

Avance del Plan Territorial Sectorial de la Red Intermodal y Logística del Transporte de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

Documento 2: La Logística en Euskadi

Índice de contenidos

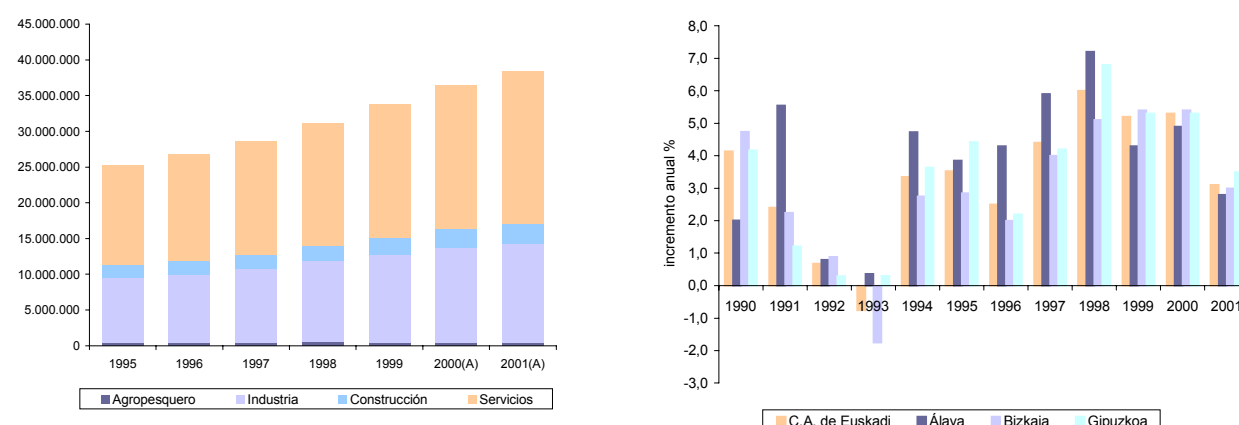
1. Situación de la logística en Euskadi.....	1
1.1. Caracterización del sistema productivo de la CAPV.....	1
1.2. Tendencias de la cadena de suministro en la CAPV.....	5
1.3. Las prácticas logísticas actuales y tendencias.....	7
1.4. La industria logística regional: segmentación por actividad y por tamaño.....	8
1.5. Conclusiones del sector del transporte y la logística en la CAPV.....	13
2. Las oportunidades logísticas de Euskadi.....	14
3. La Plataforma Euskadi - Aquitania.....	20
3.1. Posicionamiento territorial.....	20
3.2. Caracterización socioeconómica.....	21
3.3. La Plataforma logística Euskadi-Aquitania.....	22



1. Situación de la logística de Euskadi

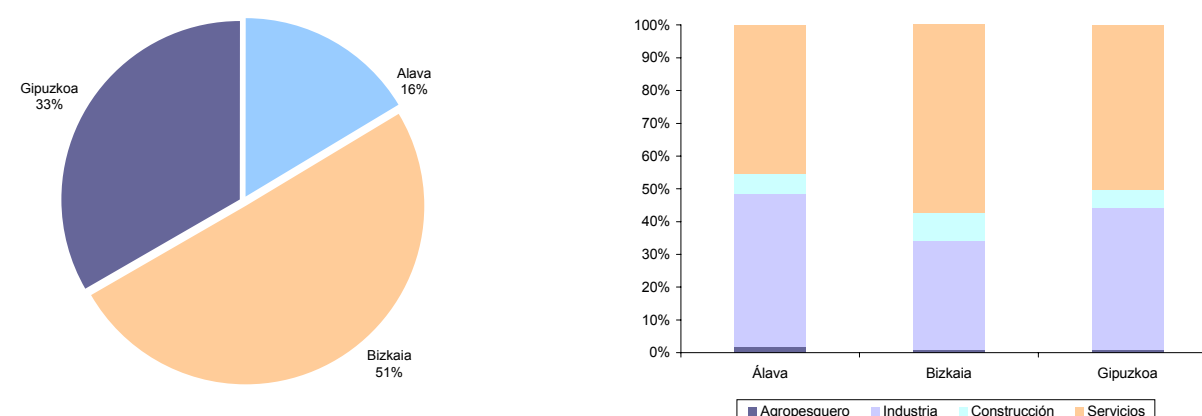
1.1. Caracterización del sistema productivo de la CAPV

Evolución sectorial del PIB de la CAPV a precios constantes (1995-2001) y tasa de crecimiento anual por territorios históricos (1990-2001)



Fuente: Eustat

Distribución del PIB por territorios históricos. 2001



Fuente: Eustat

La CAPV ha vivido estos últimos años un periodo de intenso crecimiento económico. A partir de mediados de los años noventa, una vez superada la crisis de 1993 y la posterior ralentización de 1996, la tasa de crecimiento anual de la CAPV ha sido superior al 4%.

A esta favorable evolución han contribuido los distintos sectores económicos y, en especial, el sector industrial. Esto supone un factor diferencial respecto a otros territorios del Estado en que la expansión económica se ha basado más en el sector servicios y la construcción y no tanto en la industria. Así, entre 1995 y 2001 el sector industrial de la CAPV ha crecido a una tasa del 6%, frente al 3,8% de la construcción y el 3,6% de los servicios.

Por ámbitos territoriales y durante este mismo periodo, Álava ha sido el territorio con un mayor crecimiento. Entre 1995 y 2001 la tasa de crecimiento del PIB ha sido del 4,9% anual, con una especial participación del sector industrial (6,8%). También en Gipuzkoa, con una tasa anual de crecimiento del PIB del 4,5%, la industria ha sido la protagonista con un incremento medio del 6,8% al año. Finalmente Bizkaia, a pesar de presentar tasas algo más moderadas, la evolución ha sido muy positiva con un crecimiento anual del PIB del 4,1% y un 4,8% del sector industrial.

A pesar de los avances de otros territorios, Bizkaia continua aglutinando algo más del 50% de la actividad económica de la CAPV. La importante tradición industrial de este territorio se ha visto complementada y reforzada por el desarrollo de un sector servicios que actualmente representa casi el 60% del PIB. Después de la crisis industrial de finales de los setenta y principios de los ochenta, Bizkaia renovó su sistema productivo con nuevos sectores industriales y la potenciación de las actividades terciarias. También el sector de la construcción ha tenido un importante protagonismo a lo largo de la última década.

Por su parte, Álava ha incrementado ligeramente su participación en el PIB de la CAPV hasta el 16,5%. La industria, con cerca del 50% del Valor Añadido generado es el sector clave de su economía.

Gipuzkoa, con el 33% del PIB de la CAPV, mantiene sus niveles de participación en el conjunto de la actividad económica. La industria, con una elevada presencia de empresas medianas y pequeñas de gran capacidad exportadora, es también el eje económico del territorio con cerca del 45% del PIB generado.

Establecimientos y ocupados industriales por Territorio Histórico. 2000

	C.A. de Euskadi				Álava		Bizkaia		Gipuzkoa	
	N.º Estab.	%	Nº ocup.	%	N.º Estab.	Nº ocup.	N.º Estab.	Nº ocup.	N.º Estab.	Nº ocup.
Min. metálicos y no metálic.	32	0,9%	555	0,3%	5	97	16	268	11	190
Industria de la alimentación	274	7,8%	9.295	5,0%	65	2.338	116	4.008	93	2.949
Textil y confección	61	1,7%	1.782	1,0%	13	331	25	679	23	772
Industria cuero y calzado	12	0,3%	270	0,1%	4	112	5	83	3	75
Industria de la madera	133	3,8%	3.015	1,6%	23	753	67	1.385	43	877
Papel, edición y gráficas	221	6,3%	8.757	4,7%	26	936	110	3.938	85	3.883
Refino de petróleo	2	0,1%	775	0,4%	0	0	2	775	0	0
Industria química	107	3,0%	5.585	3,0%	26	1.022	52	2.869	29	1.694
Caucho y plástico	189	5,4%	15.045	8,1%	31	5.197	83	5.448	75	4.400
Industria no metálica	135	3,8%	6.054	3,3%	32	2.035	63	2.254	40	1.765
Metalurgia y artic. Metálic.	1.330	37,7%	62.581	33,9%	257	12.705	552	28.008	521	21.868
Maquinaria	478	13,5%	26.926	14,6%	66	3.212	157	6.438	255	17.276
Material eléctrico	213	6,0%	15.246	8,2%	28	1.258	106	6.885	79	7.103
Material de transporte	272	7,7%	23.923	12,9%	48	7.378	98	7.738	126	8.807
Otras manufactureras	48	1,4%	1.746	0,9%	17	762	23	730	8	254
Energía eléct., gas y agua	22	0,6%	3.318	1,8%	5	236	9	2.414	8	668
Total	3.529	100%	184.873	100%	646	38.372	1.484	73.920	1.399	72.581

Fuente: EUSTAT. Cuentas Industriales y de la Construcción

Distribución de establecimientos, ocupados e índice de especialización del sector industrial por Territorio Histórico. 2000

	Álava			Bizkaia			Gipuzkoa		
	N.º Estab.	Nº ocup.	Índice espec.	N.º Estab.	Nº ocup.	Índice espec.	N.º Estab.	Nº ocup.	Índice espec.
Min. metálicos y no metálic.	15,6%	17,5%	0,8	50,0%	48,3%	1,2	34,4%	34,2%	0,9
Industria de la alimentación	23,7%	25,2%	1,2	42,3%	43,1%	1,1	33,9%	31,7%	0,8
Textil y confección	21,3%	18,6%	0,9	41,0%	38,1%	1,0	37,7%	43,3%	1,1
Industria cuero y del calzado	33,3%	41,5%	2,0	41,7%	30,7%	0,8	25,0%	27,8%	0,7
Industria de la madera	17,3%	25,0%	1,2	50,4%	45,9%	1,1	32,3%	29,1%	0,7
Papel, edición y gráficas	11,8%	10,7%	0,5	49,8%	45,0%	1,1	38,5%	44,3%	1,1
Refino de petróleo	0,0%	0,0%	0,0	100,0%	100,0%	2,5	0,0%	0,0%	0,0
Industria química	24,3%	18,3%	0,9	48,6%	51,4%	1,3	27,1%	30,3%	0,8
Caucho y plástico	16,4%	34,5%	1,7	43,9%	36,2%	0,9	39,7%	29,2%	0,7
Industria no metálica	23,7%	33,6%	1,6	46,7%	37,2%	0,9	29,6%	29,2%	0,7
Metalurgia y artic. metálic.	19,3%	20,3%	1,0	41,5%	44,8%	1,1	39,2%	34,9%	0,9
Maquinaria	13,8%	11,9%	0,6	32,8%	23,9%	0,6	53,3%	64,2%	1,6
Material eléctrico	13,1%	8,3%	0,4	49,8%	45,2%	1,1	37,1%	46,6%	1,2
Material de transporte	17,6%	30,8%	1,5	36,0%	32,3%	0,8	46,3%	36,8%	0,9
Otras manufactureras	35,4%	43,6%	2,1	47,9%	41,8%	1,0	16,7%	14,5%	0,4
Energía eléct., gas y agua	22,7%	7,1%	0,3	40,9%	72,8%	1,8	36,4%	20,1%	0,5
Total	18,3%	20,8%	1,0	42,1%	40,0%	1,0	39,6%	39,3%	1,0

Fuente: EUSTAT. Cuentas Industriales y de la Construcción

Por subsectores de actividad, la metalurgia y artículos metálicos, con 1.330 establecimientos y 62.581 ocupados, concentra algo más de un tercio de las empresas y puestos de trabajo industriales de la CAPV.

