castilla y León: León, Zamora y Salamanca, concentran más del 40% de las empresas (16.500) y autorizaciones de transportes, más de 28.000. En este eje se emplazarán 4 de las 15 plataformas logísticas de la Región: Salamanca, Zamora, Benavente y León.

4.2 1.- Zaldesa. (Finca de la salud, Salamanca)

La Zona de actividades logísticas de Salamanca, Zaldesa, ubicada en dos de los cuatro principales corredores que comunican los quince centros logísticos de la comunidad, el de la Ruta de la Plata y el Eje Transeuropeo, se ha emplazado junto a la circunvalación de la ciudad, con acceso directo a la A-62 (Burgos-Portugal) y enlace a la A-66 (Gijón-Sevilla), y combina tres elementos: un Centro de Transportes de Mercancías, el Puerto Seco y el Polígono Logístico-Industrial integran este proyecto incluido en el Modelo Castilla y León Logística (CyLoG), a los que habría que añadir el Polígono Industrial Agroalimentario.

De modo más concreto, la plataforma logística completa, supondrá una ocupación de:210 ha y estará integrada por el centro de transporte de mercancías, mercasalamanca (mercado central mayorista), polígono industrial agroalimentario, área de servicios comunes (zaldesa), puerto seco y polígono logístico-industrial. Están emplazados todos ellos en el entorno de la denominada finca de La Salud con más de 67 hectáreas, a las que se añadirán 40 hectáreas destinadas específicamente para el polígono logístico industrial, y en una segunda fase otras 90 hectáreas. El Centro de Transportes de Mercancías, gestionado por Cetramesa SA, tiene ya en funcionamiento su primera fase con una ocupación del 100% y una primera inversión de 10.845.000 euros, que ha permitido la urbanización, aparcamiento y acceso al CTM, y construir las áreas logística (parcela de 20.244 metros cuadrados con dos naves de 4.800 metros cuadrados cada una), de servicios (parcela de 6.119 metros cuadrados con nave de 2.470 metros cuadrados) y administrativo-comercial (parcela de 5.350 metros cuadrados con un edificio de 2.170 metros cuadrados en dos plantas y otra parcela de 6.300 metros cuadrados con nave de 750 metros cuadrados y oficinas para el Centro Aduanero).

1.- Zaldesa. (Finca de la salud, Salamanca). Ordenación de enclave logístico

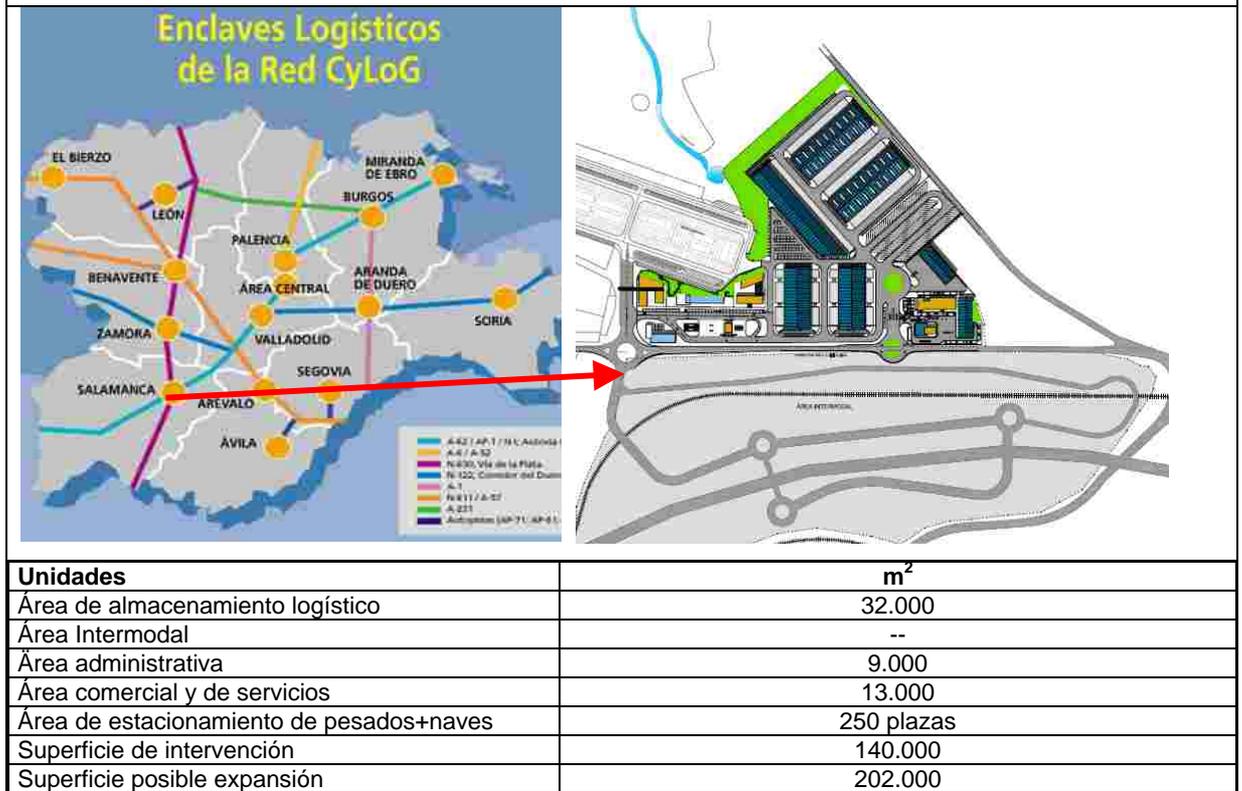


Figura 6.- Salamanca. Ordenación de enclave logístico

Asimismo se ha iniciado ya la segunda fase del CTM que conllevará una inversión de 10.670.000 euros para ampliar el área logística, incrementar los niveles de control y vigilancia de los usuarios e instalaciones y completar el acondicionamiento del edificio administrativo Centro Integrado de servicios.¹²

Las empresas ya ubicadas en el Centro de Transportes son Zaldesa Logística y Neumáticos Andrés (área logística), CETRAMESA, S.A, ETSA (Express Truck, S.A.), ENUSEGUR, S.A, CETYL, Tabesa Logística, S.A, Sitrans, S.L, Castinsa-Prointec, UTE, Prointec, Merca, UTE, Zaldesa, S.A, A.E.C de Salamanca, Cortemor, S.L. y Citycesa, S.A. (área administrativo-comercial), y Ballestas Flores, Tabesa Logística, S.A y Neumáticas y Servicios Sánchez Hernández (área servicios).

¹² <http://www.transpress.com/noticia.asp?noticia=6270>



Figura 7.- Salamanca. Ordenación de enclave logístico. Febrero 2007

Como ya se ha señalado, la Zona de Actividades Logísticas de Salamanca estará integrada también por un Polígono Industrial Agroalimentario que se ubicará en una parcela de veinticinco hectáreas, destinada a concentrar la actividad comercial de distribución mayorista y servicios logísticos de la Unidad Alimentaria Mercasalamanca, así como el desarrollo de un polígono industrial del sector agroalimentario; En la superficie prevista, 25 Ha, estarán emplazados un mercado de frutas y hortalizas, mercado de pescado y polivalentes, zonas de actividades complementarias, prestando servicio a más de 70 empresas del sector agroalimentario. Las obras, iniciadas en noviembre de 2005 representan una inversión de 136,5 millones de euros

MERCASALAMANCA Y
POLÍGONO AGROALIMENTARIO

- Dentro del conjunto del enclave, se está construyendo el Mercado Mayorista de alimentación y un polígono industrial Agroalimentario.
- Prestará servicio a más de 70 empresas del sector agroalimentario.
- Superficie ocupada: 25 Ha, repartidas en:
 - Mercado de Frutas y Hortalizas.
 - Mercado de Pescado y Polivalentes.
 - Zonas de actividades complementarias:
 - Atención al Usuario
 - Zonas Verdes + Viales
- Inversión: 136,5 m de €
 - Urbanización: 9,5 m de €
 - Edificación: 27 m de €
 - Inversión Privada: 100 m de €
- Situación actual: En Construcción
- En Explotación: 2007 (finales)



Figura 8.- Plataforma logística de Salamanca. Situación actual y desarrollo previsto.

Fuente: Cetramesa. Febrero 2007

Una pieza esencial de la Zal de Salamanca es el Puerto Seco que ocupará una parcela de cuarenta hectáreas destinada a concentrar la actividad aduanera, logística y de transporte por carretera y ferrocarril gracias a los acuerdos de colaboración ya rubricados entre la Junta de Castilla y León, Ayuntamiento de Salamanca y autoridades portuarias de Aveiro y Leixoes de Oporto (Portugal). Y finalmente constituye una pieza esencial el polígono logístico-industrial, cuyo estudio de viabilidad ya está redactado, ofrecerán

parcelas con una superficie total de 129 hectáreas destinadas a concentrar la actividad logística industrial en la plataforma.

4.2.2.- Zamora: La Hiniesta-Villagodio

El centro logístico de Zamora se desagrega en dos unidades: El primero estará vinculado funcional y operativamente al actual centro de transportes del polígono de La Hiniesta, que ocupa 38.180 metros cuadrados y cuenta con cerca de 3.000 metros cuadrados de naves, una estación de suministros así como aparcamiento para casi 100 vehículos pesados y 30 ligeros. Este centro precisa una superficie de cuatro hectáreas, de un mínimo de veinte previstas, que serán cedidas por el Ayuntamiento de Zamora. Estará vinculado funcional y operativamente al actual centro de transportes del polígono de La Hiniesta, que ocupa 38.180 metros cuadrados y cuenta con cerca de 3.000 metros cuadrados de naves, una estación de suministros así como aparcamiento para casi 100 vehículos pesados y 30 ligeros.

El segundo componente del área logística de Zamora se construirá en Villagodio, y en él se prestarán los servicios avanzados del Modelo CyLoG a través de las diferentes empresas que gestionarán los mismos, tales como centrales de compras, logística, I+D+I, nuevas tecnologías e intermodalidad, entre otras. Esta ubicación resulta especialmente estratégica por su vinculación a la autovía en enlace con la variante Norte-Sur Salamanca León, a las puertas de la ciudad de Zamora, entre la autovía y la vía del ferrocarril, lo que permitirá la construcción de una estación de mercancías y la formación de un nodo de multimodalidad de cierto atractivo. Asimismo, este enclave será esencial para el desarrollo del inmediato polígono industrial de Villagodio, que desarrolla Gesturcal sobre 132 has., así como al polígono Campo de Aviación ubicado en el término municipal de Coreses. En este nuevo enclave, que se desarrollará en varias fases, se prestarán los servicios avanzados del Modelo CyLog a través de las diferentes empresas que gestionarán los mismos, tales como centrales de compras, logística, I+D+I, nuevas tecnologías e intermodalidad, entre otras.

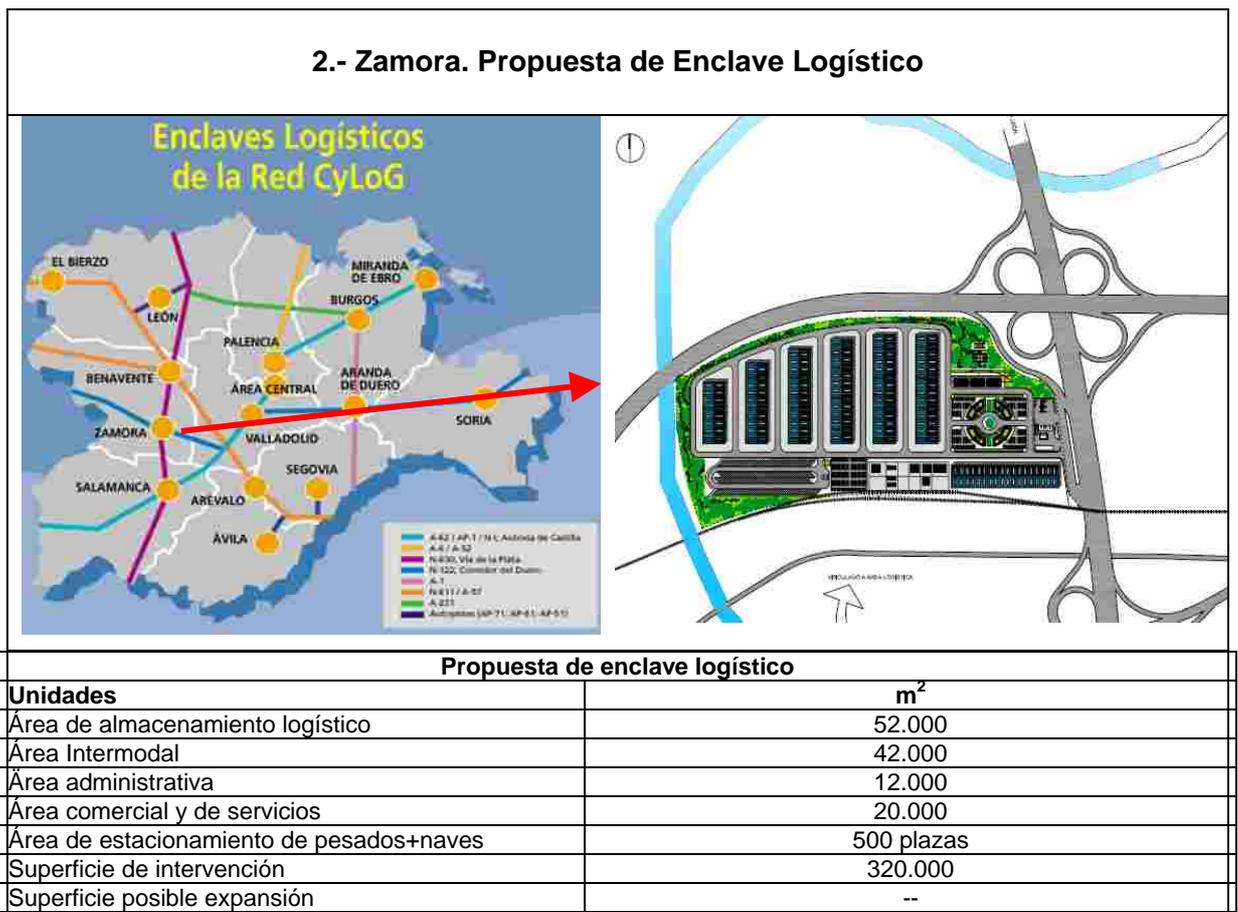


Figura 9.- Zamora. Propuesta de enclave Logístico

4.2.3.-Benavente: Centro de Transporte de Benavente (CTB) y Parque Logístico (PLB)

La actividad logística en Benavente cuenta con una larga tradición a tal punto que, junto con la Aduana Interior de Burgos puede considerarse como unas de las primeras áreas con este perfil de la Región. El embrión del futuro enclave logístico definido por el Cylog, que ocupará una superficie de 220.000 m² de los que 66.00 corresponden al área de almacenamiento logístico, 2.000 a administración y 10.000 para comercio y servicios, lo constituye el Centro de transportes de Benavente, cuya ampliación con nuevas naves y área de administración y servicios formará en el futuro uno de los enclaves logísticos más relevantes de la Ruta de la Plata.

En el momento actual, principios del año 2007, el recinto se gestiona por dos sociedades, la tradicional Centro de Transportes y la correspondiente al Parque logístico, si bien ya hay iniciativas para su fusión, lo que sin duda mejorara la eficacia del conjunto y su

presencia en la red Cylog ya que compartirán servicios como los que ofrecerá el Centro de Negocios, que ocupará una superficie de 2.000 metros cuadrados, de uso polivalente, con espacio para las oficinas de la sociedad del PLB, así como oficinas para el alquiler, un auditorio y una cafetería. El proyecto concibe los usos independientes de cada parte del edificio y subraya el carácter representativo para Benavente al ser visible desde la autovía.¹³

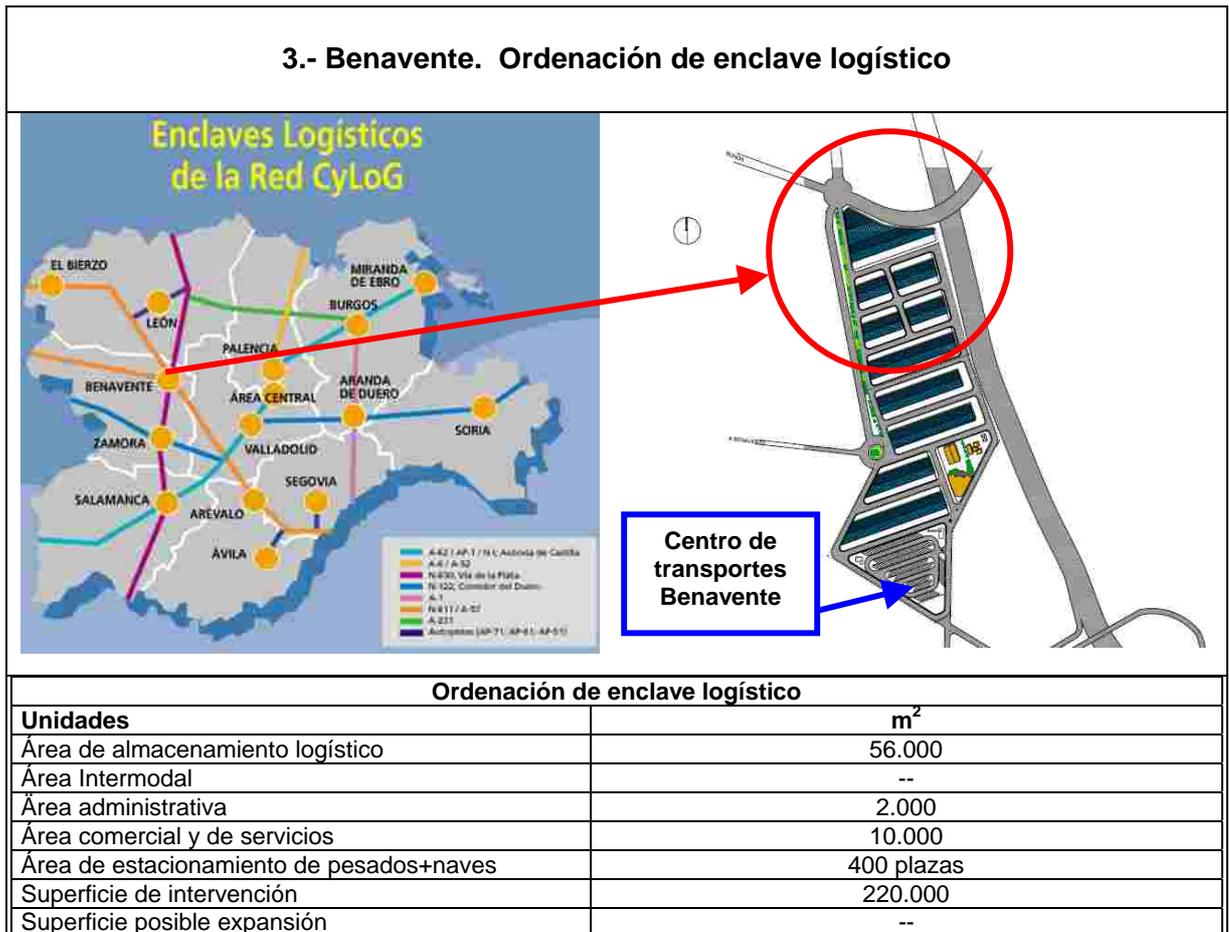


Figura 10.- Benavente. Ordenación de enclave logístico

¹³ El futuro Centro de Negocios dispondrá de un recinto ferial para organizar exposiciones. <http://noticias.ya.com/local/castilla-leon/23/06/2006/zamora-centronegocios.html>



