

Geophilia

o sentir e os sentidos
da Geografia

Homenagem a
Jorge Gaspar



GEOPHILIA

O sentir e os sentidos da Geografia



Centro de Estudos Geográficos da Universidade de Lisboa

Título Geophilia: o sentir e os sentidos da Geografia
Homenagem a Jorge Gaspar

Organização: Alina Esteves, Carminda Cavaco, Diogo Abreu,
Eduarda Marques da Costa, Eduardo Brito Henriques, Iva Pires,
Jorge Rocha, José Manuel Simões, Luís Moreno, Margarida Queirós,
Maria Alexandre Lousada, Maria Lucinda Fonseca, Mário Vale,
Nuno Marques da Costa, Paulo Morgado, Teresa Alves

Área de Investigação de Geografia Humana
Centro de Estudos Geográficos da Universidade de Lisboa

Edição: Centro de Estudos Geográficos da Universidade de Lisboa

Formatação de Texto: Rute Vieira

Capa: João Telha sobre cartograma de Jorge Gaspar

Composição e Impressão: Colibri Artes Gráficas

ISBN: 978-972-636-177-0

Depósito Legal n.º 267 424/07

Lisboa, 28 de Novembro de 2007

LAS ACTIVIDADES LOGISTICAS EN AMBITOS METROPOLITANOS. Globalización funcional vs. Difusión espacial en la región metropolitana de Madrid

Manuel Valenzuela Rubio

Universidad Autónoma de Madrid

I. INTRODUCCIÓN

La logística como actividad económica se ocupa de solucionar a las empresas industriales y de servicios sus necesidades de movilidad a lo largo de todo el proceso productivo. Se trata de un sector en pleno proceso de cambio, innovación e internacionalización, que ha dado un giro radical a la visión tradicional de la logística reducida al mero transporte de mercancías. Actualmente, en cambio, se perfila como una actividad compleja que va más allá del simple movimiento de mercancías, abarcando un conjunto de servicios entre los que se incluyen la gestión y realización de inventarios, el almacenaje, la facturación y distribución de mercancías en un contexto económico y espacial cada vez más globalizado. Se pasa, así, del tradicional concepto de transporte al de 'servicios de gestión de mercancías', lo que le permite no sólo cumplir con las crecientes exigencias del mercado sino también reducir los costes de fricción generados a lo largo del funcionamiento del flujo de mercancía (Aguilar, 2001). Por otra parte, la globalización y especialización de la producción está influyendo sobre las estructuras de distribución en el sentido de que un número menor de instalaciones de producción especializada están atendiendo las necesidades de mercados que abarcan grandes zonas geográficas aportando una mayor complejidad a los transportes y un aumento de los costes logísticos; por ello, existe una tendencia generalizada a reducir y concentrar los almacenes de distribución con el fin de minimizar '*stocks*' y los elevados costos financieros y riesgos que conllevan; se trata, en definitiva, de la implicación del transporte en los sis-

temas de producción ‘*just in time*’, lo que significa que la logística está realizando funciones de incremento del valor de la carga más allá de puro transporte modal o multimodal (etiquetado, envasado, pequeños montajes, etc.); se puede hablar, por tanto, del nacimiento de una logística de valor añadido (Informe SPIM, s.a.:1-2)

En los últimos años la logística ha ido ganando posiciones como actividad productiva y reforzando su presencia espacial, sobre todo en ciudades dotadas de una adecuada posición estratégica y de excelente accesibilidad. Muchos son los factores que han impulsado este ascenso; en primer lugar, la globalización económica ha ampliado los límites del mercado logístico y obligado a los operadores a mejorar su competitividad por la vía de la innovación y de la calidad de los servicios; también hay que contar con la tendencia a la externalización de ciertos servicios en el ámbito de las empresas (*outsourcing*) mediante su contratación a operadores especializados y estratégicamente ubicados; por otra parte, el incremento del comercio electrónico (*e-commerce*) se fundamenta, como condición ineludible, sobre la rapidez y seguridad de los servicios logísticos; a todo ello habría que unir la creciente movilidad de viajeros y mercancías. A partir de tales premisas, no es de extrañar que en el mercado logístico se perciban determinadas tendencias que se concretan básicamente en la centralización y especialización, la concentración empresarial, el impulso al transporte intermodal y la innovación tecnológica, entre otras.