En segundo término está la fabricación de maquinaria con el 13,5% de los establecimientos y el 14,6% de los ocupados; el material de transporte (7,7% y 12,9%); el material eléctrico (6,0% y 8,2%); y el caucho y plástico (5,4% y 8,1%).

A mayor distancia se encuentran los subsectores de alimentación (con el 7,8% de establecimientos y 5,0% de ocupados); el papel, edición y artes gráficas (6,3% y 4,7%); y la industria química (3,0% y 3,0%).

Bizkaia, con 1.484 establecimientos y 73.920 ocupados en 2000, concentraba un 42% de las empresas y un 40% de los puestos de trabajo. Por índices de especialización¹, a parte de las industrias básicas (petróleo y energía), no es un territorio con una especialización muy clara. En la mayoría de subsectores el porcentaje de participación en establecimientos y ocupados se encuentra entre el 30% y el 50% del total de la CAPV.

En el caso de Álava sí se detecta una mayor especialización en determinados subsectores, especialmente en industrias de material de transporte y, en menor medida, el caucho y el plástico y otras industrias no-metálicas. La participación de este territorio en número de empresas y puestos de trabajo en el conjunto de la CAPV es más variable, con porcentajes que van de menos del 10% en algunos casos a algo más del 40% en otros.

Por último, Gipuzkoa presenta una mayor especialización en fabricación de maquinaria, material eléctrico e industrias del papel, edición y artes gráficas. En la mayor parte de subsectores, el peso de las empresas gipuzkoanas en el conjunto ronda el 30% de centros productivos y empleados.

Junto a la ubicación física de los centros productivos, otro elemento fundamental para caracterizar la demanda futura de servicios logísticos por parte del sector industrial, es la evolución previsible a medio plazo de los distintos subsectores. Esta vendrá muy marcada por las tendencias de los últimos años.

A lo largo de la última década, hay que distinguir dos períodos bien diferenciados: entre 1990 y 1995 y entre 1996 y 2001. Por otro lado la evolución no ha sido igual para todas las ramas industriales.

Durante la primera mitad de los noventa, la crisis de 1993 moderó, cuando no disminuyó, el crecimiento en la mayor parte de las actividades industriales. A partir de 1995-1996, se observa una recuperación intensa de la actividad industrial, especialmente en los subsectores de material de transporte, marerial eléctrico, fabricación de maquinaria e industria farmacéutica.

A continuación vemos el comportamiento reciente y evolución previsible a medio plazo para cada subsector:

¹ Los coeficientes de localización o especialización económica de un territorio respecto a un ámbito de referencia más amplio se calculan como $Coef = (X_{ij}/X_j)/(X_{it}/X_t)$, donde X_{ij} es el número de ocupados del sector "i" en el territorio "j", X_j es el número de ocupados totales del territorio "j", X_{it} es el número de ocupados del sector "i" en el ámbito de referencia "t" y X_t es el número de ocupados total en "t". Un coeficiente entre 0 y <1 indica poca representación de la actividad económica examinada. Si el coeficiente es igual a 1 querrá decir que la actividad en cuestión presenta una distribución similar a la del ámbito superior. Por último, los valores más grandes a 1 muestran una representación de la actividad más grande que la que le corresponde.

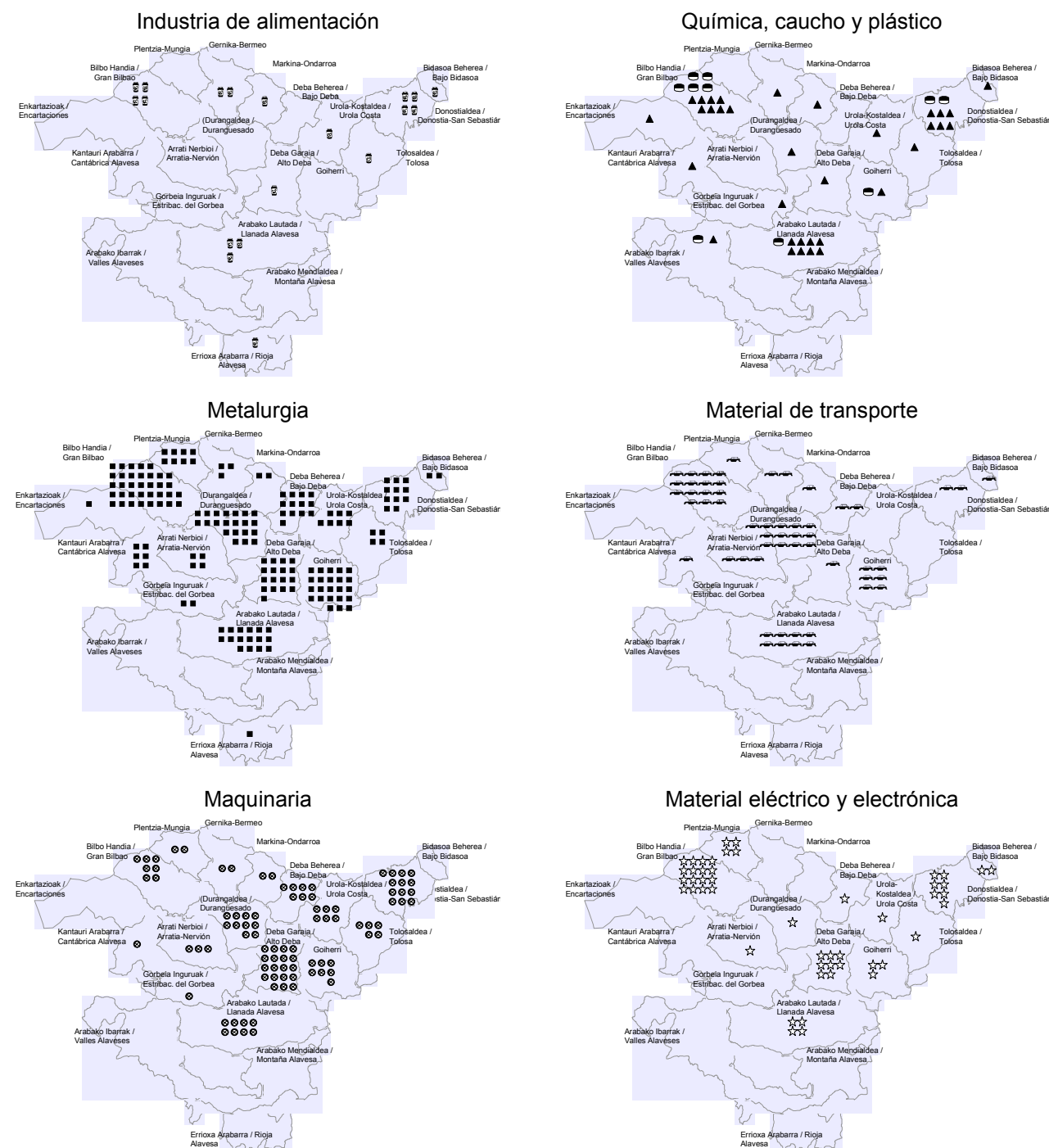
Evolución del IPI por ramas de actividad en la CAPV. 1990-2001



- **Minerales metálicos y no metálicos.** A partir de 1995 la actividad de este subsector presenta una cierta tendencia al alza aunque moderada. A medio plazo cabría esperar una estabilización o, en todo caso, un ligero incremento.
- **Industria de la alimentación.** En este caso el crecimiento fue constante a lo largo de la década de los noventa. De cara al futuro hay que prever una continuación del crecimiento moderado de la actividad.
- **Textil y confección y Cuero y del calzado.** Se trata de un subsector en crisis con tasas de decrecimiento a lo largo de los últimos años. Para los próximos años hay que prever una continuación de esta tendencia con una reducción del peso de estas actividades en el conjunto del sector industrial de la CAPV.
- **Industria de la madera.** El subsector maderero y del mueble presenta una evolución positiva, especialmente a partir de 1996, con tasas de crecimiento positivas. A medio plazo hay que prever una continuación de esta tendencia, con un cierto incremento de la actividad.
- **Papel, edición y artes gráficas.** A pesar de la estabilidad del sector a lo largo de los noventa, de cara al futuro y teniendo en cuenta las tendencias del sector, podría esperarse un mayor dinamismo.
- **Refino de petróleo.** Sector estable durante los últimos años y de cara al futuro.
- **Industria química y Caucho y plástico.** Al igual que lo sucedido a nivel europeo, estos sectores presentan una evolución positiva a lo largo de la última década, especialmente durante la segunda mitad. Para el futuro hay que prever tasas de crecimiento similares.
- **Industria no metálica.** Crecimiento moderado entre 1996 y 2000, con cierto retroceso los últimos ejercicios.
- **Metalúrgica y artículos metálicos.** El sector del metal, uno de los de mayor tradición y peso de la CAPV, a pesar de ser un sector productivo “maduro” mantiene tasas de crecimiento positivas. A medio plazo cabe esperar una continuación de la tendencia.
- **Maquinaria.** La fabricación de maquinaria es uno de los sectores más dinámicos de la CAPV. Después de la crisis de la primera mitad de década, la recuperación fue intensa con tasas de crecimiento significativas.
- **Material eléctrico.** Junto a la fabricación de maquinaria y de material de transporte, este es el sector de mayor crecimiento durante la segunda mitad de la pasada década. A medio plazo hay que prever una consolidación de la actividad de este sector.
- **Material de transporte.** Al igual que los anteriores, las tasas de crecimiento del subsector material de transporte son muy favorables a partir de 1995. También en el futuro hay que prever una continuación de la tendencia.
- **Otras manufactureras.** Recuperación de la actividad a partir de la segunda mitad de los noventa y previsión de estabilidad o crecimiento moderado.

Fuente: Eustat

Mapas de localización de la industria en la CAPV. 2000



Cada icono representa una concentración de 500 empleos.

Fuente: Elaboración propia con datos del Catálogo de Industrias Exportadoras del País Vasco 2000. Gobierno Vasco. 2001

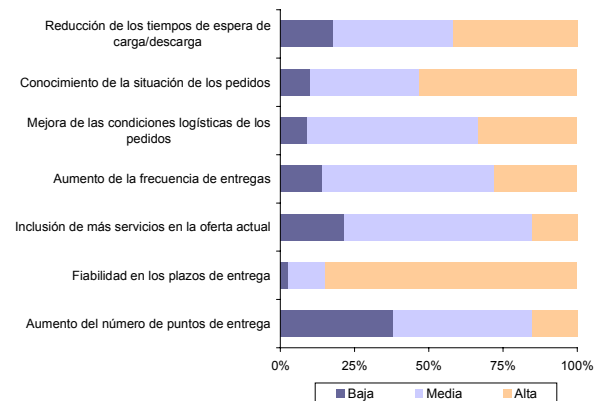
A nivel comarcal las principales concentraciones de actividad industrial se encuentran ubicadas entorno a los grandes núcleos de población y a los ejes de comunicación. Globalmente, el Gran Bilbao, Donostialdea, Vitoria, Duranguesado, Alto Deba y Goierri son las principales áreas de concentración industrial.