Figura 11.- El Germen del futuro enclave logístico: el Centro de Transportes de Benavente

4.2.4.- León : Centro de Transporte Integral de León (Cetile)

La ciudad de León presenta algunas singularidades que pueden contribuir a reforzar su papel dentro de la red logística regional. Como señala el documento de las Directrices de ordenación de león y su entorno (DOUALE) el sistema logístico del área urbana de León debe aprovechar la posición estratégica del área urbana en el sistema de transportes por carretera a escala nacional. En este sentido, tres son los instrumentos básicos de apoyo a las actividades económicas locales a través de la logística:

- El Centro de Transportes Integrados de León (C.E.T.I.L.E.), ubicado al Norte del término de Chozas de Abajo debe desarrollar sus potencialidades multimodales aprovechando su instalación junto a la vía férrea León- Ponferrada, con características técnicas que permitan su utilización como “Puerto Seco” en relación con los puertos asturianos.
- La conjunción de infraestructuras viarias en el arco suroeste del área urbana (AP-71, A/AP-66, A-231) debe servir de apoyo a la configuración de las nuevas áreas de actividades económicas del área urbana, debiendo fomentarse la implantación de actividades logísticas en este corredor.
- La ampliación prevista del aeropuerto leonés es otro elemento estratégico en el sistema logístico y de transporte de pasajeros en el área urbana. Esta actuación esta condicionada por la mejora del viario de conexión del aeropuerto con el sistema viario del área urbana.
- Asimismo, el Polígono Industrial de Villadangos, reforzará el sistema logístico del Centro de Transportes Integrados, al ubicarse junto a él, apoyándose ambos en una adecuada red de comunicaciones ya que el centro de transporte de León se

encuentra situado en la zona de confluencia de las siguientes e importantes vías de comunicación: Autopista A-66 (Gijón - Oviedo - León) y la AP-71 N-630 (León - Benavente) N-630 (Oviedo - La Robla - León) A-66 (León - Benavente) N-120 (León - Astorga) A-231 (Burgos - León) A-12 (León - Astorga) así como de la línea férrea simple electrificada Palencia-La Coruña.



Figura 12.- Polígono Industrial de Villadangos y Chozas de Abajo (León)
Ordenación de Enclave Logístico

El Centro de Transporte Integral de León (Cetile), en el que hasta el 2011 se invertirán 35 millones de euros, está gestionado por una empresa privada, cuenta con el apoyo de la Junta de Castilla y León, y los Ayuntamientos de León y Chozas, y está planificado y diseñado, tanto urbanísticamente como en sus instalaciones, de acuerdo con las más modernas tendencias del sector. Su estratégica ubicación, a tan sólo 12 Km. de la ciudad

de León, y junto a la carretera N-120 le convierte en un lugar de referencia para el almacenamiento y distribución de mercancías en el cuadrante noroccidental de la Península. Concebido inicialmente en el año 2000 sobre 3,3 hectáreas de terreno de Chozas, se amplió a 26,1 hectáreas tras integrarse en 2006 en la red CyLoG, lo que, según la Junta, «contribuirá a incrementar la competitividad de las empresas locales, a aumentar la actividad exportadora y como elemento de atracción de nuevas industrias»; con objeto de convertirlo en el nudo logístico del Noroeste español para el transporte.

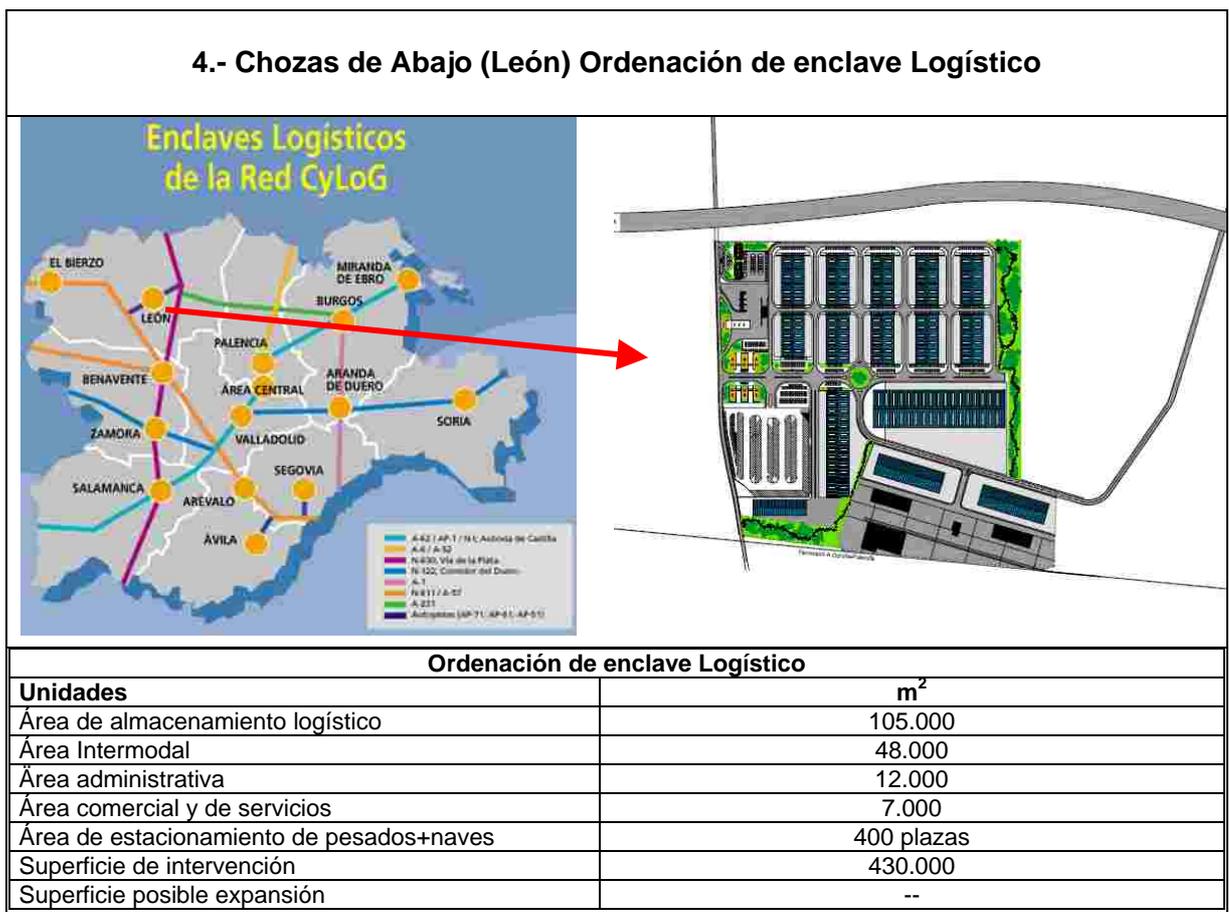


Figura 13.- Chozas de Abajo (León) Ordenación de enclave Logístico

El centro de mercancías ocupa una superficie total de 261.700 m², en los que se construirán 55.000 m² de naves modulares para el almacenamiento y gestión de cargas. Sus viales se han diseñado para una cómoda circulación de los vehículos pesados; tiene más de 3.500 m² de zonas verdes; y cuenta con varios edificios para usos administrativos y comerciales, destinados al alquiler de oficinas e instalación de negocios. el grueso de las

obras del complejo, valoradas en 35 millones, estarán finalizadas en 2007 para que pueda entrar en funcionamiento en el 2008.¹⁴ Fomento aportó los primeros 3.005.060 euros, tras suscribir un acuerdo con Chozas el 9 de octubre del 2003, para sufragar las obras iniciales del centro de transporte, que preveían urbanizar 130.000 metros cuadrados, la construcción de un aparcamiento de vehículos pesados, un edificio y una gasolinera; el 17 de noviembre del 2005 se suscribió un segundo convenio con los ayuntamientos de León y Chozas para aportar 3,5 millones para proseguir las obras que fueron adjudicadas a Logytrans

Finalmente, El 17 de febrero de 2007 se inauguró el Centro Integrado de León (Cetile), de más de 26 hectáreas La inversión global en el centro asciende a 14 millones de euros, de los que la Junta ha aportado 10,5 millones y el resto el sector privado. Está prevista la urbanización de otras 13 hectáreas, así como la construcción de un edificio de servicios y la implantación de una unidad de suministro de gasóleo. Catorce empresas están vinculadas directamente al centro a través de su central de compras, su sociedad gestora (Logitrans) o la sociedad logística. Las conexiones son todavía insuficientes, pero está prevista la inversión de 2,5 millones de euros que permitirán reordenar y solucionar las cuestiones de movilidad de esta infraestructura y también del cercano polígono de Villadangos, especialmente los accesos a las instalaciones desde las vías de comunicación cercanas.¹⁵

Curiosamente, aunque en el modelo Cylog la infraestructura logística de referencia en el entorno de León es la de Chozas de Abajo-Polígono de Villadangos, una de las piezas esenciales del modelo, las Centrales de Compra que permiten reducir costes y gastos de carácter general hasta un 20%. y que se constituye en una asociación de comerciantes para la realización conjunta de las actividades de distribución de productos, tanto de comercialización como de compra de los mismos, extendiéndose también al almacenamiento, gestión de inventarios, transportes y asesoría, se decide ubicar en Onzonilla tras la formalización, en noviembre de 2006, de un convenio de colaboración entre la Consejería de Fomento y el Consorcio Urbanístico Intermunicipal El Consorcio agrupa a los ayuntamientos de León, Onzonilla y Santovenia de la Valdoncina, dispone de más de 8.300 metros cuadrados de superficie y será encargado de aportar los terrenos y desarrollar el Área de Transportes que dará cobijo a la central de Compras.

¹⁴ http://www.diariodeleon.es/se_leon/noticia.jsp?CAT=111&TEXTO=5352691

¹⁵ http://www.nortecastilla.es/prensa/20070218/castilla_leon/nuevo-centro-cylog-leon_20070218.html

4.2.5.- Ponferrada: plataforma logística intermodal de Ponferrada

La plataforma logística de Ponferrada es el centro incluido en la red CyLoG por el gobierno regional, en competencia con la plataforma logística de Toral de los Vados, de iniciativa estatal que materializa un proyecto diseñado hace ya algunos años. Un proyecto ubicado en Villadecanes-Toral de los Vados (León) para el que Sepes ha adquirido el suelo necesario para urbanizar aproximadamente el 60 por ciento del total de la actuación. El convenio de colaboración para el desarrollo de esta importante actuación fue aprobado el 27 de noviembre de 2006 entre el Ayuntamiento de Villadecanes-Toral de los Vados (León), la Entidad Pública ADIF (Administrador de Infraestructuras Ferroviarias) y SEPES. El proceso de apoyo institucional-estatal a esta infraestructura mantiene su intensidad y ritmo, como demuestra la firma el 27 de Febrero del convenio para la creación de la plataforma logística de Toral de los Vados, con una inversión de casi 23 millones de euros, aportados por los Ministerios de Fomento y de Vivienda. Esta actuación ocupará una extensión de 46 hectáreas y potenciará los tráficos de mercancías entre la meseta y la cornisa cantábrica, y servirá como plataforma intermodal de transporte entre la carretera, el ferrocarril y los puertos.¹⁶ Es en esta plataforma en la que la Autoridad Portuaria de Gijón quiere incorporar a su «hinterland» (espacio de influencia) desde hace años, para captar los tráficos de pizarra y del carbón que quema la central térmica de Compostilla.

El Gobierno castellano leonés, apuesta por Ponferrada como plataforma logística ya que a su criterio Toral de los Vados, no será más que una terminal de camiones o un puerto seco y no un centro logístico a gran escala. En Ponferrada se ha constituido inicialmente una central de compras (que se vinculará en el futuro a la gestora del enclave logístico de El Bierzo) integrada inicialmente por veinte empresas con un volumen de recursos movilizados cercana a los 500 millones de euros, en la que las empresas adheridas suman más de cuatro mil empleados, y que será la gestora de este enclave logístico que en la actualidad analiza con el Ayuntamiento berciano su mejor ubicación.

¹⁶ <http://www.diariodeleon.es/inicio/noticia.jsp?CAT=113&TEXTO=100000031412>

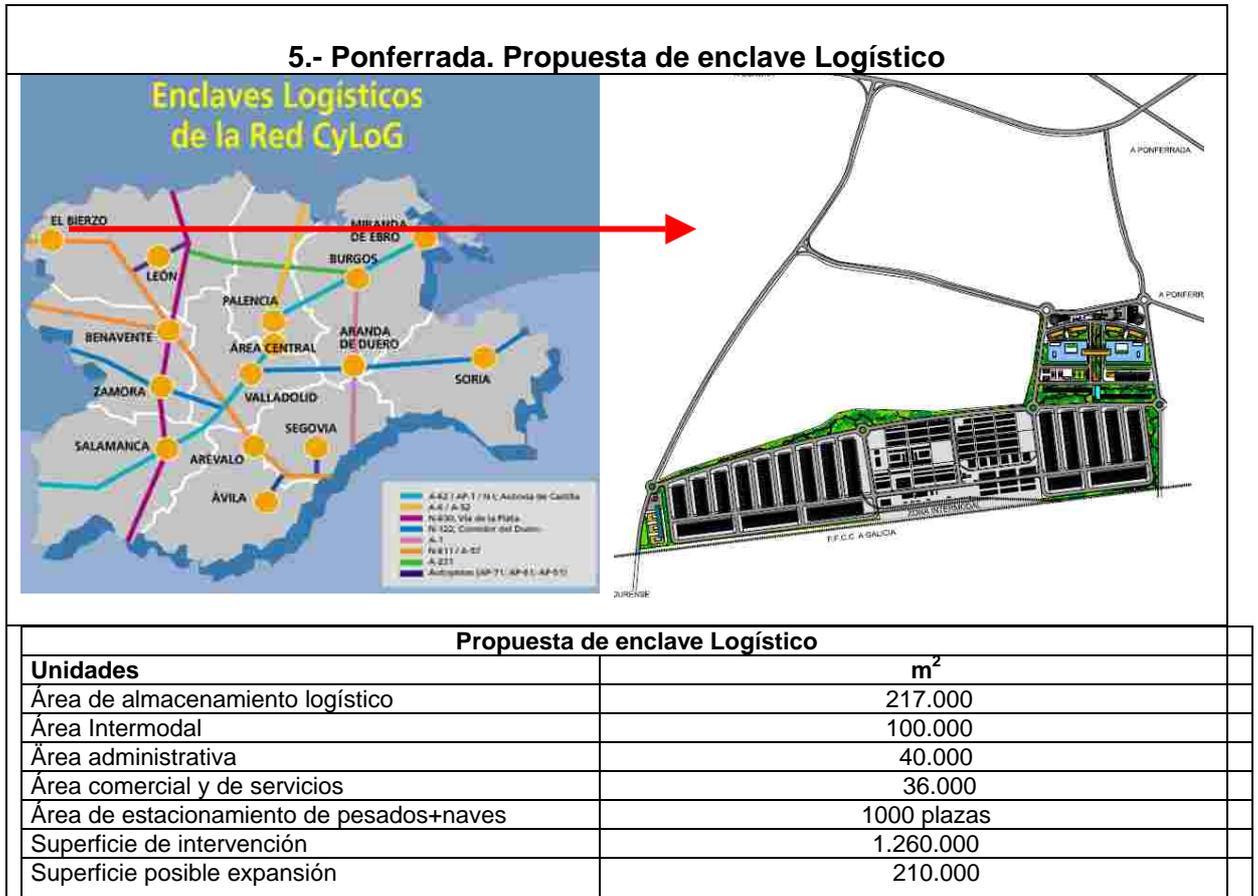


Figura 14.- Ponferrada. Propuesta de enclave Logístico

Está previsto que esta central de compras negocie a tres niveles: para sus catorce socios fundadores, para las asociaciones de transportistas de la zona vinculada al proyecto CyLoG y para cualquier usuario que llegue al futuro enclave logístico. Los productos y servicios básicos que se negociarán desde el Bierzo en esta central de compras son el gasóleo, la mutua laboral, telefonía, neumáticos, seguros y servicios financieros. La central de compras es una sociedad independiente.