En paralelo con el incremento de complejidad y cualificación de la actividad logística ha hecho su aparición la figura del ‘operador logístico’ consistente en ‘*aquella empresa que, por encargo de su cliente, diseña los procesos de una o varias fases de la cadena de abastecimiento (aprovisionamiento, transporte, almacenaje, distribución e incluso ciertas actividades del proceso productivo), organiza, gestiona y controla tales operaciones, utilizando para ello la infraestructura física, tecnológica y los sistemas de información propios o ajenos...*’¹. De esta definición se desprende que la actividad del operador logístico se centra fundamentalmente en la gestión, independientemente de que necesite disponer de una estructura física para desarrollarla; en otros términos, el operador logístico ha de valerse de un brazo operativo que aporte la infraestructura donde se desarrollan las operaciones logísticas. Los operadores logísticos pueden ser propietarios o arrendatarios de los edificios, equipos e instalaciones donde realizan su actividad consistentes en almacenes, áreas de manipulación, oficinas, aparcamientos, muelles de carga, etc. Es obvio el gran consumo de suelo que todo ello representa.

¹ La definición de ‘operador logístico’ procede de RESA, S. (2004) ‘La hora de la verdad para los operadores logísticos’, *Distribución y Consumo*, citado por Orejuela, J.A.; Castro, O.F. & Suspes, E-A. (2005) ‘Operadores y plataformas logísticas’, *Tecnura*, N.º 16, pag. 116

Así pues, la dimensión territorial de la actividad logística se concreta en la creación de 'plataformas logísticas'², consistentes en zonas delimitadas en que se aglutinan todas las actividades relativas al transporte, la manipulación y la distribución de mercancías tanto para el tránsito nacional como internacional; una plataforma logística debe estar dotada de las infraestructuras y equipamientos compartidos necesarios para el buen funcionamiento de las actividades que le son propias y de sus usuarios; han de tener buen acceso a ejes de comunicación de gran capacidad y contar con modos de gestión unitaria muy profesionalizada sea esta pública, privada o mixta; en muchos casos son impulsadas por las administraciones públicas. Las plataformas logísticas constituyen, pues, la respuesta a las nuevas necesidades de las actividades logísticas puesto que en ellas confluyen dos fuertes tendencias en la organización avanzada de los servicios y actividades de transporte y logísticas. Por una parte, dan soporte físico al desarrollo de servicios de transporte rápidos y fiables entre las grandes metrópolis ya que, al reducirse el número de centros de distribución, tienden a concentrarse en ellas los flujos de mercancía, lo que rentabiliza la inversión en la automatización de los procesos y hace mejorar el servicio. Además, las plataformas logísticas actúan a modo de 'hubs' facilitando el funcionamiento en red de los servicios de transporte de mercancías configurando un mapa jerarquizado de los mismos a varios niveles (regional, nacional, supranacional); en el escalón superior un reducido número de grandes centros urbanos dirigen el sistema.

II. LA ACTIVIDAD LOGÍSTICA EN ESPAÑA Y EN MADRID. UN SECTOR INMOBILIARIO FUERTE JUNTO A GRANDES CARENCIAS EN URBANISMO Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

El valor añadido del transporte y de las actividades conexas con la logística son elementos relevantes del dinamismo económico español de la última década, claramente por encima de la media de la UE y de la mayoría de sus países miembros (3,7% en 2006 frente al 2,8 % alcanzado en la UE-25). En concreto, el sector logístico está experimentando un fuerte crecimiento cifrado en un 5% anual como promedio; el impacto de tal crecimiento sobre el PIB nacional llega ya al 10 %, acercándose al turismo, considerado como uno de los pilares de la economía nacional. Su dinamismo es paralelo con la reestructuración empresarial del sector; de hecho la mayoría de los operadores logísticos se han internacionalizado y la tendencia apunta hacia la con-

² El término 'plataforma logística', establecido por EUROPLATFORMS en 1992 se amplía actualmente a una gran diversidad y escalas de espacios dedicados a desarrollar la actividad logística: el establecimiento logístico, el polígono urbanístico planificado para alojarlos (parques logísticos), el conglomerado de instalaciones logísticas concentradas en proximidad geográfica, un sector urbano especializado en la logística e incluso una ciudad o área metropolitana con importantes aptitudes para desarrollarla.

centración en grandes grupos con capacidad de operar a gran escala; así lo demuestra el que las principales empresas logísticas controlen ya más del 50% de la cuota de mercado logístico (CB Richard Ellis, 2006:1-2).