Por subsectores la distribución no es uniforme, con comarcas especializadas en determinadas actividades industriales. A continuación se presenta una caracterización de los sectores con mayor afinidad y demanda de servicios logísticos en la CAPV. Los datos provienen de los datos del Catálogo de Industrias Exportadoras del País Vasco 2000. A pesar de no ser exhaustivo, el catálogo proporciona información de cerca de 5.000 establecimientos productivos de la CAPV a nivel municipal y por tipo de actividad. A modo de síntesis se ha agrupado las empresas en ámbitos comarcales para seis subsectores industriales:

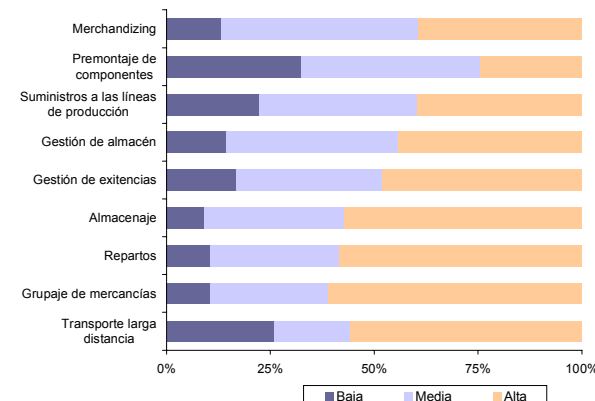
- **Industria alimentaria.** Las principales concentraciones de empresas alimentarias se localizan entorno a las tres capitales: Bilbao, Donostia/San Sebastián y Álava.
- **Química, caucho y plástico.** Los subsectores químico, caucho y plástico también se ubican básicamente entorno a capitales de los territorios históricos. En el caso de la química la principal concentración se encuentra en el Gran Bilbao. En cambio, el caucho y productos plásticos se halla más diseminado por el resto del territorio.
- **Metalurgia y productos metálicos.** El metal y fabricación de productos metálicos es uno de los sectores con mayor peso en la economía vasca. Su implantación es más uniforme, con las comarcas del Duranguesado, Alto y Bajo Deba y Goierri, además de las tres capitales, como principales áreas de núcleos de producción.
- **Material de transporte.** Además del área metropolitana de Bilbao y Vitoria, la otra gran concentración de empresas relacionadas con la fabricación de material de transporte, es el Duranguesado.
- **Maquinaria y equipos varios.** En este caso son las comarcas gipuzkoanas las que concentran un mayor número de empresas y puestos de trabajo y, en particular, el Alto Deba. También Bilbao y Vitoria son centros productivos de cierta dimensión.
- **Material eléctrico y productos electrónicos.** Bilbao y su área metropolitana son el principal núcleo de producción de material y equipos eléctricos. Junto a esta área, las comarcas de Donostialdea, el Alto Deba y en menor medida Vitoria, presentan concentraciones significativas.

Valoración de las relaciones entre fabricantes y proveedores y especialización de los operadores logísticos

Valoración de los factores que relacionan el Fabricante con el Proveedor y el Distribuidor



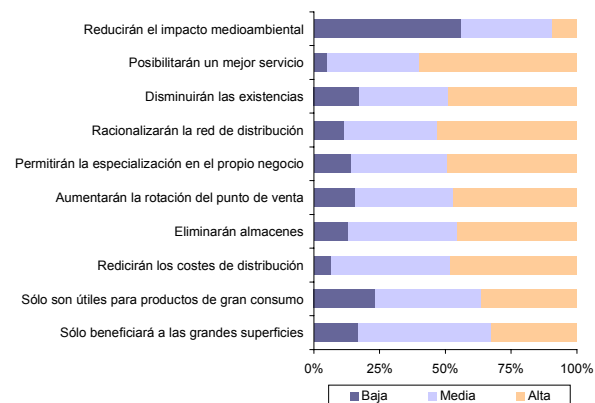
Valoración de las funciones especializadas de los operadores logísticos



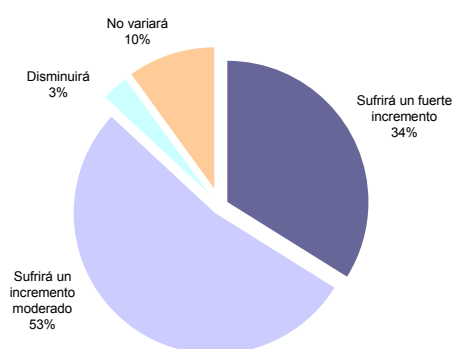
Fuente: "Estudio DELPHI sobre la situación actual y prospectiva futura de la logística en el País Vasco y CCAA limítrofes". Instituto Vasco de Logística. 1999

Valoración de las ventajas de las plataformas logísticas y tendencia a la subcontratación de operadores logísticos

Valoración de las ventajas de uso de las plataformas logísticas



Tendencia a la subcontratación de los servicios logísticos



Fuente: "Estudio DELPHI sobre la situación actual y prospectiva futura de la logística en el País Vasco y CCAA limítrofes". Instituto Vasco de Logística. 1999

1.2. Tendencias de la cadena de suministro en la CAPV

El Instituto Vasco de Logística (IVL) realizó en 1999 un "Estudio DELPHI sobre la situación actual y prospectiva futura de la logística en el País Vasco y CCAA limítrofes". El trabajo, realizado sobre cerca de 250 empresas industriales y del sector transporte de la CAPV y otras CCAA del entorno (Navarra, Rioja y Cantabria), tenía por objeto realizar un diagnóstico sobre las necesidades logísticas de los cargadores del entorno geográfico y obtener una visión prospectiva sobre el futuro de los operadores logísticos y las plataformas. A continuación aportamos algunos resultados del estudio.

El factor de relación entre los fabricantes y sus proveedores y distribuidores más apreciado es, de manera destacada, la fiabilidad en los plazos de entrega. Esta fiabilidad es especialmente valorada entre las empresas de tamaño medio. También se valora especialmente la reducción en los plazos de entrega y el conocimiento de la situación de los pedidos, especialmente entre las empresas de mayor tamaño. A más distancia está la mejora de las condiciones logísticas de los pedidos y el aumento de la frecuencia de entregas.

Las actividades realizadas por los operadores logísticos consideradas de mayor especialización y con mejor valoración son el grupaje, el almacenaje, el reparto y el transporte a larga distancia. Por el contrario, el premontaje de componentes, a pesar de su elevada especialización, es la actividad menos valorada. Las empresas industriales/producción son las que valoran más la aportación de los operadores en larga distancia, mientras que las más relacionadas con la distribución dan mayor importancia al reparto, merchandizing y el grupaje.

Por otra parte, la opinión generalizada entre las empresas entrevistadas es que las plataformas logísticas posibilitarán una mejora del servicio, una racionalización de la red de distribución y una bajada de costes. A excepción de las empresas grandes, existe bastante unanimidad en que las plataformas logísticas benefician especialmente a las grandes superficies y productos de gran consumo. En relación al impacto sobre los costes, son las empresas de menor tamaño las que opinan que estas plataformas permitirán una mayor reducción.

Finalmente, existe una opinión muy extendida sobre la creciente importancia de la subcontratación de servicios logísticos dentro de la cadena de suministro. En total, un 88% de las empresas contactadas opina que la subcontratación de servicios logísticos aumentará en un futuro: un 35% cree que sufrirá un fuerte incremento mientras que el otro 53% apuesta por un crecimiento más moderado. Por el contrario, solamente un 10% opina que el nivel subcontratación no variará y apenas un 3% que disminuirá.

Tendencias del Índice de Producción Industrial

	Tasa IPI anual 1990-2001	Expectativas para el período 2002-2010	Hip. moder.	Hip. alta
			-	-
Min. metálicos y no metálicos	2,0%	estabilidad	2%	3%
Industria de la alimentación	3,1%	incremento moderado	-1%	0%
Textil y confección	-4,5%	pérdida moderada	-1%	0%
Industria del cuero y del calzado	-3,3%	pérdida moderada	2%	3%
Industria de la madera	3,5%	creimiento-estabilidad	1%	2%
Papel, edición y gráficas	1,0%	incremento moderado	-	-
Refino de petróleo	2,4%	estabilidad	3%	4%
Industria química	4,3%	fuerte incremento	1%	3%
Caucho y plástico	4,3%	incremento moderado	-	-
Industria no metálica	1,9%	estabilidad	-	-
Metalurgia y artic. metálicos	2,6%	estabilidad	2%	3%
Maquinaria	3,3%	crecimiento	3%	4%
Material eléctrico	6,9%	fuerte incremento	2%	3%
Material de transporte	4,4%	crecimiento	-	-
Otras manufactureras	0,8%	estabilidad	1%	2%
Energía eléctrica, gas y agua	3,8%	incremento moderado		

Fuente: EUSTAT. Cuentas Industriales y de la Construcción y elaboración propia

Expectativas de cambio en la cadena de suministro por rama de actividad

Industria de la alimentación	Incremento entregas directas, aumento del nº de proveedores; logística inversa
Textil, confec., cuero y calzado	Concentración de los centros de producción; aumento envíos a larga distancia; aumento del nº de proveedores;
Industria de la madera	Concentración de los centros de producción; aumento envíos a larga distancia; aumento del nº de proveedores;
Papel, edición y gráficas	Incremento entregas directas, logística inversa
Refino de petróleo	Incremento de la intermodalidad
Industria química y caucho	Concentración centros productivos y de inventario; incremento envíos larga distancia; aumento del numero de proveedores; recalcificación cadena suministro; logística inversa.
Metalurgia	Incremento comercio internacional y envíos de larga distancia ; logística inversa
Maquinaria y equipamientos	Aumento envíos larga distancia; concentración de inventarios; incremento nº de proveedores;

Fuente: Elaboración propia

A medio plazo hay que prever un incremento generalizado de las actividades logísticas en toda la cadena de suministro.

Por subsectores, la fabricación de maquinaria y equipamientos es una de las actividades con mayores expectativas de crecimiento. Al incremento de la actividad esperada hay que sumar los cambios en la cadena de suministro: aumento de envíos, concentración de inventarios e incremento en el número de proveedores. Por ámbitos territoriales esto significa una demanda significativa de servicios logísticos en la comarca del Alto Deba, Duranguesado y, naturalmente, entorno a las tres capitales de los territorios históricos.

En segundo lugar se situaría la industria química y del plástico. Al igual que en el caso de la fabricación de maquinaria y equipamientos, se espera un dinamismo importante del sector así como algunos cambios significativos en la cadena de suministro, incluyendo procesos de logística inversa. En este caso los principales focos de demanda estarían principalmente entorno al área metropolitana de Bilbao y, en un segundo plano, de Vitoria y Donostia/San Sebastián.

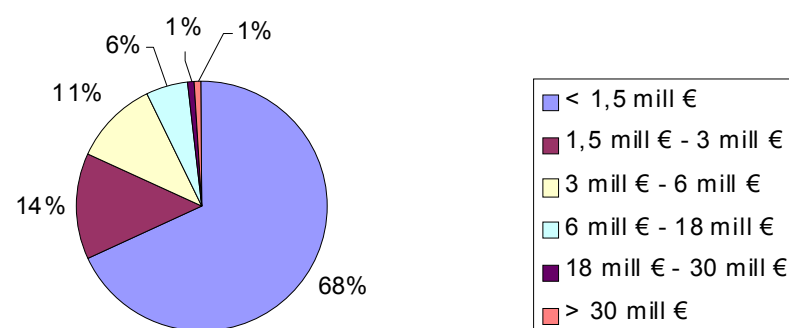
También la industria alimentaria incrementará sus necesidades logísticas durante los próximos años. Al crecimiento moderado del sector previsto para los próximos años, se ve reforzado por una mayor necesidad de entregas directas, incremento sustancial del número de proveedores y creciente implantación de procesos de logística inversa. En este caso los principales focos de demanda giran entorno a los grandes núcleos de población: Bilbao, Donostia/San Sebastián y Vitoria.