El 19 de junio de 2006 Ponferrada firmó el convenio con el puerto de La Coruña. Cuyo objetivo es intentar formalizar un intercambio de participación entre el empresariado gallego y el castellano-leonés. La plataforma logística de Ponferrada, que promueven la Junta de Castilla y León y el Ayuntamiento, suministrará del orden de tres millones de toneladas de mercancías al puerto de A Coruña en el año 2012, esperando que compañías

ahora asentadas en A Coruña, ligadas al sector pesquero o del frío, entre otros, puedan ver en la plataforma logística de Ponferrada una oportunidad para instalarse en esa ciudad.

4.3.- Centros Logísticos en el eje transeuropeo: Miranda de Ebro, Burgos, Palencia, Valladolid y Salamanca

4.3.1.- Miranda de Ebro

La plataforma Logística de Miranda de Ebro es sin duda una de las que ocupan lugar estratégico preferente en la nueva red CyLoG, ya que a pesar de la proximidad a la plataforma alavesa de Arasur, esta necesita del intercambiador, y este se encuentra en terrenos de la ciudad mirandesa. Aunque no es menos cierto que esta ubicación puede no ser la más adecuada.

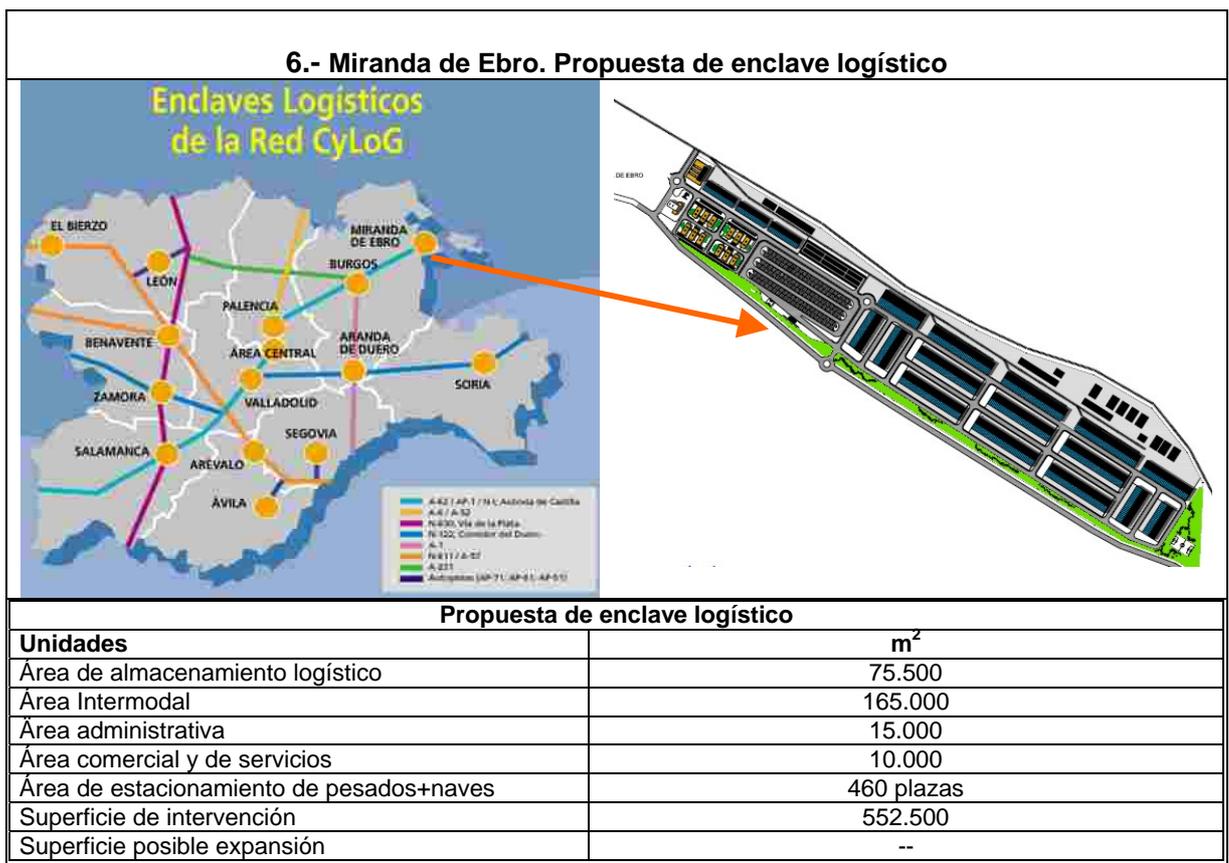


Figura 15.- Miranda de Ebro. Propuesta de enclave logístico

Como se puede apreciar en la figura 17, mediante el Plan Parcial Ircio Actividades se dota a la localidad de Miranda de Ebro y en particular a este Polígono Industrial de espacio para materializar un área logística, vinculada al ferrocarril, un área empresarial-tecnológico y otra de carácter claramente industrial. Las necesidades espaciales del área logística y su vinculación al ferrocarril la sitúan en el centro del polígono, ocupando una superficie próxima a las 40 has., entre la vía y la carretera de Ircio, dejando el espacio entre la vía férrea y el río para uso industrial. El parque empresarial tecnológico, con 82.827,13 m² se emplaza entre el río y la vía junto a los grandes espacios verdes y equipamientos deportivos en la ribera del río. El resto será de uso industrial y comprende un parque industrial de densidad media, con 24 has. Y un parque industrial de densidad baja, con 42 has, dejando una zona verde perimetral integrándose con el entorno, limitando la presencia visual del polígono, y otra zona verde de 10,5 hectáreas que protege el yacimiento arqueológico denominado “Las Ánimas” situado a 500 m del río a ambos lados de la vía del ferrocarril.

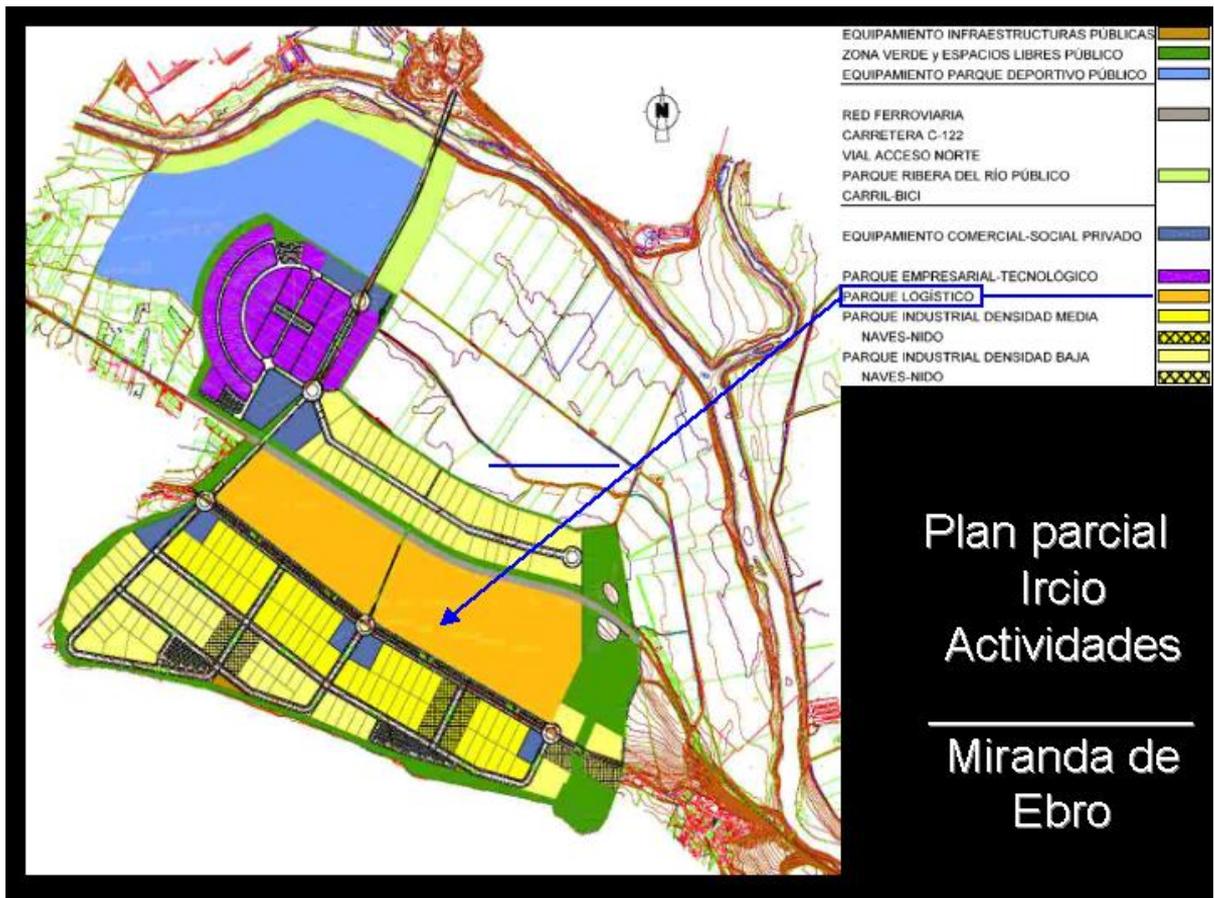


Figura 16.- Miranda de Ebro. Propuesta de enclave logístico

En todo caso hay que subrayar que se trata de una muy interesante asociación funcional, a la que tan sólo habría que poner como pequeño reparo, la escasa dimensión del parque logístico., máxime si consideramos las proporciones de la plataforma logística Arasur, situada en la provincia de Álava, en el límite con la de Burgos y obviamente con Castilla y León

4.3.2.- Burgos

El centro de transporte de Burgos (aduanas interior) fue uno de los que primero se concibió en España con este carácter y el primero en la Región. Sus dimensiones y posibilidades de futuro son ciertamente considerables pese a que apenas cuenta con un área de 32.000 m² para almacenamiento logístico, 22.0000 para su área administrativa y 32.000 para comercio y servicios; todo ello para atender un área de estacionamiento de 450 vehículos.

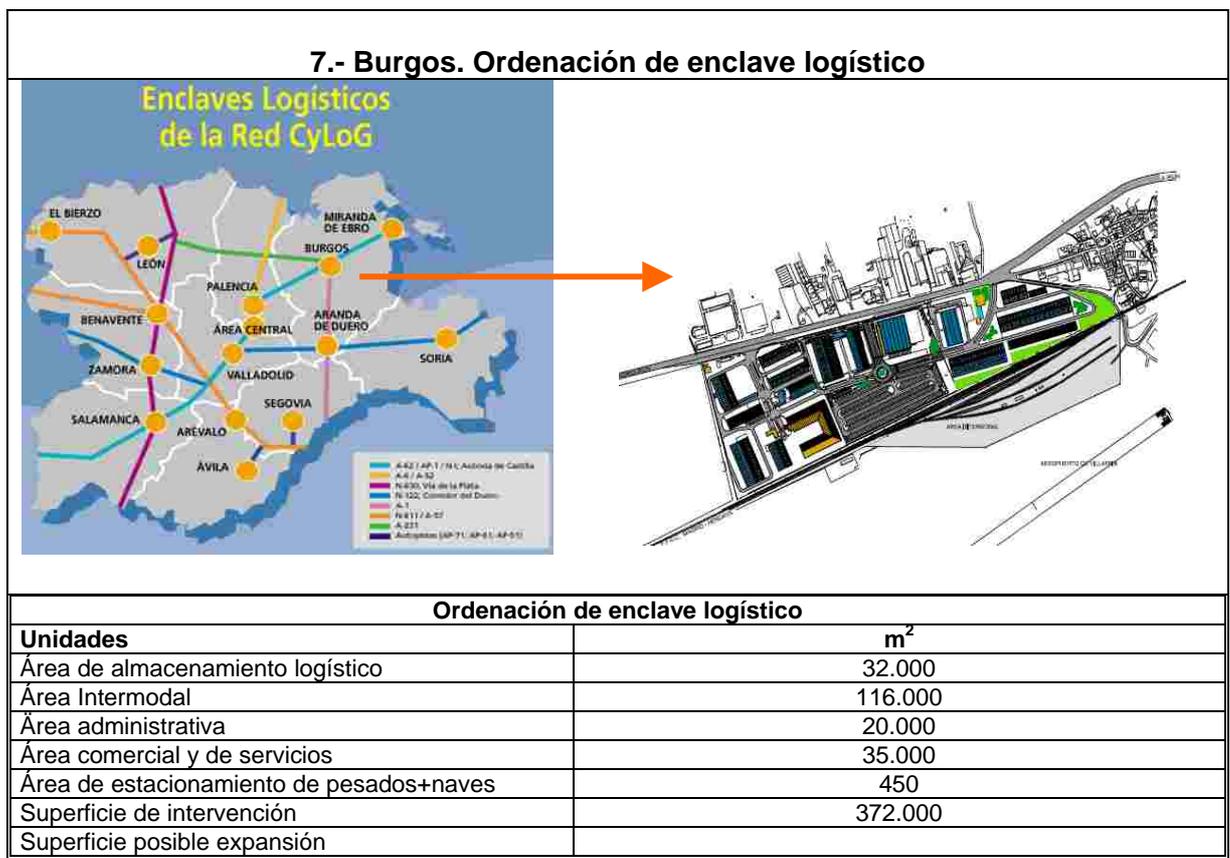


Figura 17.- Burgos. Ordenación de enclave logístico

En todo caso una mejora de la intermodalidad (ferrocarril-carretera-aeropuerto) y un refuerzo de las áreas puramente logísticas (almacenamiento, fraccionamiento, etiquetados, envasados etc... le garantiza una posición relevante en la red CyLoG aun no siendo ni el más grande ni en mejor ubicado en ella. En efecto, el entorno de la Plataforma logística de Burgos contiene todos los elementos esenciales en un infraestructura de estas características: El actual Aeropuerto de Burgos, con dos pistas, una de ellas asfaltada de 1.340 metros, y una serie de edificaciones e instalaciones en su parte occidental, como la Estación de Mercancías de RENFE, construida recientemente para desalojar las instalaciones existentes en el interior del núcleo urbano de Burgos. Se localiza al norte de las instalaciones del aeropuerto y al sur de la línea ferroviaria Madrid – Hendaya, una franja industrial, situada junto al núcleo de Villafría y ligada a la carretera N-I, que incluye servicios escaparate, el Centro de Transportes Aduana de Burgos (CETABSA), situado entre el margen sur de la N-I y al norte de la línea ferroviaria Madrid - Hendaya., el CEEI (Centro Europeo de Empresas e Innovación de Burgos), situado entre la N-I, el Eje Penetración 3 y la línea de ferrocarril de Madrid – Hendaya y el Mercado Central de Frutas y Hortalizas, situado entre al Centro de Transportes y el núcleo residencial de Villafría, o el futuro Parque Tecnológico de Burgos, por señalar sólo los más relevantes como se puede apreciar en la figura 11.¹⁷

En el empeño por convertir a este enclave en una plataforma atractiva y alternativa a otros enclaves logísticos intra y extra regionales, en los últimos meses se ha creado la sociedad Villafría Puerto Seco SA, que ha negociado con el puerto de Bilbao para gestionar parte de la carga captada por él y reenviarla a otros destinos, especialmente Madrid o el puerto de Valencia.

¹⁷ I Plan Regional de Ámbito Territorial del Complejo de Actividades Económicas de Burgos-Riopico. <http://www.sitcyl.jcyl.es/sitcyl/infodloc.sit>

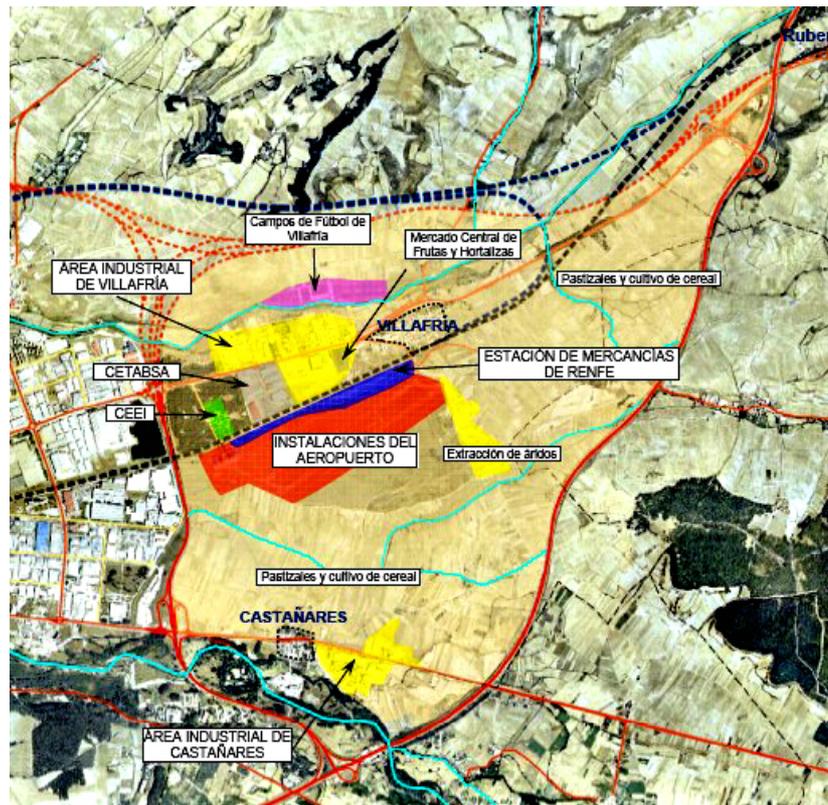


Figura 18.- Burgos. Ordenación de enclave logístico

4.3.3.- Palencia

El nodo de Palencia dentro de la red CyLoG se encuentra en estado ciertamente embrionario y su dimensiones y papel esperado dentro de la red será ciertamente modesto, pese al enorme potencial que presentará para el tráfico de mercancías por carretera y ferrocarril, especialmente tras la culminación de las obras de la Autovía de la Meseta. Aunque la configuración de Villamuriel-Magaz como gran plataforma logística regional restará oportunidades de desarrollo al modesto enclave de la capital provincial.