Nuestra atención va a centrarse en este texto sobre el soporte físico de la actividad logística, reflejado a efectos económicos en el submercado inmobiliario logístico. Mientras las actividades industriales se mudan a países emergentes, ganan espacio las naves de almacenamiento y distribución, dado que la logística se ha convertido en un gran negocio; se estima en más de 400 millones de Euros la inversión en el desarrollo de áreas y promociones inmobiliarias logísticas actualmente en España. Sólo en Madrid, Barcelona, Sevilla, Zaragoza y Valencia (los cinco grandes polos logísticos de España) se construyen al año 2007, cerca de tres millones de metros cuadrados para hacer frente a una demanda insatisfecha (figuras 1 y 2). Este dato traduce el interés de promotores nacionales y extranjeros especializados en el mercado logístico por comprar suelo para plataformas logísticas, siendo manifiesta su escasez para esta finalidad, el alza de los precios y el consiguiente ensanchamiento de los cinturones logísticos hasta distancias de más de 100 km. alrededor de las grandes ciudades. Es de destacar, igualmente, el proceso de reconversión hacia el uso logístico que se está produciendo en los viejos polígonos industriales, donde las fábricas van dando paso a las naves logísticas. En consecuencia, la deslocalización industrial y la logística van en paralelo, en parte porque globalización de las actividades productivas las hace más dependientes del sector de la distribución y porque, además, la logística tiende a ocupar las antiguas áreas e instalaciones industriales. Hasta tal punto es intensa la relación entre logística e industria que para los expertos inmobiliarios la “logística es el principal motor del sector industrial en la actualidad”³

Una prueba elocuente de que el inmobiliario turístico español se encuentra en pleno auge son los estudios que periódicamente realizan las grandes agencias inmobiliarias de ámbito internacional⁴. Con la información procedente de estos estudios se puede articular una descripción elocuente de la próspera coyuntura en que se halla el sector inmobiliario logístico. Dos son los modelos básicos que adopta el negocio logístico: las empresas que desarrollan su propia logística y las que contratan a otras para que hagan todo el proceso. Nos centraremos en aquellas que promueven instalaciones logísticas de grandes dimensiones, bien para su propio uso, bien para vender o al

³ Así lo expresa de forma elocuente el artículo periodístico “La deslocalización aúpa la logística”, *El País*, 4 de mayo de 2007.

⁴ En los dos últimos años tenemos constancia de que han elaborado informes sobre el mercado inmobiliario logístico en España al menos las siguientes consultoras inmobiliarias: King Struge, Atisreal, CB Richard Ellis, Jones Long Lasalle, Deloitte Touche, DBK y Aguirre Newman; lo cual lleva consigo normalmente la existencia de un departamento especializado en este segmento de negocio.



Fig. 1 – La división territorial de España en Comunidades Autónomas



Fig. 2 – Los grandes polos logísticos de España

quilar a terceros; en el primer caso se hallan Ikea, Inditex, El Corte Inglés, Cortefiel, Eroski, Carrefour entre los grandes de la distribución. El caso de Inditex, líder español del '*prêt-à-porter*', es elocuente de empresa que desea contar con un sistema logístico especializado propio adaptado a cubrir las necesidades de sus cadenas de venta de ropa dispersos por todo el mundo (Zara, Pull and Bear, Máximo Dutti, Breska etc.); esta empresa de confección cuenta con ocho plataformas logísticas (dos en La Coruña, dos en Barcelona, una en León, una en Zaragoza, una en Alicante y la más reciente en Meco (Madrid)). Junto a ellas hay promotores de naves logísticas que desarrollan productos inmobiliarios (en venta o alquiler) más flexibles, con espacios modulables (2.000-3.000 m²) adaptados a las necesidades de sus clientes; en este grupo se ubican ProLogis, Coperfiel, Colonial o Riofisa, entre otros. El caso de ProLogis es paradigmático del promotor-inversor en productos inmobiliarios logísticos como propietario de una cartera de inmuebles en alquiler distribuidos por todo el mundo con una superficie total de más de 39 millones de m² (600.000 de ellos en España). Otra posibilidad es que las compañías logísticas encarguen a los promotores productos a medida para un solo usuario en compra o en alquiler.