Algo más distanciado están sectores como el textil, el papel y artes gráficas y la metalurgia. En el primer caso a pesar de ser un sector con una presencia relativamente débil en la CAPV y una disminución de actividad, los profundos cambios en la cadena de suministro, como la deslocalización de la producción o el incremento envíos a larga distancia, genera nuevas necesidades de servicios logísticos.

El subsector papelerero, ediciones y artes gráficas también se ve afectado por ciertos cambios como el aumento del número de proveedores, el incremento en el número de entregas directas a clientes o la implantación de la logística inversa en muchos de los productos distribuidos.

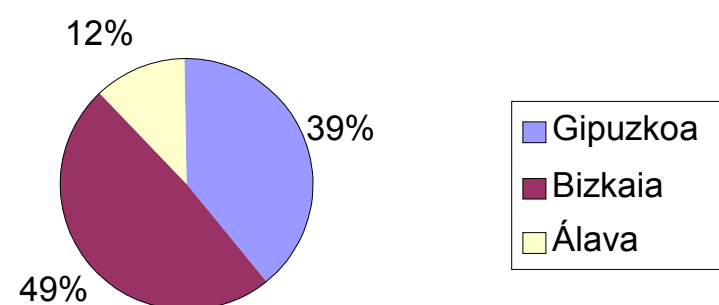
Un caso similar es el de la industria metalúrgica, pero potenciado por el mayor peso de esta actividad dentro del sector industrial de la CAPV. En este caso la comarcas afectadas son más numerosas. Además de las tres capitales habría que añadir el Duranguesado, el Alto y Bajo Deba, el Goierri y Tolosaldea.

Segmentación por facturación de las empresas de transporte y logística en la CAPV



Fuente: Elaboración propia a partir de la base de datos de DUN & BRADSTREET MARKETING 2002

Segmentación por facturación de las empresas de transporte y logística en la CAPV



Fuente: Elaboración propia a partir de la base de datos de DUN & BRADSTREET MARKETING 2002

1.3. Las prácticas logísticas actuales y tendencias

Se estima que el sector de la logística y transporte supone a nivel mundial un negocio de 3 billones de dólares, lo que representa un 11,7% del PIB mundial. La participación de este sector a nivel europeo, como se ha comentado, gira en torno al 12%². España, y en particular, la CAPV no son una excepción en la importancia creciente del peso de la logística en el PIB, y se habla de un peso en torno al 12% sobre el total del PIB.

En cuanto a las principales tendencias del sector logístico en la CAPV pueden citarse las siguientes:

- En primer lugar, tanto a nivel estatal como en la CAPV, en particular se ha de hablar de un **crecimiento** del sector de entre el 5% y el 15% anual. Los niveles anuales de crecimiento son diferentes según los segmentos del sector. En el próximo apartado se tratará más en profundidad este tema.
- Gran parte de este crecimiento es debido al fenómeno ya tratado en el apartado sobre la logística en Europa del aumento de la **externalización** de la actividad logística. La CAPV no es una excepción en esta tendencia, y se constata que los operadores del sector están cada vez realizando más actividades de valor añadido para las empresas industriales.
- Existe una gran cantidad de empresas pequeñas dedicadas al transporte. Esto hace que el sector de la logística en la CAPV muestre una gran **atomización** en cuanto al número de empresas. Como puede verse en el gráfico adjunto, el 68% de las empresas de transporte que operan en la CAPV facturan menos de 1,5 mill €..
- Otra clara tendencia es hacia la **concentración**. Es decir, las grandes empresas acumulan una buena parte de la facturación total del sector. Concretamente, se calcula que el 50% de la facturación corresponde a las 60 empresas mayores (el 8% del total).
- En cuanto a la **localización** de estas empresas, se observa que Bizkaia es la zona en la que se localiza un mayor número de empresas en la CAPV, seguida de Gipuzkoa. En el gráfico adjunto se pueden observar los datos sobre la situación geográfica de las empresas.
- Finalmente, se observa una tendencia hacia la **especialización** en los servicios ofertados. Esto puede explicarse por la necesidad que tienen las empresas pequeñas de diferenciarse para aportar más valor. Como respuesta, los grandes operadores logísticos están tendiendo a lanzar servicios especializados (de carga frigorífica, de productos farmacéuticos, etc.) Por citar un ejemplo, recientemente dos empresas importantes del sector a nivel estatal han lanzado al mercado servicios de transporte de servicios farmacéuticos. Es el caso de *SEUR Farma* y *Opelog* (del grupo Logista). Los mismos operadores, en el caso del transporte frigorífico, también dan servicio especializado. Logista

² Logística: la asignatura pendiente en materia de gestión. JL Méndez García de Paredes y Javier Oubiña Barbolla. Universidad Autónoma de Madrid.

lo hace a través de su filial T2 y SEUR está en pleno lanzamiento de *SEUR Frío*.

1.4. La industria logística regional: segmentación por actividad y por tamaño

Las empresas del sector de transportes y logística pueden agruparse basándose en seis aspectos directamente relacionados con el producto ofertado:

- El modo de transporte: carretera, ferrocarril, aéreo.
- El ámbito: local, regional, nacional, internacional.
- El valor añadido: transportistas, almacenistas, operadores logísticos.
- La especialización: temperatura controlada, mercancías clasificadas, vehículos, etc.
- El tipo de carga: carga completa, grupaje, paquetería industrial y mensajería.
- El servicio: urgente, convencional.

Las combinaciones posibles de estos aspectos dan lugar a los diversos segmentos del sector.

Teniendo en cuenta los objetivos del estudio, el análisis del sector se centrará exclusivamente en aquellos segmentos potencialmente usuarios de un Centro Logístico o Zona de Actividades Logísticas:

- Transportistas por carretera no especializados que transportan paquetería industrial.
- Transportistas por carretera especializados en servicios de mensajería nacional o internacional (couriers).
- Operadores logísticos.
- Transportistas por carretera no especializados (carga general) que realizan grupaje.
- Transportistas por carretera especializados en algunos segmentos de demanda.
- Transportistas del sector marítimo.
- Transportistas intermodales (ferrocarril).

A continuación se analizan las características de cada uno de los segmentos y se establece una relación de las principales empresas del segmento que operan en la CAPV.

Los transportistas de paquetería industrial

En la CAPV se han identificado algunas empresas de transporte de paquetería industrial con una facturación superior a los 3 M€. En el cuadro adjunto se puede consultar un listado de las mismas.

En cuanto a localización, estas empresas muestran preferencia por establecerse en un Centro Integrado de Mercancías, es decir, un centro logístico con altas prestaciones en cuanto a accesibilidad y funcionalidad de las naves y de la carga y descarga, y a la vez, situado cerca de los grandes núcleos industriales y de consumo.

Los requerimientos típicos de este sector en referencia a las dimensiones y tipologías de naves son los siguientes:

- Naves modulares de 8 – 10 metros de altura y de 40 – 50 metros de ancho.
- Muelles de carga/descarga cada 200 – 300 m².
- Oficinas (10 – 15 % del total).
- Patios de maniobra a ambos lados de la nave.
- Buena accesibilidad a vías rápidas y proximidad a centros de consumo.

Cabe señalar que la facturación señalada para AZKAR no se restringe a la actividad en la CAPV, sino a la globalidad de las actividades realizadas en España, por no ser ese dato de conocimiento público. En cualquier caso, se puede asegurar que AZKAR es una de las dos empresas más relevantes en el sector de la paquetería industrial en la CAPV. En los últimos años, las empresas de este segmento han experimentado unos crecimientos anuales entorno al 10%.

Los transportistas por carretera de mensajería nacional e internacional (couriers)

En la tabla adjunta se da una relación de las empresas importantes identificadas dedicadas al transporte de mensajería y courier que operan en la CAPV. Cabe destacar que la facturación asociada a estas empresas se identifica con el total de las operaciones realizadas en España.

El nivel de servicio ofertado por estas empresas determina el ámbito geográfico de sus mercados y su disposición sobre el territorio. Normalmente estas empresas tienen delegaciones en todas las provincias para poder recoger y distribuir con términos de tiempo muy ajustados. La accesibilidad a las vías rápidas es otro factor clave a la hora de escoger un emplazamiento.

En la tabla adjunta puede observarse la facturación de los principales grupos establecidos en la CAPV.

En los últimos años el sector ha experimentado un crecimiento entorno al 15% en el caso de los *couriers*, y un crecimiento menor (por debajo del 10%) para el caso de la *mensajería nacional*.

Los operadores logísticos

En la CAPV están operando los principales operadores logísticos que lo hacen a nivel estatal. Éstos consideran la zona de la CAPV como una de las más importantes de su negocio (después de Madrid y Barcelona), debido a la concentración industrial y de población. Entre estos operadores logísticos destacan los que aparecen en la tabla adjunta. Cabe matizar que la facturación asociada a estas empresas se identifica con el total de las operaciones realizadas en España.

Normalmente estas empresas tienen instalaciones en el centro de gravedad de amplias zonas y consolidan sus almacenes en uno central en la medida de lo posible. Otro fenómeno que se está dando es la gestión integral de almacenes de clientes. Es decir, estas compañías se encargan de la gestión y funcionamiento diario de los almacenes de algunos de sus clientes, que siguen siendo los propietarios de las instalaciones.

La accesibilidad a las vías rápidas es otro factor clave a la hora de escoger un emplazamiento.

En cuanto a las exigencias sobre la funcionalidad logística de las naves utilizadas por estas empresas destaca lo siguiente:

- Naves amplias y altas (10-12 m.)
- Un sólo patio de maniobra.
- Muelles de carga/descarga cada 750 m².
- Superficie dedicada a oficinas (10%).

En los últimos años, las empresas de este segmento han experimentado unos crecimientos anuales entorno al 10-15% y se espera que este crecimiento se mantenga.

Los transportistas de carga general no especializados

Entre los transportistas de carga general cabe distinguir dos tipologías. Por un lado se encuentran las empresas que se dedican al sector de transporte de cargas completas. La otra opción consiste en el transporte de cargas fraccionadas (también conocido como grupaje), si bien la mayoría de empresas de carga general compaginan ambas actividades. En general, se pueden desagregar los porcentajes de transporte de cargas completas y de cargas fraccionadas en un 80% y 20% respectivamente.

Los requerimientos típicos para las empresa que realizan actividades de grupaje, en referencia a las dimensiones y tipologías de naves son los siguientes:

- Naves modulares de 10-12 metros de altura
- Muelles de carga/descarga cada 500-600 m² de nave
- Oficinas (10 – 15 % del total)
- Un patio de maniobras
- Posibilidad de intermodalidad

Aquellas empresas que realizan exclusivamente actividades de carga completa, operan con unos menores requerimientos de calidad logística de las naves, e incluso pueden llegar a hacerlo sin existencia de la misma, sustituyéndola por una campa para aparcar camiones.

En la CAPV hay unas 38 empresas de transporte de carga general no especializada con una facturación superior a los 3 M€.

Doce de estas empresas superan los 10 M€ de facturación. Las más importantes aparecen en la tabla adjunta. Cabe señalar que TRANSPORTES INTERNACIONALES SAN JOSÉ se fusionó en septiembre de 2002 con TRANSPORTES LÓPEZ convirtiéndose en SJL, la primera empresa de transporte de carga general por facturación en la CAPV.

El 89% de las empresas se localizan en las provincias de Gipuzkoa y Bizkaia. Básicamente se distribuyen en el primer caso en las cercanías de Irún, y en el segundo, repartidas por toda el área funcional del Bilbao Metropolitano. De las cuatro empresas más importantes, dos se localizan en Bizkaia y otras dos (Transportes Internacionales San José y Transportes Miguel Catalán) están situadas en Gipuzkoa, en las municipios de Rentería e Irún respectivamente.