La futura Plataforma logística de Palencia se ubicará en el lugar tradicionalmente ocupado por la Terminal de Mercancías de la carretera de Santander. La Agrupación Logística de Palencia cuenta ya con la autorización oficial del Ayuntamiento de Palencia para iniciar la construcción del futuro Centro Logístico del Transporte, una infraestructura destinada a mejorar el almacenamiento y la distribución de aquellas mercancías que llegan por carretera a la ciudad de Palencia, para el abastecimiento propio o para su traslado a cualquier otro lugar. La Junta de Gobierno Local del Ayuntamiento de Palencia adjudicó el 6 de Julio de 2006 a la Agrupación Logística de Palencia la construcción de este nuevo

enclave destinado al control, almacenamiento, intercambio y distribución de mercancías, que sustituirá al actual aparcamiento de camiones que gestiona la Asociación de Empresarios del Transporte de Palencia (Aempatra), entidad que deberá perderá la gestión de estas instalaciones en el momento en que comience a funcionar el futuro centro logístico. Aempatra tiene una participación, aunque minoritaria en la sociedad que construirá y gestionará al nuevo centro del transporte durante los próximos cuarenta años.¹⁸

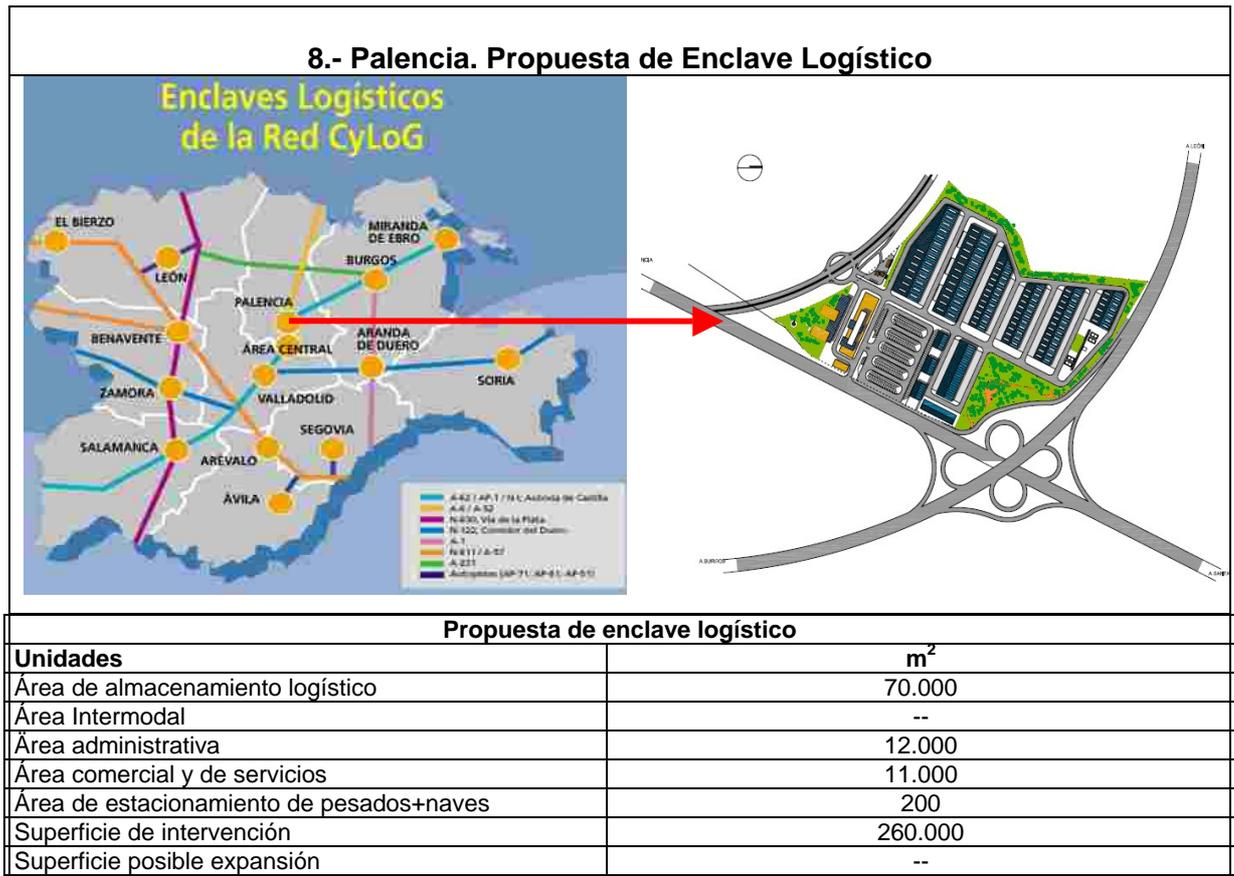


Figura 19.- Palencia. Propuesta de Enclave Logístico

En la adjudicación del Ayuntamiento, se establece también que la inversión en el primer año de concesión debe elevarse a 1.270.000 euros, aunque el presupuesto global del proyecto se sitúa en los 6,73 millones de euros, de los que la Junta de Castilla y León aportará prácticamente la mitad, mediante tres subvenciones al Ayuntamiento de Palencia de alrededor de un millón de euros, que posteriormente serán cedidos para la construcción de las instalaciones. El Centro Logístico del Transporte ocupará una superficie de algo más de 20 hectáreas, de las que 11 serán cedidas por la sociedad gestora, mientras que el resto del terreno será aportado por el Ayuntamiento: los 20.148 metros cuadrados que ocupa la

¹⁸

actual Terminal de Mercancías, y alrededor de 6 hectáreas que han tenido que ser expropiadas y que le han costado al Consistorio 118.234 euros. Una vez construidas todas las instalaciones previstas y ocupada la totalidad de las 20 hectáreas el centro tendrá un valor global de 30,8 millones de euros.¹⁹

Según la memoria presentada por la Agrupación Logística de Palencia esta nueva infraestructura contará con seis grandes naves de almacenamiento de mercancías, que estarán atendidas por 73 empleados y que ofrecerán diversas funciones y servicios, ya que además de dependencias para albergar cargas de tipo general o convencional, también habrá un lugar adecuado para las mercancías de carácter perecedero, además de una nave completamente robotizada.

4.3.4.- Valladolid

La puesta en valor de la posición estratégica de la ciudad de Valladolid y su entorno, en directa relación con el desarrollo de las nuevas infraestructura ferroviarias y el despliegue de nuevas estrategias locacionales - por parte de la Junta de Castilla y León (red CyLoG), constituyen uno de los mayores retos funcionales y urbanísticos a los que se ha enfrentado la ciudad en las últimas décadas. El punto de partida será, sin lugar a dudas, la llegada y posterior soterramiento del ferrocarril de Alta Velocidad a su paso por la ciudad, previsto para los años 2007 y 2011, ya que la consiguiente separación de tránsitos - mercancías y viajeros- provocará un incremento notable de la capacidad del primero - mercancías- al tiempo que aumentará la flexibilidad, la rapidez y la calidad de un modo de transporte que en la actualidad se encuentra sometido a las restricciones y servidumbres del tráfico de viajeros, pero que está llamado a desempeñar un papel crucial en el futuro.²⁰

La localización elegida para la nueva estación de mercancías y talleres (Área Homogénea de San Isidro es equidistante a los grandes centros generadores de carga de la ciudad que, de forma espontánea en unos casos y planificada en otros, se han ido generando en la segunda mitad del siglo XX, conformando una suerte de *cinturón industrial* que rodea a la ciudad por el noroeste, norte y este, desde el Aeropuerto de Villanubla hasta el polígono de las Arroyadas en Boecillo, en el sur pero estará muy alejada de la ubicación

¹⁹ <http://www.nortecastilla.es/pg060707/actualidad/palencia/palencia.html>

²⁰ Baste considerar que en España el tráfico interno de mercancías se realiza en un 81,86% en camión, en un 11,56% en barco y en un 4,13% en ferrocarril. Parece difícil alcanzar el 30% marcado por el Estado. <http://www.gotcarga.com>

del centro logístico (Centrolid) El aeropuerto ha venido mejorando notablemente en los últimos años a tal punto que las obras proyectadas garantizan un rápido tránsito hacia su conversión en aeropuerto alternativo a Barajas especialmente para operaciones de tráfico de mercancías; asimismo se ha proyectado la construcción de un parque de empresas aeronáuticas en terreno situado entre la nacional 601 y la futura autovía a León, que el Ayuntamiento de Valladolid ha recalificado como suelo industrial, cambiando la anterior calificación de suelo rústico.²¹

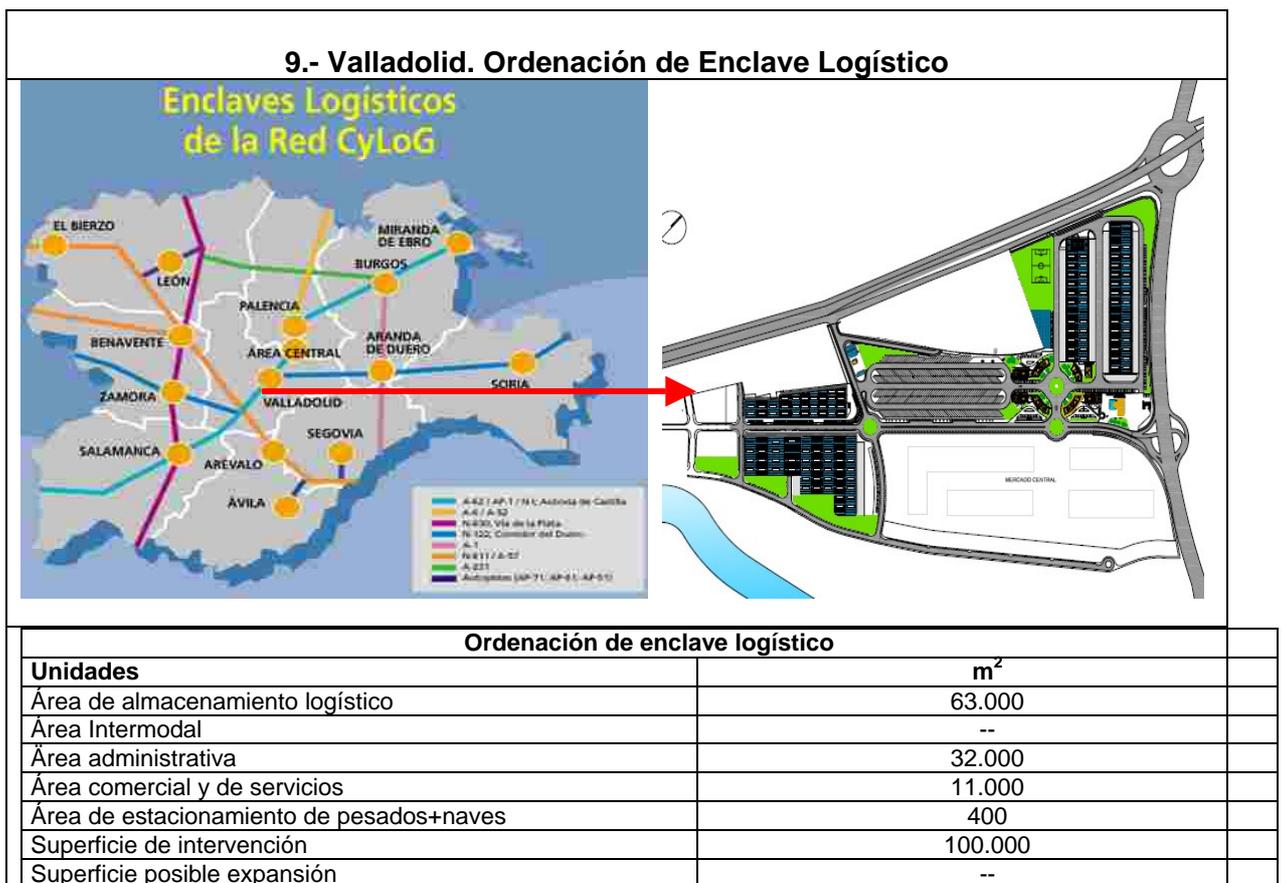


Figura 20.- Valladolid. Ordenación de Enclave Logístico

El extremo sur del *cinturón industrial* se ubica en el polígono Industrial Las Arroyadas, en Boecillo -Parque Tecnológico de Castilla y León-; fue inaugurado en Abril de 1992 y tiene, tras la incorporación de su tercer recinto, una superficie de 119 hectáreas. Y,

²¹ El artículo 26 de las directrices de Ordenación del Territorio de Valladolid y su Entorno –DOTVAENT-en su apartado “c” señala que se debe “...habilitar el entorno meridional del aeropuerto como espacio para el desarrollo de actividades económicas, estableciendo una reserva de suelo como área de desarrollo preferente, complementaria al desarrollo del corredor Valladolid-León propuesto. DOTVAENT, Art. 36

entre ambos –aeropuerto y parque tecnológico-, se localizan los grandes polígonos industriales de Valladolid y su entorno– El Berrocal, San Cristóbal, El Esparragal, La Mora- los polígonos en fase de construcción –El Arenal y el Carrascal-, los grandes enclaves industriales –Lingotes Especiales, Michelín, Tafisa y Renault España- y las áreas de implantación industrial espontánea de la Carretera de León e Industrial Casasola.

Área de Estacionamiento Vigilado		Área de Logística	
Estacionamiento pesados	38.074 m2	Naves logística	62.964 m2
Plazas	304	Muelles	27.409 m2
Estacionamiento ligeros	4.775 m2	Zonas verdes	10.400 m2
Plazas	105	Víario	24.543 m2
Total superficie:	72.928 m2	Total superficie:	125.316 m2
Total plazas pesados:	707	Total almacenamiento:	850.000 m2
Total plazas ligeros:	283		
Área de Servicios		Área de negocios	
Estación de Servicio	6.729 m2	Zona Administrativa	8.936 m2
Surtidores	3	Oficinas	7.743 m2
Unidades de suministro	2.770 m2	Escuela de Transportes	750 m2
Surtidores	2	Mutua asistencial/Clinica	293 m2
Zona de servicios	2.330 m2	Entidad financiera	150 m2
		Zona de servicios (Hotel, Restaurante, Cafetería)	3.480 m2
		Zonas verdes	5.551 m2
		Sótano	5.840 m2
		Plazas aparcamiento	176
		Total superficie:	23.807 m2
Total superficie:	11.829 m2	Total plazas aparcamiento:	176

Cuadro 7.- CENTROLID. Centro Integrado de Mercancías de Valladolid

El actual centro logístico, Centrolid, se halla en una posición intermedia en el *cinturón industrial*, pero no en el punto de mayor intermodalidad –conexión carretera y ferrocarril-, de forma que su operatividad será siempre limitada; puede proporcionar servicio logístico a la mercancía captada por el aeropuerto de Villanueva –hasta el momento ciertamente reducida- y a la que proceda de la actividad generada por la ciudad, y obviamente de la Autovía de Castilla, pero no tanto a la que provenga por ferrocarril del puerto de Santander o Madrid con lo que se desaprovecharían las oportunidades vinculadas a las necesidades de distribución y conexión de esta comunidad con el norte y noroeste peninsular. En efecto, existe acuerdo entre los técnicos y operadores del sector de la logística en considerar que una plataforma logística sólo es atractiva si, además de los

atributos señalados, dispone de suelo abundante para poder realizar con holgura todas las operaciones de carga y descarga vinculadas al modo dominante, que será el ferroviario y si ese suelo tiene posibilidades de ampliación, tanto para las actividades de transporte y logística propiamente dichas como para las actividades y servicios complementarios²²; y también si dispone de espacios libres que aumenten el atractivo paisajístico y medioambiental del entorno.

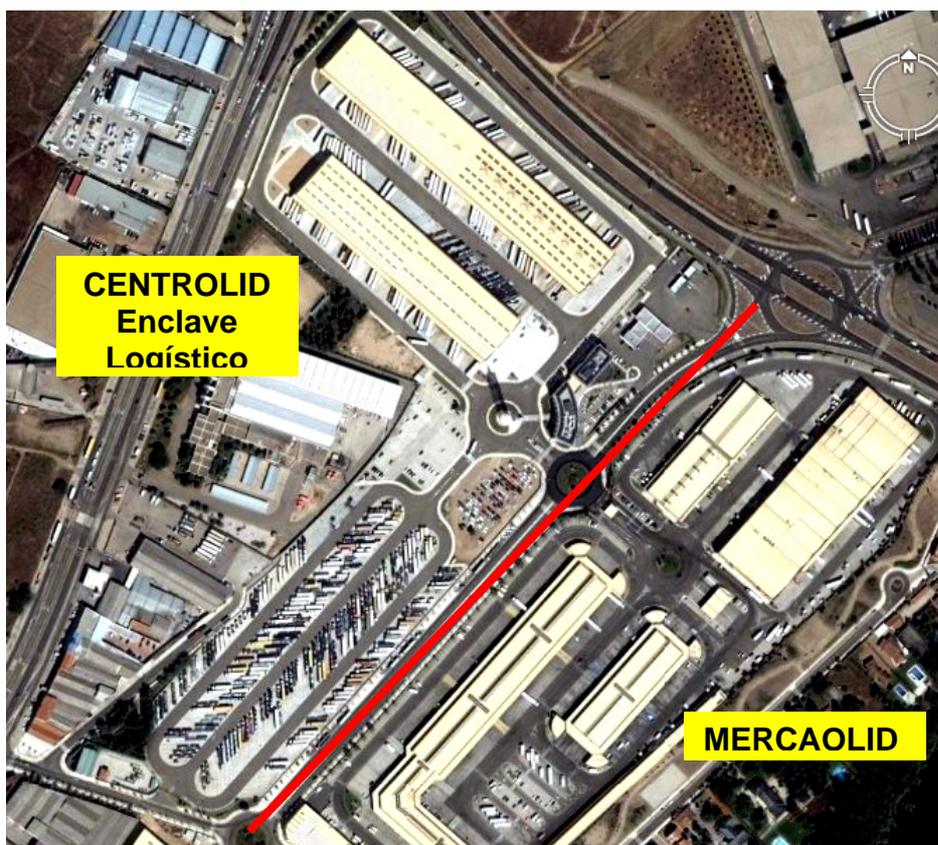


Figura 21.- Valladolid. Ordenación de Enclave Logístico

Debe ofrecer también suelo urbanizado a precio competitivo con relación a otras plataformas y a otras áreas industriales de la ciudad y debe disponer de una alta conectividad terrestre, por medio de las redes generales de autopistas, autovías y ferrocarril. Se considera también muy adecuado un emplazamiento que ponga en valor una zona de fachada para rentabilizar el “efecto escaparate” para todos los tránsitos,

²² A modo de ilustración, en la Plataforma Logística de Zaragoza, -PLAZA- la zona ferroviaria (zona de clasificación de mercancías -30 vías paralelas con aproximadamente un kilómetro de longitud- estación y talleres de reparación) ocupa 76 hectáreas a las que hay unir 84 más que acogerán la Zona de Intercambio de Mercancías (CIM) que en estos momentos está operativa en Utebo, cerca de Pikolín.

especialmente para el transporte por carretera. Y, a mayor abundamiento, debe dotarse de una organización y gestión eficiente que integre toda la oferta logística local-regional, con el objeto de hacer aumentar las economías de escala de la propia plataforma, facilitar la movilidad de las empresas y dar respuesta a la demanda de diversos tamaños y requerimientos técnicos de parcelas.