En los últimos años las empresas de este segmento han experimentado unos crecimientos anuales entorno al 5%.

Los transportistas especializados

Se han identificado una serie de empresas especializadas en el transporte de determinados tipos de mercancías localizadas en la CAPV y que superen los 3 M€ de facturación.

Las especializaciones más relevantes son el transporte en frío y mercancías peligrosas, dado que otras como mudanzas, construcción y automóviles tienen un interés relativo (debido a lo particular de sus instalaciones) por ubicarse en un Centro Logístico (en general, en suelo logístico estructurado).

Las empresas especialistas en frío se suelen ubicar alrededor de los grandes núcleos de consumo, mientras que los transportistas de materias peligrosas se concentran en el área cercana al puerto de Bilbao.

En lo referente a las exigencias sobre la funcionalidad logística de las naves utilizadas por estas empresas no existe un patrón definido debido a lo heterogéneo del sector.

El crecimiento más importante en los últimos años se ha producido en el subsector del frío, alcanzándose incrementos del 15% en el último año, precedidos de un comportamiento muy irregular en los años anteriores. El subsector de las cisternas (directamente relacionado con las mercancías peligrosas) ha tenido un comportamiento bastante estabilizado con crecimientos anuales entorno al 10%.

Transportistas marítimos

Los transportistas marítimos representan una parte muy importante en el sector del transporte de la CAPV debido al importante peso que los puertos vascos tienen en la logística de la zona. En la tabla adjunta aparecen los transportistas en relación con el modo marítimo que tienen una facturación superior a los 3 M€. En esa relación de empresas no se han incluido los consignatarios.

La mayoría de estas empresas se localizan en la zona cercana al Puerto de Bilbao, a pesar de que el Grupo ALGEPOSA tiene su sede en el Puerto de Pasajes. Los transportistas marítimos necesitan vastas extensiones de terreno para almacenar las mercancías transportadas y en el futuro tienen previsiones de necesidades de suelo.

La construcción de una ZAL del Puerto de Bilbao permitiría a estas empresas utilizar un espacio adaptado a sus necesidades. En el caso del Puerto de Pasajes el grado de ocupación roza el 100% por lo que sus posibilidades de admitir nuevas empresas se ve muy limitado.

Las necesidades logísticas de estas empresas en cuanto a naves son variables. Muchas de ellas operan incluso sin ellas, utilizando una campa para almacenar los containers o mercancías. Por otro lado, los transportistas marítimos valoran muy positivamente la posibilidad de apoyarse en la intermodalidad con el ferrocarril para gestionar las llegadas y salidas de mercancías al puerto.

En los últimos años este sector ha experimentado unos incrementos anuales entorno al 5%.

Los operadores intermodales

Se pueden distinguir dos tipologías:

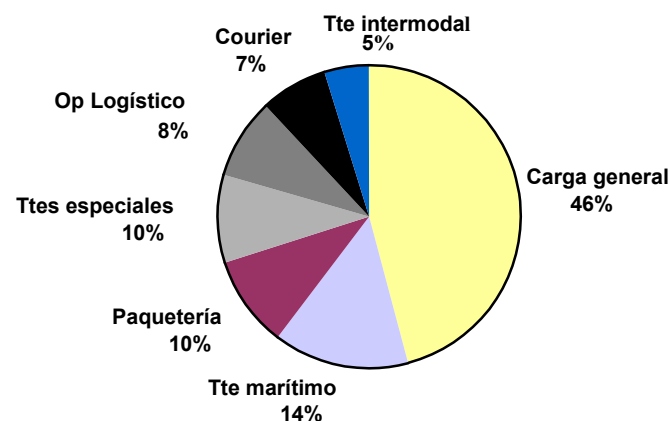
Operadores intermodales que realizan el transporte por cuenta de los cargadores y transportistas intermodales. Estas empresas ofrecen servicios ferroviarios con O/D las terminales vascas y diversas zonas de España y Europa. Sus clientes son los transportistas multimodales y los cargadores.

Transportistas intermodales que ofrecen a los cargadores realizar su transporte por ferrocarril. Sus clientes son los cargadores y sus proveedores de servicios son los operadores intermodales.

Las empresas más importantes que se han detectado en la CAPV son las detalladas en la tabla adjuntada. Estas empresas necesitan localizarse básicamente alrededor de los grandes nodos intermodales.

En los últimos años este tipo de empresas de transporte ha experimentado un crecimiento en España muy importante.

Segmentación por actividad de las principales empresas de transporte y logística en la CAPV



Fuente:Elaboración propia a partir de la base de datos de DUN & BRADSTREET MARKETING 2002

Principales operadores logísticos

Tipología de transportista	Porcentaje
Carga general	5%
Paquetería industrial	10%
Transportistas especializados	10%
Mensajería / Courier	7%
Transporte marítimo	5%
Operadores intermodales	10%
Operadores logísticos	10-15%

Fuente:Elaboración propia a partir de la base de datos de DUN & BRADSTREET MARKETING 2002

1.5. Conclusiones del sector del transporte y la logística en la CAPV

En la CAPV se han detectado unas 80 empresas que facturen más de 3 millones de euros dedicadas a la logística y al transporte. La distribución por especializaciones se muestra en la gráfica adjunta. Destaca el alto porcentaje de empresas de carga general, si bien este hecho obedece a que ese sector engloba a la totalidad de empresas de transporte por carretera de cargas completas o fraccionadas, desde un ámbito local hasta el internacional. En segundo lugar por número de empresas aparecen las representantes del transporte marítimo debido a la importancia de este sector en la CAPV.

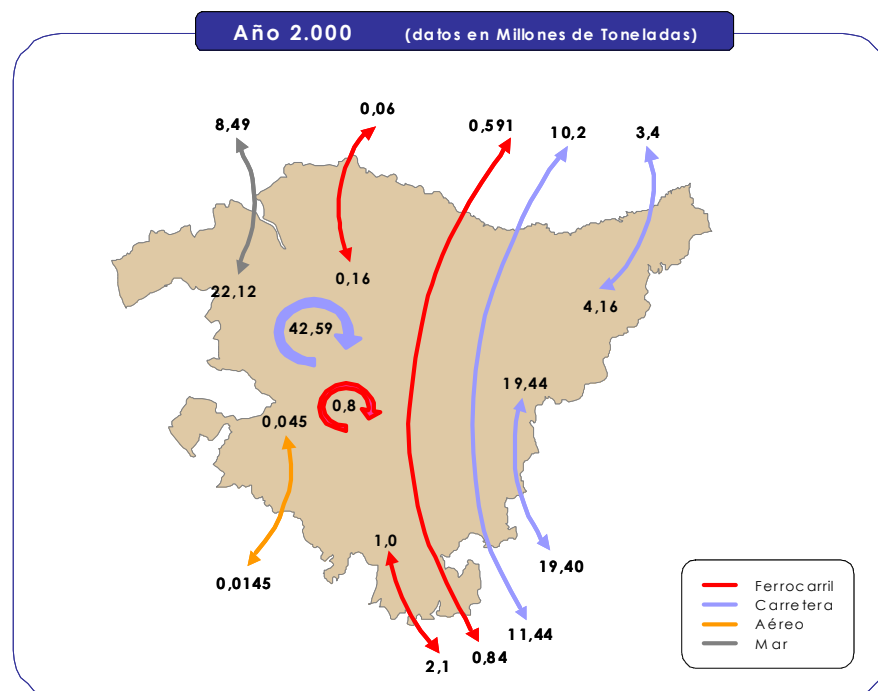
Se ha corroborado que prácticamente la mitad de las empresas de transporte se localizan en Bizkaia debido a que constituye un gran centro de consumo y producción, y a la presencia del Puerto de Bilbao.

En referencia a los crecimientos de las empresas se ofrece una tabla con los incrementos medios de los últimos tres años para cada uno de los sectores.

Destacan los operadores logísticos dado que presentan un incremento de casi un 15% y en los próximos años pueden adquirir aún más importancia relativa. En un segundo plano aparecen los sectores de Operadores Intermodales, Paquetería Industrial y Transportistas especializados, que con unos crecimientos entorno al 10% destacan sobre el resto de sectores del transporte en la CAPV.

Finalmente, destacar que los transportistas relacionados con el tráfico marítimo tienen unas expectativas muy positivas, sobretudo por las importantes inversiones que se están realizando en el Puerto de Bilbao.

Flujos de mercancías en la CAPV. Año 2000



Fuente:Elaboración propia

Principales flujos de mercancías en la CAPV por modo de transporte y tipología (año 2.000)

Modo	Tipo de flujo	2000 (millones de toneladas)		
		Entrada	Salida	Total
Carreteras	País Vasco – Europa	4,16	3,40	7,56
	País Vasco – España	19,44	19,40	38,84
	Tráficos internos País Vasco			42,59
	Tráficos de paso con Europa	11,44	10,20	21,64
Ferrocarril	País Vasco – Europa	0,16	0,06	0,22
	País Vasco – España	1,0	2,1	3,1
	Tráficos internos País Vasco			0,8
	Tráficos de paso con Europa	0,84	0,59	1,43
Marítimo	País Vasco – Resto	22,12	8,49	30,61

Fuente:Elaboración propia

2. Las oportunidades logísticas de Euskadi

Dentro de la diagnosis del sector logístico de la CAPV, se hace necesario realizar un análisis de los flujos de mercancías en la medida que éstos pueden ser generadores de logística estática en el ámbito estudiado. Se analizará la situación actual, la situación futura, una comparación con el eje mediterráneo y, finalmente, se establecerán las principales oportunidades que se deriven de los diferentes escenarios propuestos.

Para la confección del mapa de flujos de mercancías, se han utilizado principalmente las siguientes fuentes:

- Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera (2000), realizada por el Ministerio de Fomento.
- Observatoire des Trafics au travers des Pyrénées. Enquête transit (1999).
- Datos de intercambio de mercancías entre Francia y el País Vasco (1999) facilitados por la Fundación CETMO (Centro de Estudios del Transporte del Mediterráneo Occidental).
- Memorias de los Puertos de Bilbao y de Pasajes.
- Datos de tráfico de mercancías de RENFE (1999).
- Bases de Datos de AENA (2000).

La recopilación y el tratamiento adecuado de las fuentes citadas han permitido elaborar un plano (ver mapa adjunto) con la situación actual del flujo de mercancías (en anexo se puede consultar el detalle de los cálculos).

Los flujos descritos pueden resumirse en las siguientes tipologías³:

- *Movimientos de mercancías internos*: Flujos que se dan entre cada una de las provincias de la CAPV.
- *Intercambios peninsulares*: Flujos entre el País Vasco y el resto de España.
- *Comercio internacional*: Flujos originados por la actividad de comercio internacional vasco.
- *Tránsitos de paso*: Flujos entre diferentes regiones de España y Europa que tienen su paso por la CAPV.

Todos estos flujos se han intentado separar por modo de transporte (sobre todo en el caso de la carretera y el ferrocarril), lo que permitirá hacerse una idea más acertada de las diferentes necesidades logísticas.

Como se puede observar, el peso del transporte por carretera es muy elevado en comparación a los otros tres modos: marítimo, ferrocarril y aéreo. Mientras que el total de flujos movidos en carretera representa el 67% del total, el transporte marítimo se queda en un 30% y el ferrocarril representa 2% y otros modos de transporte el 1% restante. En el campo de las mercancías, el transporte aéreo representa una proporción despreciable si se compara con el resto de modos.

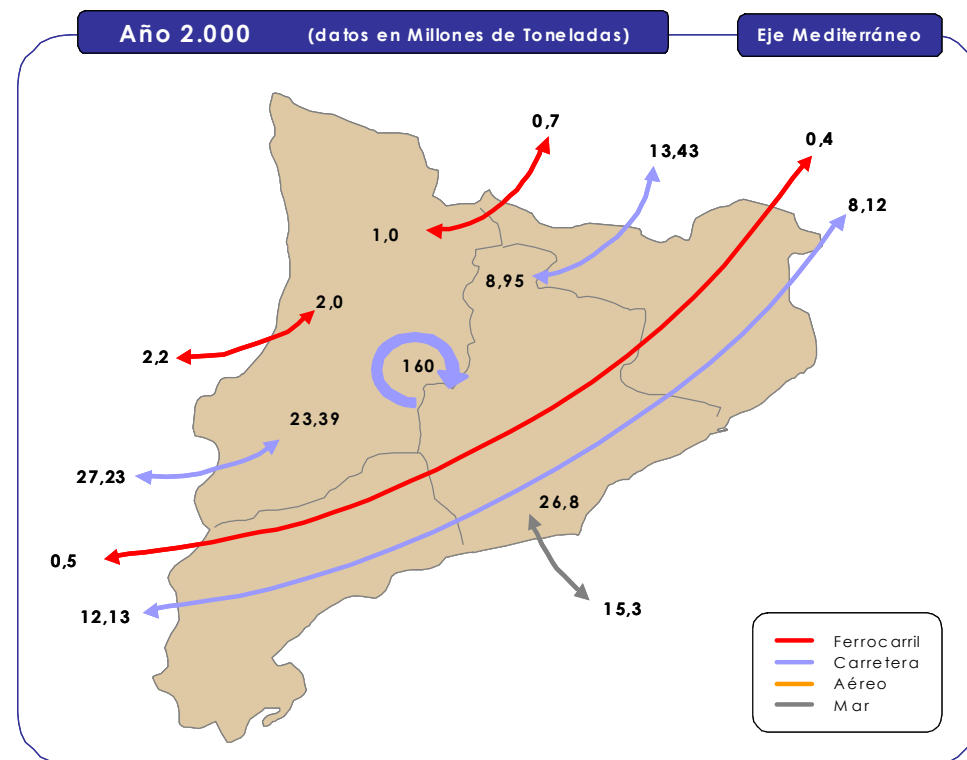
³ Los datos disponibles no permiten hacer un desglose más detallado (e. Flujos Castilla y León-Navarra con el País Vasco, Flujos Cantabria con País Vasco, etc.)

El transporte marítimo y aéreo se tratarán más adelante con detenimiento, cuando se comenten las infraestructuras modales de los Puertos y Aeropuertos. En cuanto a magnitudes, el transporte marítimo tiene gran importancia dentro del sistema de la CA de Euskadi. Concretamente, el Puerto de Bilbao, sobretodo a raíz de las inversiones en curso, va a jugar un papel clave en el futuro de la logística en la zona. Por su parte, el transporte aéreo, aunque tenga un peso relativo pequeño, juega un papel importante en lo referente a tipologías concretas de productos (perecederos, transporte urgente, etc.) En la CAPV este tipo de transporte está muy focalizado en el Aeropuerto de Vitoria (Foronda).

En cuanto al transporte por carretera, puede observarse que el flujo de intercambio (tanto de entrada como de salida) con el resto de la Península Ibérica es muy importante. En concreto, en ambos casos, casi se llega a los 20 millones de Tn al año. Por lo que respecta al movimiento internacional de mercancías por carretera desde la CAPV, se observa que son mayores los flujos de entrada que los de salida, aunque el desequilibrio no es muy pronunciado. Mientras que cada año casi 3,5 millones de Tn salen de la CAPV hacia un destino extranjero, el flujo inverso representa un poco más de 4 millones de Tn anuales. Finalmente, los flujos de paso por carretera presentan un desequilibrio similar al caso de los intercambios internacionales. Las mercancías totales que pasan en dirección hacia el sur son algo superiores a las que lo hacen en sentido opuesto (casi 11,5 millones de Tn frente a algo más de 10 millones anuales).

Como ya se ha comentado anteriormente, el transporte por ferrocarril tiene un peso relativo pequeño, pero no se puede olvidar su papel en el transporte de determinadas clases de mercancías (metalúrgicas, vehículos, etc.) y el previsible mayor protagonismo que las autoridades europeas quieren darle para fomentar la intermodalidad del transporte. En cuanto a los flujos actuales, cabe destacar las más de 2 millones de Tn que anualmente viajan hacia la Península con su origen en la CAPV (se estima que entorno al 45% de estas mercancías tiene su origen en los puertos vascos). También cabe destacar, aunque las magnitudes sean poco importantes, el mayor desequilibrio que se observa en este modo de transporte en los intercambios internacionales. La misma circunstancia se da en los tráficos de paso. Anualmente, las mercancías que circulan de norte a sur presentan cifras mayores que las que lo hacen en sentido contrario. Además, en este caso también el desequilibrio es mayor (en términos relativos) que en el caso de la carretera.

Flujos de mercancías en el arco mediterráneo



Fuente:Elaboración propia

Principales flujos de mercancías en la CAPV por modo de transporte y tipología (año 2.000)

Modo	Tipo de flujo	2000 (millones de toneladas)		
		Entrada	Salida	Total
Carreteras	Cataluña – Europa	8,95	13,43	22,38
	Cataluña – España	23,39	27,33	50,72
	Tráficos internos Cataluña			160
	Tráficos de paso con Europa	12,13	8,12	20,25
Ferrocarril	Cataluña – Europa	1,0	0,7	1,7
	Cataluña – España	2,0	2,2	4,2
	Tráficos internos Cataluña			n.d.
	Tráficos de paso con Europa	0,5	0,4	0,9
Marítimo	Cataluña – Resto	26,80	15,30	42,10

Fuente:Elaboración propia

Este mismo análisis se puede realizar para el eje mediterráneo. En el plano adjunto se pueden ver los resultados de los flujos en esta zona. Como el objeto del estudio se ciñe a la CAPV, estos flujos deben analizarse en términos comparativos (Eje mediterráneo Vs. Eje atlántico).

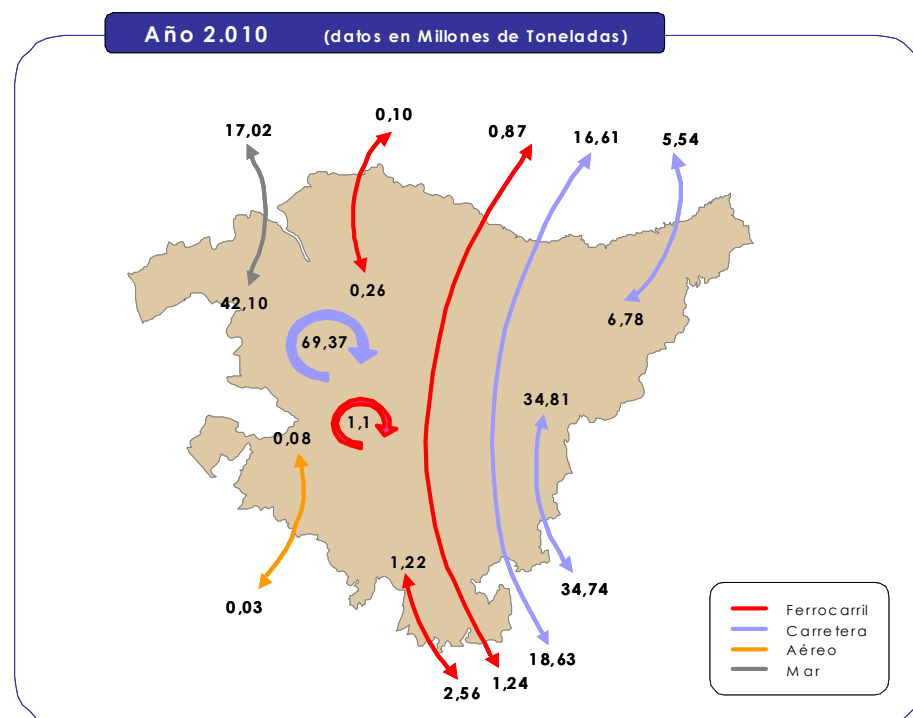
Las fuentes de información utilizadas para desarrollar este han sido las siguientes:

- Página WEB del IDESCAT (Institut d'Estadística de Catalunya)
- Encuesta Nacional de Transporte por Carretera, Ministerio de Fomento.
- Memorias de los Puertos de Barcelona y Tarragona.
- Le trafic fret à la frontière Franco – Espagnole du Rossillon, any 1990 a 2000. SNCF, Direction de Montpellier.

Las principales conclusiones que se pueden extraer de la comparación del eje mediterráneo y atlántico comparación son las siguientes:

- En primer lugar, hay que destacar que los porcentajes de mercancías transportadas mediante los diferentes modos son similares en ambos casos. Efectivamente, el peso del transporte por carretera está en torno al 65%, mientras que el transporte marítimo representa el 30%, y el restante 5% es para el transporte en ferrocarril.
- En cuanto a las magnitudes de los flujos, se observa que, en general, los flujos en el eje mediterráneo son mayores a los del eje atlántico.
- Además, en los intercambios de mercancías con el resto de la península y con Europa se observa un desequilibrio en el sentido contrario al del eje atlántico. Es decir, mientras que en el caso anterior los volúmenes de importación eran superiores, en el eje mediterráneo, las exportaciones son más importantes. Este desequilibrio se da sobretodo en el intercambio de mercancías por carretera. La principal razón de este resultado hay que buscarla en la histórica vocación exportadora de la principal región del eje mediterráneo: Cataluña.
- Se observa, sin embargo, que los flujos de paso entre la península y Europa son la excepción de los dos últimos puntos. Efectivamente, en cuanto a las magnitudes de los flujos se puede decir que son bastante similares, y se observa un mayor peso de las mercancías que circulan de norte a sur. Este resultado confirma la importancia que tiene la CAPV con relación a los tráficos internacionales entre la península y Europa (sobretudo los que tienen origen/destino Francia).

Estimación flujos de mercancías en la CAPV. Año 2010



Fuente:Elaboración propia

Principales flujos de mercancías en la CAPV por modo de transporte y tipología (año 2.010)

Modo	Tipo de flujo	2010 (millones de toneladas)		
		Entrada	Salida	Total
Carreteras	País Vasco – Europa	6,78	5,54	12,31
	País Vasco – España	34,81	34,74	69,56
	Tráficos internos País Vasco			57,24
	Tráficos de paso con Europa	18,63	16,61	35,25
Ferrocarril	País Vasco – Europa	0,25	0,09	0,34
	País Vasco – España	1,22	2,56	3,78
	Tráficos internos País Vasco			0,88
	Tráficos de paso con Europa	1,24	0,87	2,12
Marítimo	País Vasco – Resto	42,1	17,02	59,12

Fuente:Elaboración propia

Para completar el análisis de los flujos de mercancías en la CAPV, se debe hacer una previsión de lo que puede ser la situación en un plazo medio. Para este propósito se ha considerado adecuado un plazo de diez años. La metodología que se ha seguido ha consistido en aplicar crecimientos diferenciados anuales (por modo de transporte y por tipologías de flujo) a la situación actual (año 2000, eje atlántico).

Estos crecimientos se verán afectados por múltiples factores, de los cuales no todos son estrictamente comerciales. Entre los factores que más influirán en la determinación final de estos crecimientos cabe destacar: las políticas comunitarias de fomento de la intermodalidad (ya comentadas en el apartado anterior), la incorporación de nuevos países a la Unión Europea (y el grado en que estas incorporaciones puedan afectar al comercio exterior), la captación de tráfico en el Puerto de Bilbao, la evolución de las infraestructuras intermodales en el País Vasco, etc.