Figura 22 : Centrolid 2004. Valladolid

En una primera aproximación la capacidad del término municipal de Valladolid para la implantación de nuevas actividades logísticas tiene que superar tres grandes debilidades: la proximidad al tejido urbano, la limitada –por finita- superficie de la actual Centrolid y la falta de multimodalidad, aunque no es menos cierto que el actual centro Integrado de mercancías ha contribuido a la mejora del tráfico dada la disminución y mayor fluidez del tráfico de vehículos pesados, una menor contaminación ambiental y acústica, un menor deterioro del firme, y una menor siniestralidad, descenso del coste social por accidentes. Pero está emplazado en la proximidad a un auténtico punto negro como es la conexión entre la Autovía de Castilla y la Ronda Interior, y ello constituye una insalvable dificultad a corto y medio plazo.

4.4.- Centros logísticos en el eje del Duero: Soria, Aranda, Valladolid y Zamora

Se trata de un eje en el que es absolutamente dominante la posición de Valladolid, no tanto por su posición central en la Cuenca o su carácter de capital y política de la región, sino por su carácter de encrucijada de infraestructuras –carretera y ferrocarril- que deja relegados a los otros centros del eje a meros centros de transporte. Dico de otro modo, por sus dimensiones y capacidad, los enclaves logísticos de Zamora –ya analizado en la vía de la Plata- y Soria y Aranda de Duero están llamados a ocupar una posición relativamente marginal en el sistema

4.4.1.- Almenar de Soria. Enclave Logístico

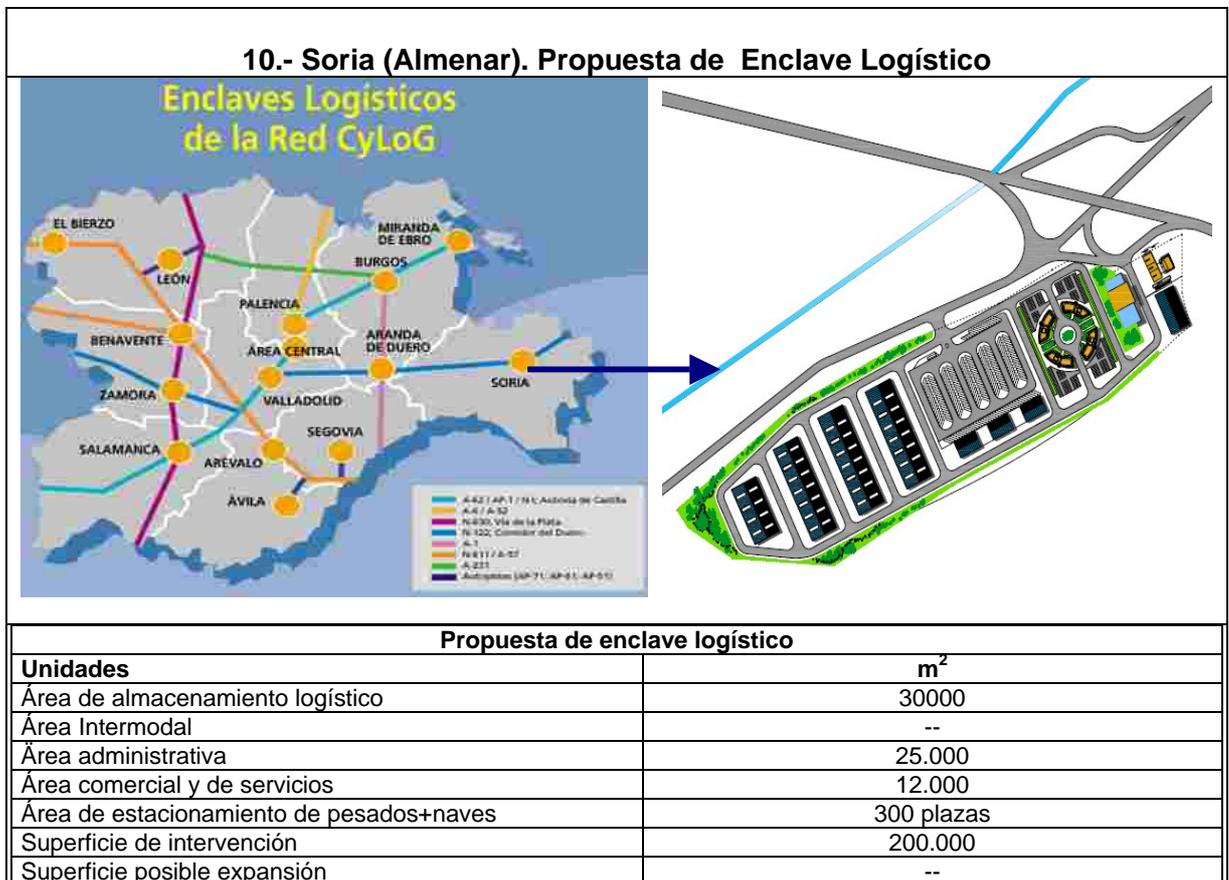


Figura 23 : Soria (Almenar). Propuesta de Enclave Logístico

El enclave logístico de Almenar en Soria es un indirecto reconocimiento del carácter marginal del sector oriental de la Región, es decir sustancialmente de la provincia de Soria y de la renuncia a remediar ese olvido aprovechando la dotación de grandes infraestructuras. Es cierto que el déficit de partida en materia de infraestructuras de comunicación es muy elevado, pero no es menos cierto que la actividad económica

provincial tampoco hace fácil la definición de un enclave logístico, salvo que de optimizar la gestión de la explotaciones madereras se tratase y que la estrategia regional y nacional pasa por potencial el eje transeuropeo: A-68, AP-1 y AP-68. Por estas y otras razones, lo cierto es que en la llamada estrategia Gylog, la provincia de Soria vuelve a ser la gran olvidada, ya que no cuenta con cronograma definitivo para su desarrollo y cuando está construida apenas creará puestos de trabajo y capacidad para ser alternativa a otras grandes áreas logísticas cercanas, más o menos cercanas-

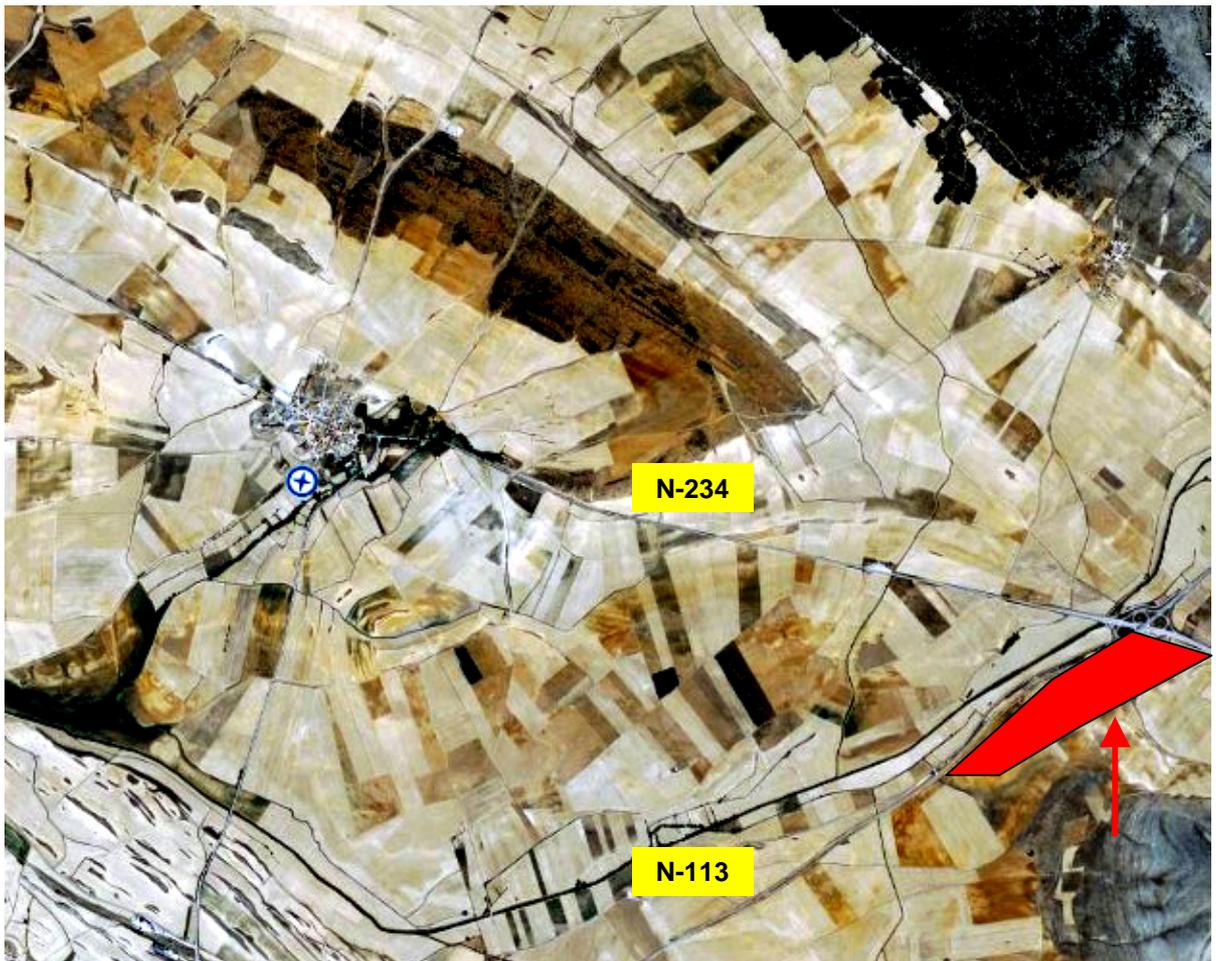


Figura 24 : Soria (Almenar). Una singular propuesta de Enclave Logístico

Se trata de un pequeño recinto de apenas 30.000 m² de almacenamiento logístico, 25.000 m² de área administrativa y 12.000m² de comercio y servicios a los que se añaden 300 plazas de aparcamiento de vehículos pesados. Está ubicado en Almenar de Soria, a 25 km de la capital de la provincia y ciertamente resulta extraño por su ubicación y por tener

prácticamente sin definir ninguno de sus rasgos, plazos de ejecución, inversiones, clientes, modos de transporte complementarios etc... Obviamente se tratará de un enclave fuertemente condicionado por la proximidad a PLAZA (Plataforma logística de Zaragoza) e incluso a PLATEA, plataforma logística de Teruel, y por la extrema dependencia de un solo modo: la carretera.

4.4.2.- Aranda de Duero. Ordenación de enclave logístico

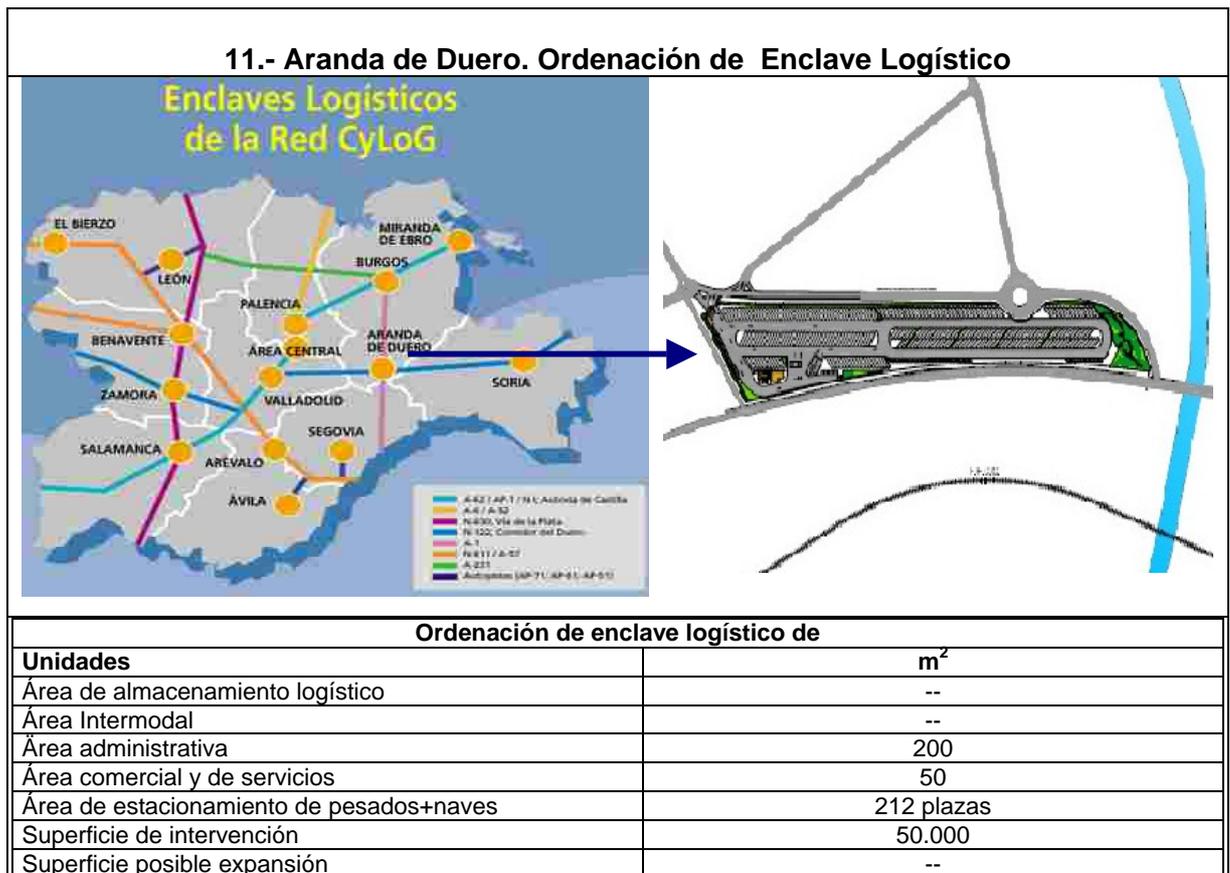


Figura 25 .- Aranda de Duero. Ordenación de Enclave Logístico

Por lo que respecta a Aranda de Duero cabe decir que no pasa de ser más que un centro de estacionamiento de vehículos con las necesarias áreas administrativa y comercial de muy reducidas dimensiones; un enclave que además de su proximidad a Madrid, y buenas comunicaciones en general –aunque dependiente de un solo modo-, es tributario de la actividad desplegada en el gran polígono industrial de Aranda de Duero que es la que justificó su creación y su reciente inclusión en la red Cylog.