Las ratios aplicadas se pueden consultar en el Anexo 3 (Análisis de flujos de mercancías). Se ha procurado realizar estimaciones conservadoras. Además, se han establecido crecimientos según se tratara de flujos exógenos (los que hacen referencia a los intercambios de mercancías entre la CAPV y otras zonas geográficas y a los flujos de paso) o endógenos (los que hacen referencia a las mercancías que se mueven entre diferentes zonas de la CAPV).

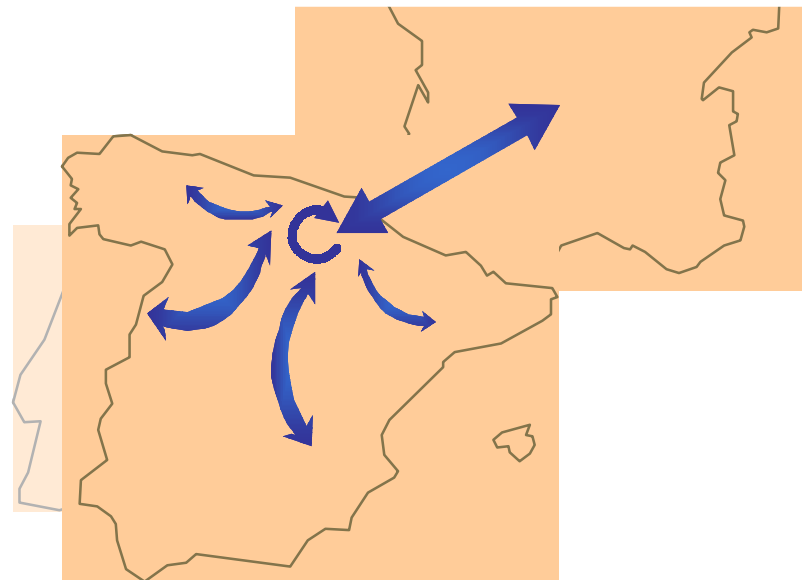
Para realizar la estimación de los flujos marítimos se han extrapolado los resultados obtenidos en el análisis del Puerto de Bilbao que se presenta en la sección de infraestructuras modales.

Como se puede observar en el gráfico adjunto, los resultados obtenidos permiten extraer las siguientes conclusiones:

- El papel del transporte por carretera seguirá siendo preponderante, aunque el transporte por ferrocarril también experimentará sensibles crecimientos.
- Hay que tener en cuenta que, a pesar de los esfuerzos hechos desde diferentes administraciones para fomentar la intermodalidad, las nuevas infraestructuras ferroviarias tardarán todavía un cierto tiempo en presentar una disponibilidad total para el tráfico de mercancías.
- Los desequilibrios en el intercambio de mercancías no han variado de sentido porque la metodología utilizada no ha permitido tener en cuenta variaciones en este sentido.
- Finalmente, destacar la gran importancia que adquirirán los tráfico marítimos y el papel clave que jugarán en la logística de toda la CAPV.

Una vez establecido el escenario presente y futuro de los flujos de mercancías en la CAPV y de haberla comparado con los flujos del eje mediterráneo, se pueden determinar las principales oportunidades logísticas que se le presentan al País Vasco. Estas oportunidades pueden resumirse de la siguiente forma:

Oportunidad logística de la CAPV: Rótula Península – Continente (Puerta Atlántica de Europa)



- *Endógenas*

Se trata de la logística estática procedente del almacenaje y distribución de las mercancías con origen/destino en el País Vasco. Las oportunidades desde el punto de vista logístico pasarán por dotar de unas infraestructuras de calidad capaces de absorber los crecimientos de toneladas generadas en los próximos años.

Tradicionalmente, estas mercancías eran tratadas por los almacenistas y distribuidores o por los almacenes de los propios grupos cargadores. Actualmente, y como ya se ha mostrado anteriormente al tratar el tema de la externalización de servicios logísticos, existe una mayor demanda de suelo por parte de los operadores logísticos y de transportistas especializados frente a la tradicional demanda de suelo para almacenaje de los propios fabricantes y los almacenistas-distribuidores.

- *Rótula Península – Continente: Puerta Atlántica de Europa*

Como se ha podido comprobar en la comparación de los flujos de mercancías entre el eje atlántico y el mediterráneo, la situación geográfica de la CAPV y sus comunicaciones con el resto de España y de Europa, hacen que sea una zona de mucho tránsito de mercancías. En este sentido, estas mercancías suponen una oportunidad logística en la medida que se consiga una rotura en la carga, porque sino, simplemente suponen un tránsito (lo que provoca un aumento de la congestión, mayor contaminación medioambiental, etc.).

Por tanto, lo que se debe perseguir con este tipo de tránsitos es provocar un punto de rotura (por cambio de modo). Esto será posible en la medida de que se dote la CAPV de uno o de varios centros de intercambio modal, que sean capaces de atraer mercancías que antes realizaban el cambio modal en una instalación localizada en un lugar diferente (entraban por otro puerto, iban en camión hasta Francia donde se realizaba el cambio al ferrocarril, etc.) o atraer nuevas mercancías que antes no hacían intercambio modal (esta captación de tráfico se verá muy favorecida por la entrada del ferrocarril UIC en la CAPV y por la política de la Unión Europea de fomento del transporte intermodal).

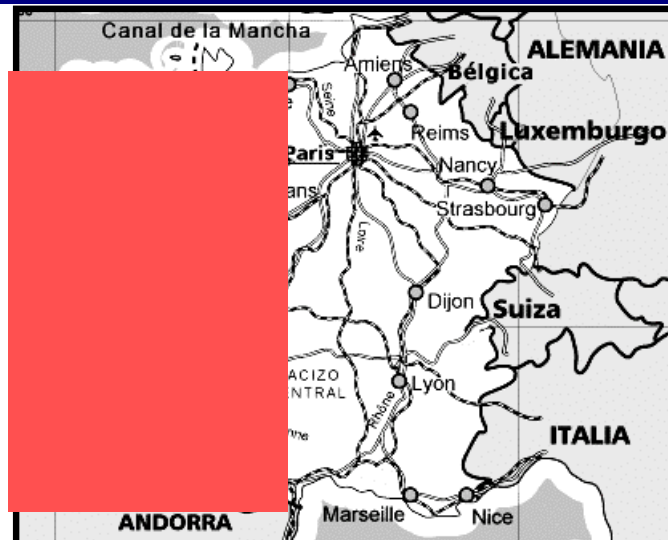
- *Distribución atlántico-peninsular*

Esta oportunidad logística surge al analizar la situación de la CAPV en referencia a los *hinterlands* a los que podría llegar a servir.

En este sentido, el Oeste de Francia supone para el País Vasco una oportunidad muy importante. Se trata de una región importante en cuanto a población y a producción industrial, con grandes necesidades de logística y distribución y una gran capacidad de atracción de flujos de mercancías. Esta región está siendo servida sobretodo desde otros puertos, de los que Bilbao está actuando en la actualidad de *feeder*. Si en un plazo medio, el Puerto de Bilbao, gracias a las inversiones que se están realizando y a una correcta política comercial, logra aumentar su área de influencia, la citada región representará una gran oportunidad, ya que no dispone de puertos importantes.

Además, no se debe olvidar el *hinterland* formado por la propia península ibérica, donde ya ha quedado demostrado que la CAPV goza de una posición logística pri-

Oportunidad logística de la CAPV: Distribución atlántico-peninsular (Eje Arco – Atlántico)



vilegiada. En concreto, se puede decir (y se demostrará más adelante en el capítulo sobre Puertos) que Bilbao supone el principal nodo de entrada desde la Fachada Norte hacia el centro peninsular.

- *Portal transoceánico*

El análisis del sistema portuario del País Vasco muestra una serie de palancas de crecimiento del Puerto de Bilbao y su potencialidad como portal transoceánico, entre ellas:

- Por un lado, la captación de tráficos con origen/destino América (sobre todo Sudamérica), de tal forma que Bilbao podría consolidarse como plataforma preferente de los intercambios latinoamericanos con Europa.
- El desarrollo del Puerto de Bilbao en su papel de *gateway* en el mercado Atlántico-Europa, en el que ya tiene protagonismo dada su posición como puerto natural para el acceso de las mercancías del Norte de Europa y Norteamérica hacia la península Ibérica.
- La especialización del puerto de Pasaia como complemento de los tráficos de Bilbao.

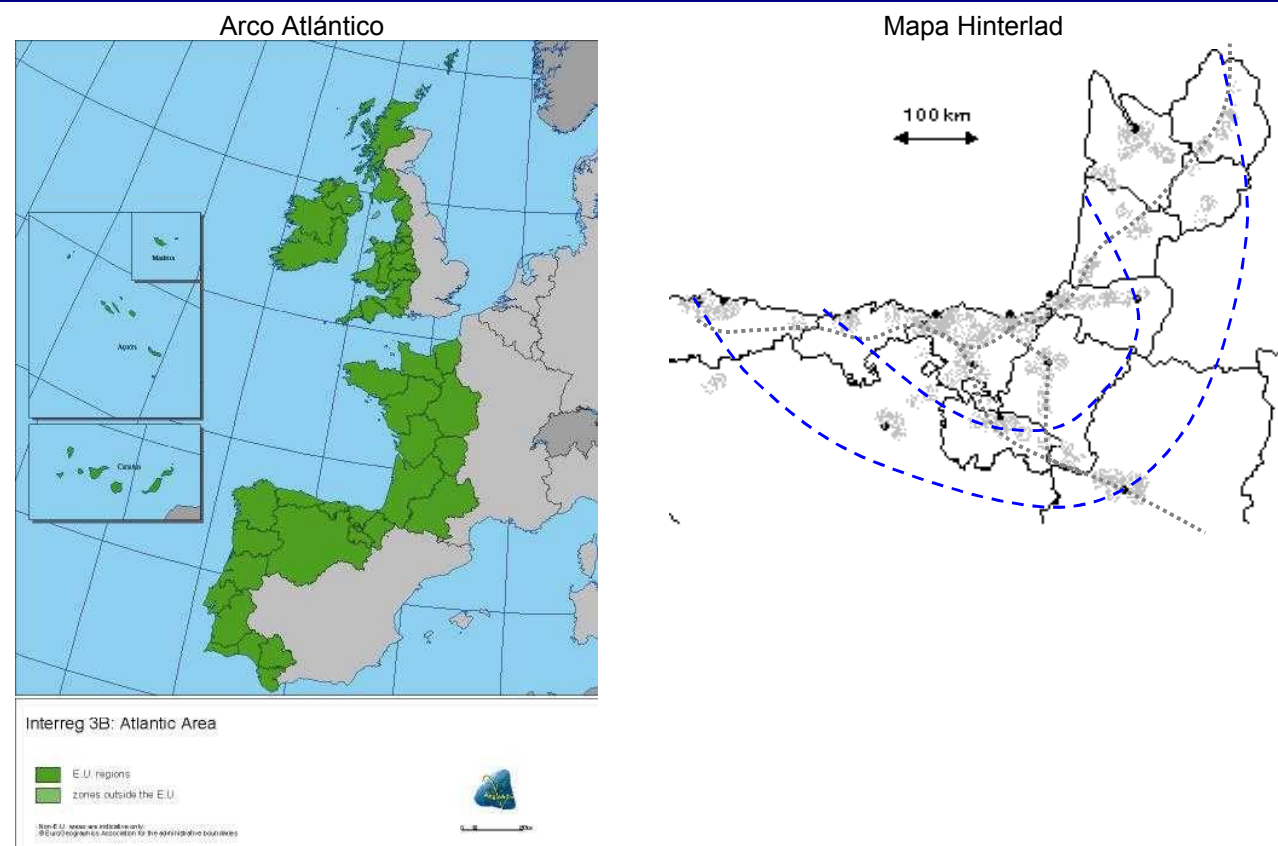
Una vez descritas las diferentes oportunidades que se le presentan a la CAPV desde un punto de vista logístico, cabe destacar la importancia de las infraestructuras (carreteras, ferrocarril, puertos, etc.) y de las instalaciones logísticas (centros intermodales, centros logísticos, etc.) como premisa necesaria para poder aprovechar las citadas oportunidades.

En concreto, se puede observar que los dos últimos grupos de oportunidades descritas (la de jugar un papel importante en la distribución atlántico-ibérica y la de convertirse en un gran portal transoceánico) están muy ligadas al éxito del actual proceso de inversión y transformación que está realizando el Puerto de Bilbao.

El aprovechamiento de los otros dos grupos de oportunidades (la derivada del crecimiento de los flujos endógenos y la de jugar un papel de rótula entre la península y Europa) tienen más relación con dotar a la CAPV de instalaciones logísticas adecuadas (centro intermodal, centros de distribución, etc.) para poder dar valor añadido a los citados flujos.

Lógicamente, todo lo expuesto va muy ligado entre sí, y no se pueden realizar compartimentos estancos, ya que se han de ver las oportunidades y la manera de aprovecharlas en su conjunto para toda la CAPV.

Arco Atlántico y Euroregión



Fuente:

Extensión, población residente y densidad del *hinterland* entorno a la CAPV

	Extensión Km2	Población	Densidad Hab/Km2
CA de EUSKADI	7.235	2.099.829	290
Álava	3.037	282.989	93
Bizkaia	2.217	1.140.288	514
Gipuzkoa	1.981	676.552	342
CF de NAVARRA	10.391	530.819	51
CANTABRIA	5.321	535.131	101
LA RIOJA	5.045	276.702	55
AQUITANIA	41.309	2.908.359	70
MIDY-PYRÉNÉES	45.348	2.551.687	56
Total	114.649	8.902.527	78

Fuente: Eustat, INE y INSEE

3. La plataforma Euskadi - Aquitania

3.1. Posicionamiento territorial

La CAPV se encuentra situada estratégicamente en el centro del Eje Atlántico europeo. Este es, junto al Eje Dorsal o *banana* europea (desde Londres hasta el norte de Italia, pasando por París y el área Rhin-Rhur) y el Arco Mediterráneo (Valencia, Barcelona, Lyon), el tercer gran eje económico del Viejo Continente. En el ámbito peninsular la CAPV se ubica en la rótula formada por la cornisa Cantábrica y el eje del Ebro, en un área de alto potencial económico.

Esta ubicación estratégica como zona de paso entre los mercados peninsulares y el resto de Europa sitúa a la CAPV como centro de un *hinterland* de cerca de nueve millones de habitantes. Además de la propia CAPV, el *hinterland* incluye las regiones francesas de Aquitania y Midy Pirinées, al norte; la CF de Navarra, al este; Cantabria, al oeste; y La Rioja, al sur.

La capacidad de atracción de actividades dentro del área estará en función de la distancia. En un primer radio de unos 150-200 km se sitúa una primera área de influencia formada por la CAPV, la CF de Navarra, La Rioja, Cantabria y los departamentos fronterizos de la región de Aquitania. En un segundo arco estarían el resto de Aquitania, Midy Pyrenées y algunas zonas de CCAA cercanas.

La distribución de la población a lo largo de los 114 mil km² que forman el área no es uniforme. La densidad media es relativamente baja, con 78 personas por km² (frente a los 114 de Europa), con la CAPV como territorio de mayor densidad (290 habitantes por km²).

El sistema de ciudades cuenta con apenas tres grandes núcleos de población, entorno al millón de personas, apoyado por una extensa red de ciudades intermedias.

Las principales áreas residenciales se hallan comunicadas por una amplia red de autopistas. Así mismo, están previstos importantes proyectos de mejora de las conexiones ferroviarias entre los distintos territorios.

3.2. Caracterización socioeconómica

Producto Interior Bruto, distribución del VAB y Poder de Paridad de Compra						
	PIB (millones Ecus-Euros)	Distribución del VAB				PIB habitante PPS
		Agricultura	Industria	Construcción	Servicios	
CA de EUSKADI	35.015	1,4%	35,9%	7,0%	55,7%	16.702
Álava	5.744	2,2%	43,0%	6,2%	48,4%	20.335
Bizkaia	17.737	1,1%	31,5%	8,0%	59,4%	15.584
Gipuzkoa	11.534	1,5%	39,0%	6,0%	53,5%	17.082
CF de NAVARRA	9.237	4,7%	36,7%	7,8%	50,8%	17.755
CANTABRIA	7.093	3,9%	31,5%		64,6%	13.255
LA RIOJA	4.040	11,2%	35,2%		53,6%	14.601
AQUITANIA	48.258	11,2%	19,9%	5,3%	63,6%	16.668
MIDY-PYRÉNÉES	48.400	4,50%	18,3%	5,2%	72,0%	19.300
Total	187.058					18.103

Fuente: Eustat, INE y INSEE

Importaciones, Exportaciones y actividad industrial				
	Importaciones (millones Ecus)	Exportaciones (millones Ecus)	Industria	
			Empleados	Establecimientos > 500 empleados
CA de EUSKADI	6.672	9.599	202.088	26
Álava	1.379	3.146	39.129	5
Bizkaia	3.353	3.444	85.288	11
Gipuzkoa	1.940	3.009	77.671	10
CF de NAVARRA	2.840	3.920	61.700	9
CANTABRIA	n.d.	n.d.	34.140	0
LA RIOJA	n.d.	n.d.	30.173	0
AQUITANIA	6.293	8.883	163.504	31
MIDY-PYRÉNÉES	n.d.	n.d.	156.300	43
Total			647.905	109

Fuente: Eustat, INE y INSEE

Se trata de un área económica de cierto peso tanto en el ámbito peninsular como europeo. El PIB anual del conjunto de la zona sumaba en 2000 unos 187 mil millones de euros con un nivel económico per cápita entorno a la media europea. Por su parte la CAPV, junto con la CF de Navarra más Cantabria y la Rioja suponen algo más de 86 mil millones de euros (14,3 billones de ptas).

La estructura económica difiere sensiblemente de un ámbito a otro. En el caso de la región francesa de Aquitania y la CCAA de La Rioja, la actividad agrícola mantiene un peso importante en el conjunto del PIB. En ambos casos estamos hablando de un peso de las actividades agropecuarias del 11,2% del VAB. Este es un porcentaje sensiblemente superior al de la CAPV, la CF de Navarra o la mayor parte de la región del Midy Pyrenées.

La CAPV y la CF de Navarra mantienen una estructura económica bastante equilibrada: un sector primario entorno al 2-4% del VAB; una industria que suma entre un 30% y un 45% de la actividad económica; y unos servicios que representan el 50-60% del producto generado.

La industria es uno de los ejes económicos del área. Con cerca de 650 mil ocupados en este sector, la actividad industrial es uno de los principales ejes económicos de la región.

La CAPV, con más de 200 mil trabajadores en el sector secundario, es el principal centro industrial. Con un tejido económico trufado de pequeñas y medianas empresas, la industria vasca tiene un carácter netamente exportador. A diferencia de las regiones francesas, en la CAPV se contabiliza un menor número de establecimientos o centros productivos de gran tamaño. A pesar de ello, como muestran las estadísticas de importación y exportación, el grado de apertura de la economía vasca es muy significativo.

3.3. La Plataforma logística Euskadi-Aquitania

Transportes y comunicaciones en la Euroregión								
	Autop. km	Ferroc. km	Tráfico aéreo			Tráfico marítimo		
			Aerop.	Pasajeros	Mercancías (t)	Puertos	Buques	Mercancías (miles t)
CA de EUSKADI	463	611	3	2.288.491	39.774	3	5.114	26.172
Álava	172	156	1	144.412	33.776			
Bizkaia	146	266	1	1.969.245	5.684	2	3.692	22.411
Gipuzkoa	145	189	1	174.834	314	1	1.422	3.761
CF de NAVARRA	213	241	1	278.463	631			
AQUITANIA	730	1.685	6	4.145.182	15.300	2	5.088	13.045
Dordogne		359	2	53.490				
Gironde	343	449	1	2.792.000	14.000	1	3.133	8.682
Landes	51	312						
Lot et Garonne	117	258	1	25.592				
Pyrenées Atlantiques	219	307	2	1.274.100	1.300	1	1.955	4.363
Total EUROREGIÓN	1.406	2.537	10	6.712.136	55.705	5	10.202	39.217

Fuente: Euroregión 2000. Eustat

La posición geográfica de Euskadi y Aquitania le confieren un paso natural entre los mercados europeos y el resto de la Península. Esto se traduce en un importante flujo de personas y mercancías a través de este corredor, siendo la carretera el principal modo de transporte.

Si bien el área dispone actualmente de ciertas infraestructuras logísticas y de transporte, para los próximos años hay que prever un importante desarrollo de las infraestructuras de transporte intermodales, especialmente en lo referente al ferrocarril.

La red de infraestructuras viarias de alta capacidad dan cobertura al conjunto del área así como aseguran una buena comunicación con el resto de Europa y del Estado. En cuanto a los centros de transporte de mercancías por carretera, la oferta actual se concentra en: Zaisa (Irún), 20 Has más posible ampliación de otras 20 Has; CTV de Vitoria, 33 Has más posible ampliación de otras 50-60 Has; Aparkabisa (Bilbao), 20 Has más posible ampliación de otras 15-20 Has; y Burdeos-Fret, 60 Has.

A parte de la ampliación de las actuales instalaciones, a medio plazo hay que prever el desarrollo de nuevos centros de mercancías, incluyendo nuevas plataformas intermodales.

La nueva red de alta velocidad junto con la modernización de la red de transporte convencional debe dotar al territorio de una oferta de transporte alternativa a la carretera. Esto permitiría absorber parte del tránsito de mercancías y viajeros por carretera, descongestionando algo el paso de Irún. Actualmente existen cuatro estaciones intermodales: Irún-Hendaia, con diferentes anchos de vía obliga a la ruptura de carga; Burdeos-Hourcade; CEF de Baiona-Mougerre; y Jundiz. El elevado crecimiento de los flujos de mercancías demandan de un mayor desarrollo de las conexiones intermodales entre carretera, ferrocarril y marítimo.

Bilbao es el principal puerto del área (3.700 buques y 22,4 millones de toneladas de mercancías), bastante por delante de Bayona (1.955 buques y 4,3 millones de toneladas) y Burdeos (3.100 buques y 8,6 millones de toneladas). Cabe destacar además elevado potencial de crecimiento del Puerto de Bilbao tanto en transitos como en número de operaciones.

Finalmente, el sistema aeroportuario de la Euroregión está formado por cinco aeropuertos. De estos tres tienen un peso significativo ya sea en mercancías o personas. El aeropuerto de Bilbao está centrado básicamente en el transporte de viajeros (2 millones pasajeros/año). En el otro extremo se encuentra el aeropuerto de Foronda (Vitoria) claramente especializado transporte de mercancías (40.000 toneladas/año). Por su parte el aeropuerto de Burdeos tiene un uso mixto (2,7 millones de viajeros/año y 14.000 toneladas/año).