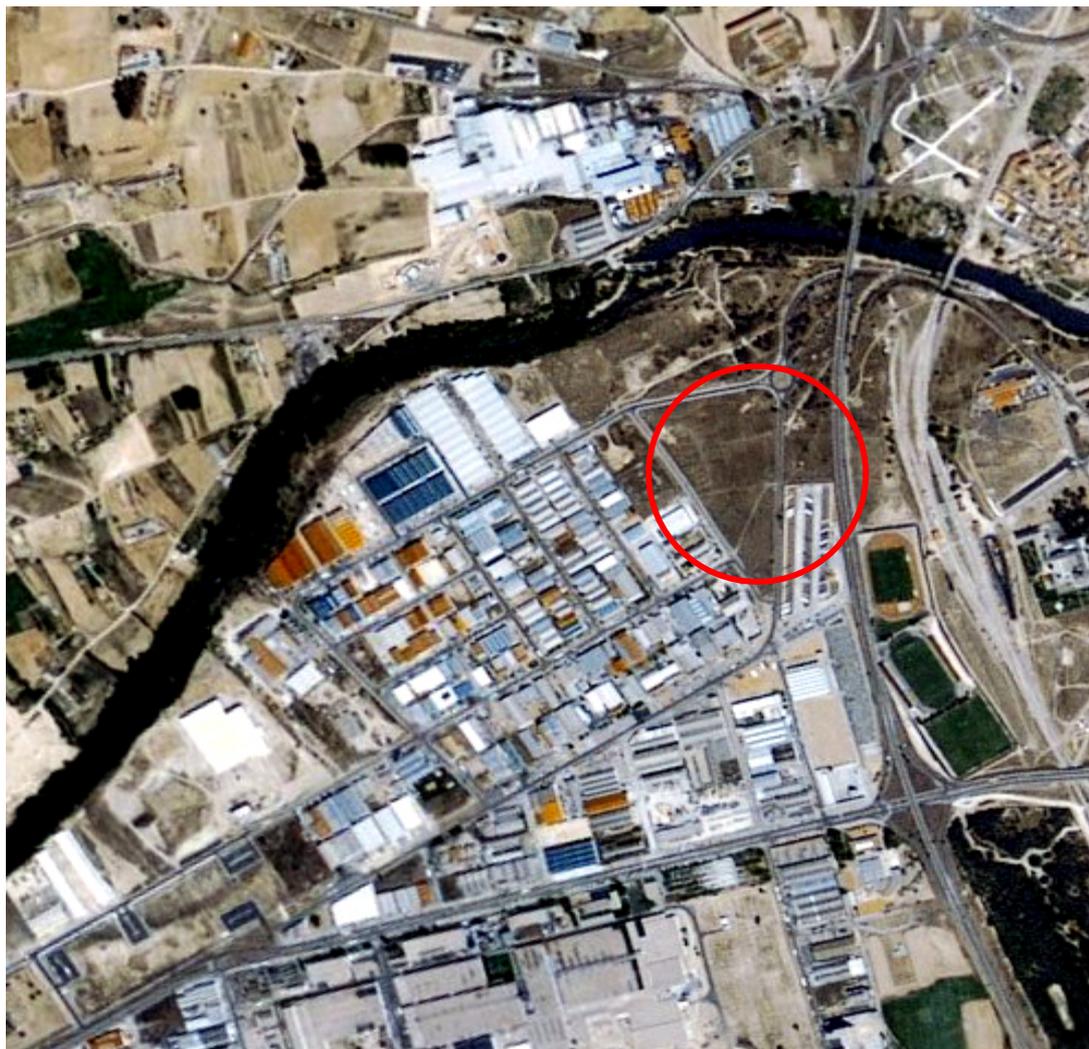


Figura 26 : Aranda de Duero. Ordenación de Enclave Logístico

4.5.- Centros logísticos en el eje Madrid-Coruña: Segovia, Avila, Arévalo y Benavente

Con la excepción del centro Logístico de Benavente, cuya eficacia como nodo logístico tal ya está verificada, los restantes centros de este eje Segovia, Ávila y Arévalo, se encuentran en fase ciertamente embrionaria. Arévalo se configura en realidad como un área de estacionamiento para 273 vehículos pesados, atendidos por una pequeña área de administración de apenas 150 m² y un área comercial y de servicios de similares proporciones ya que apenas alcanza los 800 m².

12.- Arévalo. Ordenación de enclave logístico

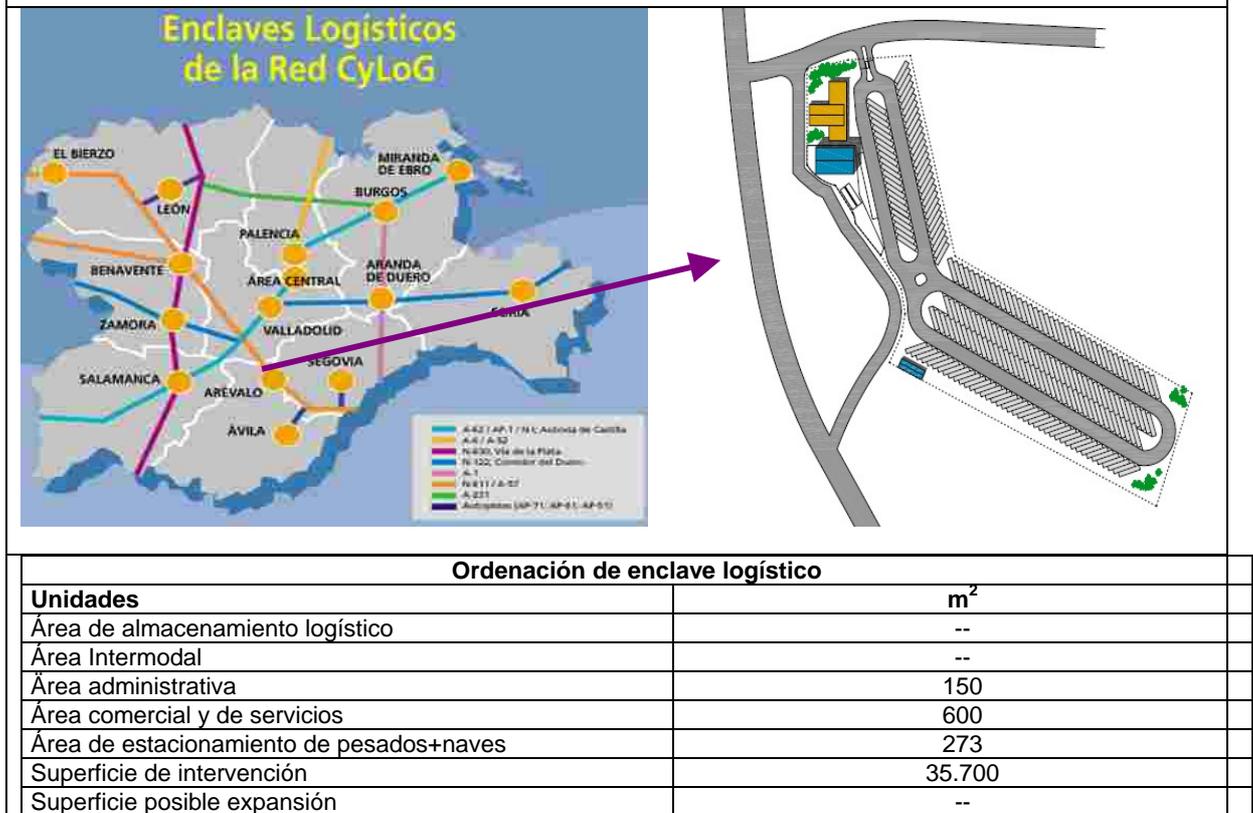


Figura 27 .- Arévalo. Ordenación de enclave logístico

Idéntica observación cabe hacer para la plataformas de Segovia, que apenas cuenta con 50 plazas de estacionamiento para pesados y 5.550 m² de almacenamiento logístico. Mayor potencial presenta el área de Ávila que cuenta con una reserva de 190.000 m² para almacenamiento logístico y un área intermodal de 190.000 m² así como un área de estacionamiento con capacidad para 1000 vehículos.

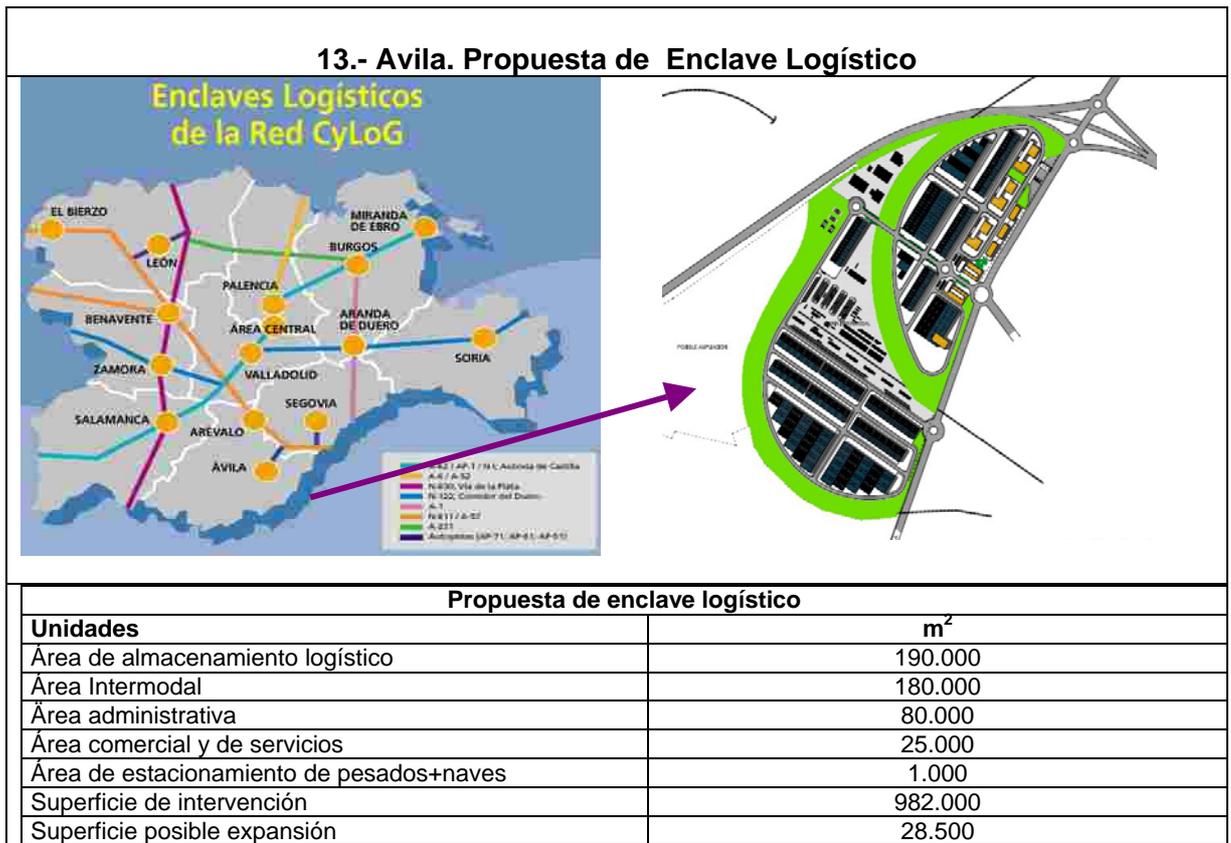


Figura 28 .- Avila. Propuesta de Enclave Logístico



Figura 29 .- Avila. Propuesta de Enclave Logístico



Figura 30 .- Segovia. Ordenación de enclave logístico



Figura 31 .- Segovia. Ordenación de enclave logístico



Infraestructuras Logísticas en Castilla y León

Diagnóstico

5.1 .- Acerca de la logística en la directrices esenciales: estado de la cuestión y perspectivas

Consideramos que el despliegue de la red CyLoG en el periodo 2006-2015 puede ser un instrumento correcto para cumplir con el mandato fijado en las directrices esenciales según el cual *“...La acción pública debe desarrollar un sistema articulado de enclaves logísticos, dotados de servicios básicos y avanzados, que fomenten y desarrollen la intermodalidad, a fin de impulsar el crecimiento y la competitividad regionales y que sirva para modernizar y cohesionar todos los modos de transporte; deben situarse en los centros urbanos de referencia y sobre los corredores más dinámicos, asociados a los espacios productivos y a la estructura de flujos de transporte, con prioridad para los emplazamientos que garanticen un mejor cumplimiento de los criterios de intermodalidad. Asimismo, se potenciará la intermodalidad en el sistema regional de estaciones de pasajeros, coordinando la ubicación de las estaciones de autobuses y ferrocarril y fomentando instalaciones capaces de estructurar los sistemas urbanos”*

Tomando como referencia estas directrices trataremos de valorar en qué medida el instrumento que la Junta de Castilla y León ha aprobado y puesto en marcha en 2006 resulta adecuado o debe completarse para alcanzar los fines apuntados en las mismas.

5.1.1.- *“...La acción pública debe desarrollar un sistema articulado de enclaves logísticos, dotados de servicios básicos y avanzados, que fomenten y desarrollen la intermodalidad.*

RESPUESTA INSTITUCIONAL

El modelo CyLoG es un modelo de gestión y organización.; establece un sistema de organización, diseño, gestión y funcionamiento en "red" de los Enclaves Logísticos de forma que mediante su implantación, se desarrollarán en el periodo 2006-2015, programas comunes de interés regional en colaboración con otras instituciones y con el sector privado

PROBLEMÁTICA-LIMITACIONES

El conjunto de los centros que integran la red CyLoG es notablemente desigual, como desigual es el potencial de los nodos y ejes en los que se enclavan y que en el futuro han de funcionar en red mediante los oportunos programas de gestión y organización. Se entiende que con ellos se dará cumplimiento a la necesidad de dotar de servicios básicos avanzados, pero no se garantiza en gran parte de ellos el desarrollo de la intermodalidad.

En apariencia, salvo el enclave central, denominado área central o ciudad logística o al parecer de forma definitiva Enclave Logístico Regional, el papel de cada centro viene dado por la entidad y características de su estructura interna, que va desde los simples centros de aparcamiento asistidos técnicamente para la realización de tareas administrativas o técnicas hasta alguna auténtica –aunque pequeña- plataforma logística o zona de actividades logísticas. Por otra parte el centro superior en esta jerarquía todavía no está definido, pero debe ser aquél que no sólo por su situación, sino también y muy especialmente por su emplazamiento garantice la mayor intermodalidad que es posible en Castilla y León: carretera, ferrocarril y aeropuerto.

Por el contrario, consideramos que se presta relativamente poca atención al modo ferroviario, ya que la mayor parte de los 15 centros logísticos están apoyado solamente en la carretera, disponiendo tan sólo de playas de estacionamiento de vehículos pesados, sino que además se encuentran relativamente lejos de las estaciones de ferrocarril y tampoco disponen de áreas para el depósito de contenedores y almacenes adecuados para que la logística sea una actividad que aporte valor añadido al producto o materia prima que tendrá por destino otras comunidades o países.

5.1.2.-“... Impulsar el crecimiento y la competitividad regionales y que sirva para modernizar y cohesionar todos los modos de transporte”

RESPUESTA INSTITUCIONAL

Es cierto que la promoción de una Red tutelada por la Junta de Castilla y León que coordine el diseño y la construcción de sus

infraestructuras complementarias del transporte y la logística puede contribuir a impulsar el crecimiento y la competitividad regionales, pero el diseño analizado puede no servir o no ser suficiente para cohesionar todos los modos de transporte.

PROBLEMÁTICA-LIMITACIONES

En tres de las cuatro ciudades que cuentan con aeropuerto no se ha ubicado el centro logístico en sus proximidades (salvo en el caso de Burgos) y en la misma proporción ni el centro logístico está vinculado a la estación del ferrocarril o a una terminal de ferrocarril de dimensiones adecuadas, lo que sin duda dificultará el propósito de cohesionar los modos de transporte que contienen las directrices: carretera y ferrocarril al menos.

Es más, consideramos que la revisión de las directrices de ordenación del territorio debería servir para plantearse y proponer de una vez por todas un verdadero modelo de asignación de funciones al territorio que supere las limitaciones que impone una división territorial –municipal- histórica y manifiestamente disfuncional generadora de costes y despilfarradora ya que por forzar la competitividad entre cercanos –a veces vecinos- se pierden oportunidades frente a terceros.

A este respecto, una vez valorado el papel de la logística en el futuro económico regional, habría que plantearse y valorar las previsiones del planeamiento adaptado o en fase de adaptación a la ley de urbanismo de Castilla y León, analizar la capacidad y limitaciones de las clasificaciones de suelo en los 15 municipios de la red y otros que pudieran sumarse, con objeto de no estrangular los posibles desarrollos por falta de suelo, o de suelo clasificado y calificado en el uso industrial que se precisa. Estimamos que sólo de ese modo se puede ser competitivo en precio y calidad de los emplazamientos logísticos en general, atraer a las empresas de sector del transporte y logística en particular y asociar a los nodos de la red nuevo tejido productivo con mayor o menor vinculación directa con las plataforma logísticas propiamente dichas.

5.1.3.- “ ...deben situarse en los centros urbanos de referencia y sobre los corredores más dinámicos, asociados a los espacios productivos y a la estructura de flujos de transporte, con prioridad para los emplazamientos que garanticen un mejor cumplimiento de los criterios de intermodalidad.”

RESPUESTA INSTITUCIONAL

La mayor parte de los quince centros logísticos de la red CyLoG se encuentran ubicados en los corredores más dinámicos que atraviesan la Región.

PROBLEMÁTICA-LIMITACIONES

Pero esta valoración no se puede extender a todos los enclaves. Ciertamente en la cúspide de la jerarquía se encuentra el eje más dinámico, el eje transeuropeo A62/AP1, en el que están situados los espacios productivos más dinámicos de la Región ya existentes como Valladolid, Burgos, Venta de Baños-Magaz-Villamurriel y Salamanca; es cierto también que este carácter de eje dominante se verá reforzado en pocos años al materializarse dos proyectos: el polígono Industrial denominado Área de Actividad, Canal de Castilla entre Valladolid y Venta de Baños; el lugar elegido tiene un total de 358,22 has. y se encuentra en los términos municipales de Corcos –105,4 has- Cigales – 76,08has- y Cabezón de Pisuerga con 176,79 has.²³ y en segundo lugar el impacto que puede llegar a tener la sede definitiva de la ciudad logística, que al estar enclavada en el punto de mayor intermodalidad de este eje y dadas sus dimensiones –más de 1000 has- puede tener un impacto que habría que evaluar, sobre las plataformas o enclaves próximos, especialmente los de Palencia y Valladolid –ciudad que, tuvo que rechazar la ubicación de la gran plataforma regional-ciudad logística por falta de suelo en la cantidad requerida.²⁴

Parece adecuado que se de prioridad a los nodos que en este eje garantizan un mejor cumplimiento de los criterios de intermodalidad, que por centralidad, por proximidad al aeropuerto con mayor capacidad para convertirse en alternativa de carga a Barajas y por complejidad y densidad de la trama ferroviaria y el volumen de actividad ya existente debe estar próximo a Valladolid y bien comunicado con esta ciudad, parámetros que a nuestro juicio cumple la prevista plataforma regional de Magaz-Villamurriel-Venta de Baños.

²³ http://www.jcyl.es/jcyl-client/jcyl/cee/sg/tkContent?idContent=70123&locale=es_ES&textOnly=false

²⁴ Plan Regional de ámbito territorial para el desarrollo de suelo industrial en el entorno de Valladolid. Decreto 50/2006, de 20 de julio.

5.1.4.- *Asimismo, se potenciará la intermodalidad en el sistema regional de estaciones de pasajeros, coordinando la ubicación de las estaciones de autobuses y ferrocarril y fomentando instalaciones capaces de estructurar los sistemas urbanos*”

RESPUESTA INSTITUCIONAL

-No existe –globalmente considerada-. Es cierto no obstante que en los proyectos de soterramiento, acondicionamiento o by-pass previstos en las ciudades Ave se contempla la asociación de ambas infraestructuras de transporte.

PROBLEMÁTICA-LIMITACIONES

El último mandato de las directrices esenciales relacionado con la intermodalidad hace referencia expresa al tráfico de pasajeros, recomendando –no puede ir mas allá para no invadir competencias municipales- aproximar las estaciones de autobuses y ferrocarril de modo que en las nuevas instalaciones se potencie la intermodalidad de estos tráficos contribuyendo a estructurar los sistemas urbanos. Obvio. Es una aspiración que en todo caso exige una reforma del PGOU de los núcleos interesados en estas áreas multimodales por un lado y aprovechar, cuando es posible, las reformas de infraestructura que provocará la llegada de la Alta velocidad a parte de las ciudades de la región: Segovia, Valladolid, Palencia, Burgos, Zamora, León...

5.2.- Sobre las infraestructuras logísticas

5.2.1.- Las directrices esenciales atribuyen a la logística un papel determinante en la vertebración económico-territorial de Castilla y León. Los instrumentos de ordenación disponibles a escala del conjunto de la Región –modelo CyLoG, sin desdeñar otros objetivos, contemplan básicamente la creación de un modelo de gestión y coordinación de la actividad logística, en el que es una pieza esencial la Central de Compras, constituida el 13 de Enero de 2006. A ella se han ido incorporando diferentes centrales de compra como Valladolid, Palencia, Salamanca,

León, Segovia, el Bierzo, y se estaba negociando con Miranda de Ebro, Zamora, Avila, Soria y Burgos²⁵

5.2.2.- Por su escala y situación, gran parte de los nodos previstos no son propiamente centros logísticos, sino simples centrales de transporte o en el extremo, simples áreas de descanso tuteladas. En otros casos, más bien parecen pequeños enclaves del transporte antes que plataformas logísticas, ya que están inicialmente formadas por un área de estacionamiento, una micro recinto-edificio dedicado a la administración y servicios al transporte y transportista.

5.2.3.- La actividad logística entendida como simple gestión de carga, de ruptura de carga, está concebida –al menos así parece deducirse del modelo previsto- más en función de las economías de origen o destino o ambos, que en función de las economías del trayecto. La única forma de superar esta inercia, propia del espacio central en un territorio que hay que atravesar, necesariamente, como Castilla y León, es dar el salto de la simple gestión de flujos a la creación de valor a partir de ellos.

5.2.4.- Una plataforma logística y obviamente una zona de actividades logísticas -en la que se realizan operaciones de valor añadido- sólo es atractiva si está emplazada en un punto que permita el intercambio modal y la ruptura de carga. Para mayor operatividad se necesita obviamente una combinación de carretera, ferrocarril, puerto y aeropuerto. Solo cuatro nodos cumplen, aunque de forma imperfecta este criterio, ya que ninguno de los aeropuertos de la región son aeropuertos preparados para el tráfico de mercancías.

5.2.5.- Parece adecuado que se de prioridad a los nodos que en este eje garantizan un mejor cumplimiento de los criterios de intermodalidad, que por centralidad, por proximidad al aeropuerto con mayor capacidad para convertirse en alternativa de carga a Barajas y por complejidad y densidad de la trama ferroviaria y el volumen de actividad ya existente debe estar próximo a Valladolid y bien comunicado con esta ciudad. Las Directrices Esenciales asumen explícitamente este modelo al recomendar el fomento de *“ las sinergias en la localización de actividades*

²⁵ Valladolid o Palencia acogerán la sede de la terminal de la red de infraestructuras de transporte Cylog. Diario de Valladolid, 17 Enero 2007

empresariales y en su dotación de servicios, fortaleciendo las redes territoriales existentes y potenciales soportadas por las infraestructuras de transporte y comunicación más importantes”.-artículo 32.d- .

5.3- Sobre las infraestructuras logísticas en Castilla y León

5.3.1.- Los 15 centros diseñados no son los únicos existentes o en proyecto. Hay otros núcleos que de forma parcial e incluso con acuerdos directos con algunas autoridades portuarias e incluso con apoyo estatal, van a crear también centros logísticos: Toral de los Vados, Onzonilla, Olmedo o incluso Tordesillas, cuyo Plan Regional de Ámbito Territorial Actuación Logística-Industrial, promovido por SEPES tiene como objetivo posibilitar la implantación de un área de actividades logísticas, industriales y de servicios de gran magnitud, que aproveche la alta accesibilidad que tiene su ubicación, al estar sobre un cruce de ejes varios de gran envergadura, como son la autovía A-6 Madrid-La Coruña, la autovía A-62 Burgos-Portugal y la autovía, Tordesillas-Zamora. Pues Tordesillas tampoco figura en la red Cylog.²⁶

Y sobre su perfil caben pocas dudas, ya que su Área funcional Logística Está constituida por dos unidades básicas: un Centro Logístico de Fraccionamiento y Distribución, cuya funcionalidad está básicamente relacionada con la racionalización de los procesos de distribución urbana y metropolitana (City Logistics) y un Parque Logístico en el que se ejercen, por diferentes operadores, todas las actividades relativas al transporte, a la logística y a la distribución de mercancías, tanto para el tránsito nacional como para el internacional. Este tipo de áreas son tradicionales puntos de concentración de operadores logísticos y generadores de carga

Idéntica observación cabe hacer en relación al macro enclave logístico regional, ya que entre los problemas que tendrá que solventar el nuevo proyecto se encuentra la integración del área industrial-logística ya existente en Villamuriel, municipio en el que algunas empresas como Comercial Agrícola del Cerrato dispone de naves en alquiler adaptadas para atender los requerimientos de empresas vinculadas al sector del transporte-logística, y también la integración orgánica y

²⁶ Trujillo coloca la primera piedra del Parque Industrial de Tordesillas donde se invertirán 26 millones de euros. http://www.nortecastilla.es/20070131/valladolid/trujillo-coloca-primera-piedra_200701311709.html

funcional del polígono industrial de Venta de Baños, en cuya tercera fase se ubicará el puerto seco de Gijón-Avilés

Evidentemente esto supone una ruptura del modelo y una dificultad añadida en el empeño por articular el territorio y particularmente el territorio de la logística en Castilla y León ya que en principio estas áreas logísticas de viejo o nuevo diseño no figuras adscritas al modelo en ninguno de sus elementos, ni siquiera en el la central de compras.

5.3.2.- En algunos nodos y ejes el problema es la competencia entre cercanos, es decir el problema no radica tanto en la existencia o no de intermodalidad, o en el tamaño y entidad de las infraestructuras logísticas, sino en la existencia de otras áreas logísticas Polígonos de perfil mixto, logístico-industrial, en su propio término municipal. El caso de Miranda de Ebro –Ircio- es a este respecto emblemático, lo mismo que total de los Vados para Ponferrada o Tordesillas para Valladolid.

5.3.3.- El problema de la logística en un territorio no se resuelve sembrándolo de centros con este perfil funcional: el logístico. No todos tienen capacidad para resultar atractivos a la iniciativa privada, que será la responsable de su impulso y gestión; y tampoco se mejora el problema ubicando las plataformas en los espacios más cercanos a los grandes centros proveedores, especialmente a los puertos, sino en aquellos lugares que mejor sirvan al propio territorio y especialmente a territorios terceros. Y en este contexto tienen muy mal encaje los centros logísticos de Zamora, Aranda, Ávila, Palencia, Arévalo, Segovia e incluso Almenar-Soria, salvo que su función sea la de simples centros de asistencia al transporte en tránsito. Basta con recordar que algunas regiones como Aragón han impulsado una gran plataforma en posición central, con un éxito notable, pese a que algunas comarcas de la provincia de Teruel están más cerca de los puertos de Levante, especialmente de Sagunto y Valencia. En todo caso, los acuerdos con las autoridades portuarias resultan determinantes y su eficacia no está condicionada necesariamente por la proximidad, con es el caso de los acuerdos con el puerto de Algeciras para los centros de la ruta de la Plata, o con Barcelona, Valencia u otros.²⁷

²⁷ El 3 de marzo de 2006 se firmó el convenio de colaboración entre la Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León y la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras para la potenciación de la actividad logística entre ambas partes

Sorprendentemente, en tan estratégico despliegue de centros no se hace referencia a la única infraestructura portuaria con que cuenta la Región: el Puerto Fluvial-Muelle de Vega Terrón, siendo un primer punto de ruptura de carga para algunos puertos portugueses, Figueira da Foz, Aveiro y Leixoes.. Ciertamente carece de conexión ferroviaria –aunque se conocen iniciativas para el acondicionamiento y la apertura de la línea de a Fuente de San Esteban hasta la frontera portuguesa, cerrada en 1984, y cierto también que la carretera 517 desde la Fregeneda hasta el muelle se encuentra en muy mal estado, pero no es menos cierto que cuenta ya con proyectos en ejecución para su acondicionamiento. Se trataría de resolver el problema de los accesos por carretera, ya que el tramo de la CL 517 Salamanca-Vitigudino-Lumbrales no parece el más adecuado para soportar un incremento del tráfico de la entidad que precisa un enclave logístico, por lo que el corredor natural deberá ser la A-62 hasta ciudad Rodrigo, y desde aquí a Lumbrales por la carretera provincial Sa-234 para salvar los cerca de 90 km. hasta el muelle; para ello hay que realizar una considerable inversión para la mejora de esta carretera, al que habría que sumar el poner en pie nuevamente una infraestructura ferroviaria obsoleta tras un cuarto de siglo de abandono²⁸.

Es cierto no obstante que la actividad que en este muelle se genera es hasta el momento completamente marginal y que tiene más atractivo como centro turístico que como enclave logístico; hay que pensar que apenas permite la navegación a barcas de 60 metros de eslora y 2,80 metros de calado y que el alto grado de multimodalidad de Salamanca –puerto seco- puede restar oportunidades a este sector occidental de la provincia de Salamanca que, en todo caso, podría encontrar en la puesta en actividad de esta infraestructura una nueva oportunidad de desarrollo para la industria de materiales de construcción o para el sector agroindustrial en general, como ya se ha puesto de manifiesto en algunos debates en las cortes regionales como el celebrado el 20 de Junio de 2006²⁹

²⁸ Puerto fluvial de vega terrón: estudio de los flujos de comercio de castilla león y los determinantes de sus encaminamientos.

<http://www.fundacion.valenciaport.com/fundacion/FundacionValenciaport/Proyectos/Proyecto+Vega+Terron.htm>

²⁹ "Proposición No de Ley 853, presentada por los Procuradores don José Miguel Sánchez Estévez, don Emilio Melero Marcos, doña Ana María Muñoz de la Peña González y doña María Elena Diego Castellanos, relativa a logro de los acuerdos necesarios con la Diputación de Salamanca para la implantación del enclave logístico de la red CYLOG en el muelle de Vega Terrón, así como el impulso con distintas entidades institucionales para el aprovechamiento de dicho puerto fluvial, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 222, de cuatro de enero de dos mil seis".

5.3.4.- Una Comunidad de las dimensiones y potencial económico de Castilla y León no tiene capacidad para mantener 15 plataformas logísticas plenamente operativas, dado el alto coste de su construcción y gestión y sus dificultades técnicas para una correcta amortización de las infraestructuras; gran parte de ellos no pasarán de ser puntos intermedios en la red de transporte, pero las actividades plenamente logísticas sólo tendrán cabida en apenas 3 o 4 centros con capacidad por su potencial inicial y por su posición en la red de infraestructuras de transporte para convertirse en zonas de actividades logísticas.

5.3.5.- Queda fuera de toda duda que el llamado enclave central, o lo que es lo mismo la plataforma Enclave Logístico Regional en Villamuriel de Cerrato, Magaz de Pisuerga y Venta de Baños (Palencia), recientemente sometido a información pública (Orden FOM/236/2007, de 2 de febrero), y con una superficie superior a 1000 has., será en realidad la plataforma regional por excelencia ya que por ubicación, por sus dimensiones y por el área de actividad ya existente se perfila como el enclave con capacidad real para ser alternativa o complemento a las grandes plataformas españolas. Quizá el único problema derive de su emplazamiento en un suelo parcialmente ocupado o comprometido, pese a lo cual debería concentrar todo el esfuerzo inversor regional que sea posible con el fin de liderar todo el proyecto Cylog en Castilla y León.

5.3.6.- El modelo Cylog parece que va a consolidarse como una estructura organizada en cinco niveles:

1.- En la cúspide se encuentra una gran plataforma-ciudad Logística-ZAL, de más de 1.000 has., dimensión ésta que parece adecuada para convertirse en alternativa a otros centros internos o externos –a la Región- y que estará ubicada en Villamuriel-Magaz-Venta de Baños. Exigirá una gran inversión, ya que aunque no compromete espacios ecológicamente valiosos debe eliminar un sinnúmero de compromisos de índole expropiatoria tales como: la dotación de infraestructuras, urbanización y edificación muy considerables. Aúna este emplazamiento todas las virtudes inherentes a un espacio logístico, siendo tan sólo reprochable la excesiva distancia al único aeropuerto con capacidad para convertirse en aeropuerto de carga complementario-subordinario del de Barajas: Villanubla, del que le separan poco más de 40 km y una autovía

sobreocupada y necesitada de un nuevo carril en cada sentido: la A-62, Autovía de Castilla.

2.- El segundo nivel estará formado por los centros logísticos ya existentes, o en construcción, en general de carácter semiembrionario, nacidos en torno a centros de transporte o centros de mercancías y tributarios, salvo el caso de Benavente, el único ubicado en función de la ruta- de la actividad de las propias áreas urbanas de las que dependen o a las que sirven, como son Valladolid –Centrolid-, León –Cetile-, Burgos –Aduana Interior- Salamanca – Zaldesa- y Benavente –Centro de Transportes-.

3.- El tercer nivel se ubican los enclaves vinculados de forma directa a la proximidad de otras plataformas o centros de carga –puertos-, como son Ponferrada y Miranda de Ebro, en realidad puertos secos para los puertos gallegos y cantábricos respectivamente

4.- El cuarto nivel está representado por los enclaves de transporte de pequeña área urbana, capital provincial, ubicadas en ejes con expectativa de crecimiento: son el caso de, Ávila, Palencia y Zamora; esta última tiene el futuro ciertamente comprometido por se equidistante de dos centros de enorme potencial: Salamanca y Benavente y Palencia deberá subsistir venciendo la inercia y capacidad de “succión” que generará la cabeza del sistema: la macroplataforma de Villamuriel-Magaz-Venta de Baños, ubicada apenas a 15 km.

5.- El quinto nivel lo conforman los que podemos considerar simples centros de estacionamiento como Segovia, Arévalo, Almenar-Soria y Aranda de Duero.

5.- Finalmente, todavía podemos encontrar un sexto nivel que estará compuesto por los enclaves no integrados en la red Cylog y con cierto aunque desigual potencial de desarrollo, como es el caso de Toral de los Vados vs Ponferrada, Onzonilla vs Chozas de Abajo, Vega Terrón e incluso aquellos enclaves que puedan poner en valor su estratégica posición en la red de infraestructuras como son Tordesillas, Medina del Campo e incluso

Olmedo si pone en valor su posición estratégica en la red de alta velocidad norte-noroeste.

5.3.7.- A la vista de todo lo anterior es absolutamente imprescindible revisar el modelo, establecer una adecuada jerarquía de plataformas, enclaves y centros de transporte, así como redefinir la red de enlaces reales –territoriales- en el momento actual en el que se está desarrollando la mayor reforma de la infraestructura ferroviaria desde su despliegue hace más de una centuria –red radial y redes de ferrocarriles complementarios y estratégicos-. Algunas recientes acciones de la administración regional, como por ejemplo el anuncio de una fuerte inversión en la infraestructura de comunicación tras proceder a la inauguración de un enclave logístico –Chozas de Abajo- parecen corroborar este aspecto.³⁰

5.3.8.- El modelo Cylog, en cuyo desarrollo se está haciendo un notable esfuerzo inversor parece a estas alturas incuestionable, pero consideramos que es un modelo que, pese a los propósitos técnicos e intenciones políticas presenta diversas limitaciones: aparece apoyado excesivamente en la carretera –a veces sólo en la carretera-; asimismo se aprecia una notable asincronía en la inversión-ordenación de las carreteras, el despliegue de la nueva infraestructura ferroviaria y la construcción o simple reforma de los enclaves, que en su mayor parte proceden de viejos centros de transporte independientes, de impulso exclusivamente municipal o mixto municipal-privado. Tampoco se aprovechan en todos los casos las sinergias derivadas de la proximidad formal a las grandes áreas de actividad ya que en algunos casos se asumen localizaciones manifiestamente disfuncionales en la red de infraestructuras. Tal es lo que sucede, por ejemplo, en el polígono de la Hiniesta en Zamora, frente el de Villagodio, todavía sin definir, y sometido ya a tensiones especulativas. Asimismo, se persiste en el error de seguir promocionando-ampliando enclaves –Valladolid- a pasar de tener en cierta medida su ciclo agotado al afectarle muy negativamente el cambio en la ubicación prevista para la nueva estación de mercancías-puerto seco, desde el contiguo parque industrial tecnológico Vereda de Palomares al suelo del área Homogénea –Suelo urbanizable no delimitado- de San Isidro, distante varios km que se salvan por medio de la muy congestionada y semaforizada ronda Interior este. Y finalmente, el afán por vertebrar el conjunto de la Región apoyándolo en infraestructuras –grandes corredores- ya existentes, no

³⁰ http://www.nortecastilla.es/prensa/20070218/castilla_leon/nuevo-centro-cylog-leon_20070218.html

contempla ningún enclave intermedio en una de las vías, la N 611 autovía de la meseta – que junto con la reforma futura de la infraestructura ferroviaria, está llamada a recuperar, un siglo después, el esplendor de una vía de comunicación clave para la conexión entre el puerto de Santander y Castilla (ahora el enclave logístico de Palencia o el macro enclave logístico Regional de Villamuriel-Magaz-Venta de Baños).

A punto de concluir el plan Plan Regional Sectorial de Carreteras 2002-2007, es preciso insistir, en la revisión del mismo, en la mejora de la multimodalidad ya que esta será la estrategia que dotará de seguridad y calidad al modelo Cylog. Conviene recordar a este respecto que el PEIT ha previsto para su segunda fase 2009-2012 *“...consolidar las tendencias de cambio modal, profundizar las actuaciones de mejora ambiental, y proseguir el desarrollo de las redes infraestructurales para asegurar el mallado del sistema. Avanzar en la integración intermodal, desarrollar sus infraestructuras y servicios... y completar la realización de los ejes y corredores que aseguran la oferta de alternativas multimodales.”*³¹

5.4- Sobre el espacio de las plataformas logísticas.

5.4.1.- Algunas plataformas logísticas –o enclaves- son espacios acotados y finitos, sin posibilidades de ampliación como la de Valladolid (en realidad un Centro Integrado de Transporte que debe su mayor rango en la escala de la logística al contiguo centro de Mercaolid, que es en realidad donde se realizan operaciones de valor añadido). Esta limitación anula la eficacia y posibilidades de desarrollo del modelo. A mayor abundamiento, por su posición marcadamente intraurbana no pueden ofrecer suelo urbanizado o naves en alquiler a precio competitivo con relación con las plataformas cercanas –de otras regiones- y a otras áreas industriales de la ciudad. Este hecho puede dar lugar a la creación de tramas territoriales de implantación logística difusa apoyadas en carreteras o núcleos rurales con precios más competitivos (de hecho todo el corredor Valladolid-Palencia está salpicado por naves de empresas de transporte-distribución)

³¹ Ministerio de Fomento. PEIT: Plan estratégico de infraestructuras y transporte 2005- 2020. Madrid, Centro de Publicaciones, 2005, 182 p.

Conviene no olvidar que las plataformas logísticas son infraestructuras que deben cumplir al menos con estos tres requisitos: son muy exigentes en suelo, con objeto de facilitar y garantizar la operatividad de los vehículos y operaciones de carga en general en el interior de los recintos. Al mismo tiempo deben estar emplazadas en áreas donde se cumpla el mayor grado de intermodalidad y finalmente deben estar situadas en entornos urbanos y económicos muy dinámicos. Y ciertamente estas son exigencias que se cumplen en pocos lugares de la Región y Valladolid no es uno de ellos por alguna de las razones aludidas.

5.4.2.- Tampoco se advierte estrategia alguna para incentivar el traslado a las áreas logísticas de nuevo diseño de los grandes centros de almacenamiento-distribución que todavía se hallan dispersos entre tramas residenciales o industriales de las ciudades. El caso de los polígonos de primera generación, los mercados centrales, y las áreas de asentamiento espontáneo en las carreteras, que en conjunto constituyen el mayor problema para algunas áreas urbanas

5.4.3.- Es preciso considerar por otra parte la conveniencia de impulsar la creación de plataformas de distribución en el interior los grandes núcleos urbanos que vayan mas allá de los tradicionales mercados centrales y que agrupen, aprovechando probablemente el remodelado de viejos polígonos industriales semiamortizados todas las áreas de carga/descarga/distribución de mercancías. La optimización de los recorridos, la proximidad y la necesaria diversidad funcional que contempla la ley de urbanismo de Castilla y León hace muy aconsejable el planteamiento de este modelo de organización intraurbana, que además se refuerza en el artículo 38.c de las directrices esenciales en el que se apuesta por la necesidad de *“desarrollar sistemas públicos de transporte, al servicio de unidades urbanas homogéneas y moderando el acceso a espacios centrales con sistemas periféricos de aparcamiento e intercambio.”*³²

³² Para responder a esta creciente preocupación en Febrero de 2007 se han sentado las bases para poner en marcha la elaboración del Libro Verde sobre Distribución Urbana de Mercancías con el objeto de analizar los mecanismos de financiación de las diferentes experiencias de la distribución urbana, las tecnologías destinadas a reducir la contaminación ambiental y la apuesta por soluciones intermodales para el transporte público. Amediados de año se cerrará este período de consulta. <http://www.logisticaytransporte.es/Hemeroteca/WEB%20050207/urbana050207.htm>

5.4.4.- Los bocetos conocidos de las futuras áreas logísticas nada permiten anticipar sobre la calidad de su diseño e integración paisajística; dos aspectos que deben cuidarse, así como la reserva de espacios libres que aumenten el atractivo paisajístico y medioambiental del entorno, el diseño de una imagen de marca y submarcas en la red CyLog, las estrategias de promoción y marketing frente a los grandes grupos de transporte nacionales e internacionales.

5.5.- Sobre las plataformas logísticas y el transporte

5.5.1.- Se presta relativamente poca atención al modo ferroviario, ya que la mayor parte de los centros logísticos de la red CyLoG están apoyados solamente en la carretera, disponiendo tan sólo de playas de estacionamiento de vehículos pesados, sino que se encuentran relativamente lejos de las estaciones de ferrocarril y tampoco cuentan con áreas para el depósito de contenedores y almacenes o centros de transformación adecuados para que la logística sea una actividad que aporte valor añadido al producto o materia prima, que tendrá por destino la propia Región u otras comunidades o países.

5.5.2.- Como ya se ha señalado, las áreas logísticas incumplen en muchos casos el más elemental criterio de intermodalidad o multimodalidad ya que no van a ser capaces de lograr una adecuada articulación de los dos tránsitos básicos en muchas de ellas: el Ferrocarril y la Carretera y del que puede ser un tránsito complementario imprescindible: el transporte aéreo.

5.5.3.- Aunque se trata de un problema aparentemente menor, algunas plataformas (o centros integrados de Transporte) como el de Valladolid no sólo están mal ubicados y no permiten la intermodalidad, sino que están sorprendentemente mal integrados en la red viaria, lo que se traduce en dificultades de acceso, maniobrabilidad etc...

5.5.4.- Es absolutamente necesaria una mejora de las infraestructuras y un abaratamiento de los costes asociados a la carretera para evitar el contraste entre una autopista cara y vacía y unas carreteras nacionales permanentemente saturadas por el tráfico de vehículos de gran tonelaje que evitan en paso por la autopista para ahorrar costes.

5.5.5.- A mayor abundamiento, en la proximidad a las grandes plataformas las infraestructuras viarias deben tener alta capacidad, es decir, al menos tres carriles en cada sentido y unas infraestructuras de conexión –enlaces, rotondas etc...- de capacidad, diseño e identificación adecuadas. A este respecto se advierte en la actualidad un compendio de carencias que sería preciso resolver para un despliegue adecuado de la red: identificación de la red con una rotulación específica, tanto vertical como horizontal y electrónica –navegadores-, falta de información en varios idiomas en las áreas de descanso y de servicio, información deficiente sobre la red en origen, es decir en las áreas de carga y sedes de las empresas de transporte españolas y europeas en general.

5.5.6.- Como en otras áreas de actividad, el sector del transporte en Castilla y León se halla extremadamente fragmentado. Es necesario fomentar alianzas y estrategias de concentración, así como facilitar a los autónomos y a las pequeñas empresas dedicadas al transporte la implantación de nuevas tecnologías para mejorar el servicio al cliente y el acercamiento a las grandes zonas portuarias de carga y descarga.

5.5.7.- Parece evidente que el esfuerzo inicial en materia de infraestructuras logísticas se está realizando en la gestión de la actividad del transporte merced al impulso de las denominadas centrales de compra. En realidad de limitarse a estas acciones, los enclaves logísticos nunca podrán convertirse en verdaderas plataformas logísticas o zonas de actividades logísticas, ya que se necesita acceder al siguiente nivel mediante el apoyo a la creación de empresas que participan en las operaciones de valor añadido ligadas al transporte de mercancía.

5.6.- Sobre las plataformas y la actividad económica

5.6.1.- Una plataforma o centro logístico en general debe estar plenamente integrada en el tejido económico de su entorno o área de influencia territorial. Dicho de otro modo, una plataforma logística debe tener capacidad para impulsar, ordenar y especializar el tejido productivo de su entorno.

5.6.2 -Las Plataformas logísticas como cualquier otra actividad resultan atractivas cuanto mayores son las economías de escala que generalmente se desencadenan a partir de la instalación de algunas grandes empresas, además de los convenios con los puertos con objeto de convertir los centros logísticos regionales en Puertos Secos, puntos de ruptura de carga que permitan generar actividad y valor añadido en territorios con capacidad para poner en valor su situación geográfica.

CONCLUSIONES

Castilla y León: un territorio para crear.

El futuro del territorio que se aspira a impulsar y vertebrar mediante las Directrices de Ordenación del Territorio gravitará en mayor medida que en el pasado sobre las infraestructuras de transporte y comunicación regionales, entendidas ahora en una doble vertiente, ya sea como soporte para articular el territorio de la producción, de la innovación, de los equipamientos al servicio de la sociedad regional, o ya como medio para integrar a la Región en el nuevo contexto de competitividad interregional e internacional. En esta estrategia, el diseño de una red de enclaves logísticos resulta especialmente útil, si bien y como modelo en construcción, presenta algunas limitaciones que deberán superarse en el futuro inmediato. Destacaremos ahora, en primer lugar, la necesidad de jerarquizar adecuadamente el modelo diferenciando las verdaderas plataformas multimodales de los simples enclaves de transporte-almacenamiento asociados a un solo modo: la carretera por lo general; en segundo lugar conviene considerar y en su caso integrar todos los enclaves logísticos no vinculados al modelo –parte de ellos de reciente promoción estatal- como es el caso de Tordesillas o Toral de los Vados, fundamentalmente para aumentar las sinergias del modelo y evitar la competencia interior entre enclaves próximos.

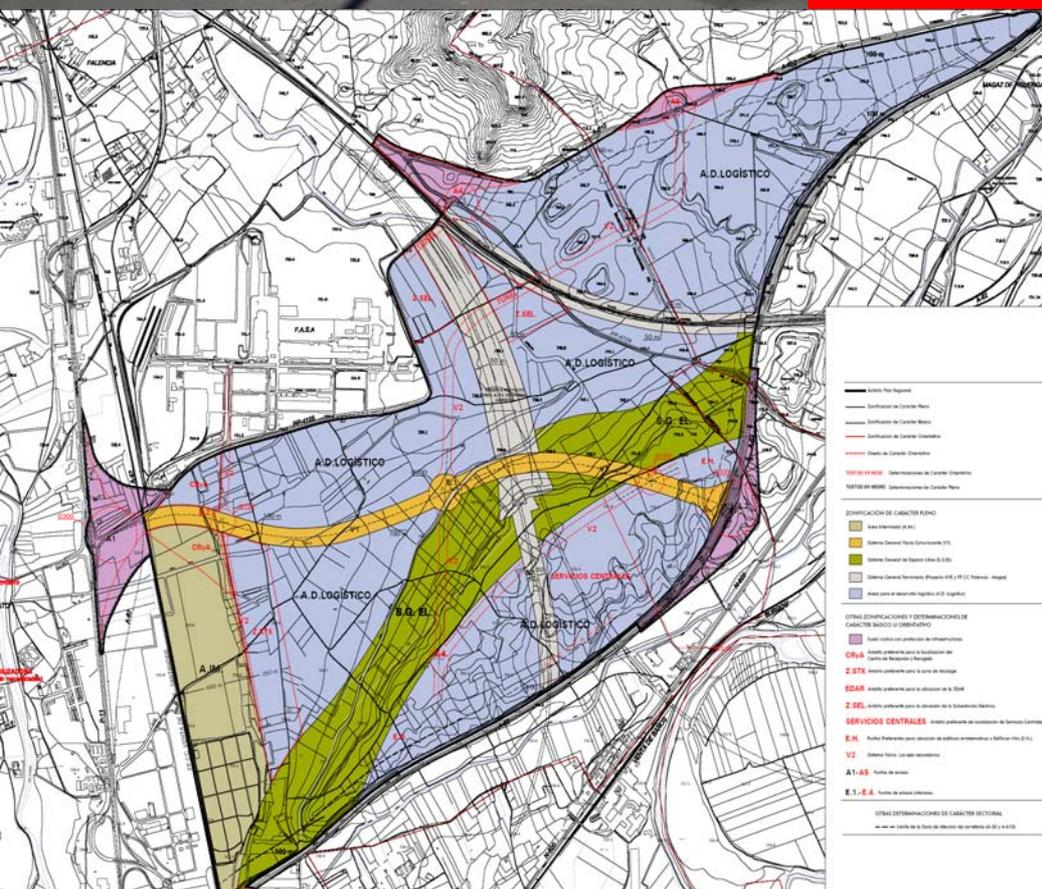
En tercer lugar, es preciso reforzar los acuerdos con las autoridades portuarias para repensar e impulsar puertos secos, entendiendo que éstos deben responder a algún criterio y no sólo a la iniciativa y voluntarismo, por lo general ejecutado al margen de modelo, de algunos enclaves logísticos de gestión enteramente privada; en cuarto lugar es necesaria una mejor justificación de algunos enclaves aparentemente no vinculados a ninguna área industrial y a veces ni siquiera a nodos de comunicación relevantes, así como valorar el efecto de aislamiento en que se verán sumidas muchas áreas de reducido dinamismo económico e incluso demográfico –Soria, norte de Palencia etc...-; resulta ineludible, en quinto lugar, la inversión en la mejora de los entornos urbanísticos de las plataformas y

asociar este modelo de enclaves a la llamada “cadena de suministro verde” vinculada a una mayor conciencia medioambiental, así como la llamada “logística inversa”, no sólo porque una legislación cada vez más severa presionará para que los fabricantes se responsabilicen de los productos al final de su vida útil, sino porque este es uno de los compromisos de futuro en la estrategia de desarrollo regional. Por último nada de todo ello será factible si no se realiza una inversión sostenida en la mejora de la capacidad de las vías, especialmente en el entorno de la plataforma Regional –Villamuriel, Magaz, Venta de Baños- ya que gran parte de la exisiente adolece no sólo de capacidad para absorber cualquier incremento del volumen de tráfico, sino también de calidad por trazados inadecuados –entorno de Dueñas por ejemplo- para hacer seguro y ágil el transporte por carretera.

La estratégica posición central de la Región dota a ésta de un considerable conjunto de ventajas y oportunidades, reforzadas por las alianzas y convenios suscritos con autoridades portuarias y con otras plataformas, si bien es necesario que para materializarlas se superen algunas debilidades relacionadas con la infraestructura de transporte, la mejora de la multimodalidad y se conjuren algunas amenazas derivadas del retraso y pérdida de oportunidades frente a las grandes infraestructuras logísticas ubicadas en territorios limítrofes, ya en funcionamiento, y con una presencia e imagen de marca en el sector más que acreditada.

Las Directrices deben servir en este contexto para dar seguridad y estabilidad al modelo Cylog, pero también para crear e impulsar sinergias entre el nuevo tejido productivo vinculado a los llamados sectores maduros –agroalimentario, químico o madera por ejemplo- y las grandes áreas de sombra de actividad a las que no puede condenarse a jugar indefinidamente un papel subsidiario o marginal en el futuro desarrollo de la Región; la creación de miniplataformas especializadas en alguna de esas áreas, debe ser una estrategia paralela a la consolidación –mediante acuerdos e inversión en la mejora de la multimodalidad- de grandes plataformas o verdaderas zonas de actividades logísticas que articulen los cuatro grandes centros de actividad regional y sus entornos, canalicen y ordenen los flujos internos y externos con el fin de que Castilla y León deje de ser un territorio a salvar para llegar a otros lugares, y pueda convertirse en un territorio para crear.

INDICE		Pág
0	Introducción	2
1	Del transporte a la logística: una estrategia para ganar valor y ordenar el territorio	4
2	La ambigüedad y ambivalencia terminológicas de los espacios destinados al desarrollo de las actividades de carácter logístico.	11
3	Las plataformas y zonas de actividades logísticas.	13
4	Potencial y limitaciones de la actividad logística en Castilla y León: el Modelo CyLoG y la Ordenación del Territorio regional	18
	4.1.- Centro logístico regional: Villamuriel de Cerrato-Magaz de Pisuerga-Venta de Baños.	25
	4.2.- Centros logísticos en la ruta de la plata: Bierzo, León, Benavente, Zamora Y Salamanca	29
	4.3.- Centros logísticos en el eje transeuropeo: Miranda de Ebro, Burgos, Palencia, Valladolid y Salamanca	43
	4.4.- Centros logísticos en el eje del Duero: Soria, Aranda, Valladolid y Zamora	53
	4.5.-Centros logísticos en el eje Madrid-Coruña: Segovia, Ávila, Arévalo y Benavente	56
5	Infraestructuras Logísticas en Castilla y León. Diagnóstico	60
	5.1.- Acerca de la logística en la directrices esenciales: estado de la cuestión y perspectivas	61
	5.2.- Sobre las infraestructuras logísticas	65
	5.3.- Sobre las infraestructuras logísticas en Castilla y León	67
	5.4.- Sobre el espacio de las plataformas logísticas	73
	5.5.- Sobre las plataformas logísticas y el transporte	75
	5.6.- Sobre las plataformas y la actividad económica	76
	Conclusiones. Castilla y León: un territorio para crear.	77



Sistema de estaciones, centros logísticos y centros de servicio al transporte