De lo dicho se desprende que el mercado inmobiliario logístico tiene unas particulares exigencias urbanísticas e involucra muchas dimensiones territoriales y ambientales; de entrada, necesita solares grandes donde levantar sus enormes naves además de grandes superficies para actividades auxiliares⁵; por otra parte, las actividades logísticas son demandantes directos de buenos accesos a las infraestructuras de transporte de mercancías (terminales de carga y descarga, puertos secos y marítimos, estaciones clasificadoras, etc.) así como a las redes de autopistas y autovías. Todo lo cual, sin contar la dimensión ambiental, abona la necesidad de que la promoción inmobiliaria logística esté contemplada en los documentos de planeamiento y ordenación del territorio de manera que sea compatible con un funcionamiento equilibrado y sostenible de las ciudades y del territorio. Este planteamiento, que parece evidente, casi nunca es tenido en cuenta por cuantas instancias y agentes intervienen en la elaboración del planeamiento urbanístico, los cuales normalmente desconocen los requerimientos específicos de los desarrollos logísticos. Destacaremos la cuestión de la edificabilidad asignada al suelo en los planes urbanísticos. Tanto las administraciones como los agentes privados (propietarios del suelo y promotores) ganan más con las altas edificabilidades, siendo así que los usos logísticos funcionan bien con edificabilidades medias y bajas (en torno a 0,6 m²/m²); por lo cual los usos asociados a las altas edificabilidades (residencial y terciario, sobre todo) acaban expul-

⁵ Algunos datos objetivos pueden ilustrar sobre las exigencias espaciales de la logística: naves con altura mínima de 12 m., grandes muelles de carga y descarga, amplias 'plazas' de maniobra para trailers además de un callejero que facilite la entrada y salida de los grandes camiones para transporte internacional.

sando al más débil, la logística, a suelos más lejanos y con menores expectativas de revalorización por lo que los precios del suelo en ellos son también más baratos. Otros muchos parámetros urbanísticos también entran en contradicción con los usos logísticos: los trazados viarios inadecuados; las dotaciones innecesarias (espacios libres y dotaciones) o la ausencia de infraestructuras imprescindibles (agua a presión para las instalaciones contra incendios, por ejemplo). En definitiva, se adolece en el caso de la logística de falta de adaptación de los parámetros urbanísticos a este concreto uso edificatorio (Fernández de Alarcón, 2007).

Los parques y plataformas logísticas son concebidos para solucionar las exigencias de localización y funcionales de la actividad logística moderna, tal como se ha definido más arriba. Los criterios que las inspiran responden a la actividad y tipo de operador logístico que las utiliza así como al modo o modos de transporte con los que operan. Por tanto, a los citados nombres pueden acogerse realidades tan dispares como los centros de transporte por carretera, los parques de distribución, las zonas de actividades logísticas portuarias, los centros de carga aérea, los puertos secos o las plataformas logísticas multimodales. En cualquier caso, comparten una imagen formal bien distinta de la tradicionalmente abigarrada propia de los polígonos industriales: son ordenados, con grandes avenidas y amplias rotondas, apenas hay tráfico ni ruido, son limpios y casi vacíos de tráfico peatonal.

Según la consultora DDK, en España funcionaban 78 plataformas logísticas en 2006, que ascenderán a 100 a finales de 2008; la mitad de los nuevos proyectos se situarán en Andalucía y en Madrid; por ahora la región con más parques logísticos es Cataluña (18), seguida de Castilla-La Mancha (14) y la Comunidad de Madrid (13); sin embargo en términos de superficie la primera posición la ocupa Aragón, que con sus cuatro plataformas (Plaza en Zaragoza, Platea en Teruel, Plataforma Logístico-Industrial de Huesca, y PLFRAGA en la ciudad ribereña de Fraga) concentraba el 46 % de la superficie total y el 36% de la edificable.⁶ Una veintena de parques logísticos se han asociado en la **Asociación de Centros de Transporte de España (ACTE)** y a escala de la Comunidad de Madrid se creó en 2005 con participación del gobierno regional y el ayuntamiento de Madrid la asociación **Plataforma Logística de Madrid**, en la que se integran empresas, asociaciones y organismos públicos interesados o vinculados con la logística; son funciones de la asociación articular a todos los miembros de la comunidad logística y

⁶ La Plataforma PLAZA, con 12 millones de m² y 5.000 trabajadores, es la mayor de Europa; gestionada por una sociedad de capital mayoritariamente público (Gobierno de Aragón), incluirá también, cuando esté terminada dentro de cuatro años, una zona comercial y de ocio. En general, las plataformas logísticas de Aragón alardean de ser las mejor situadas de España ya que se hallan equidistantes de los grandes centros económicos del país (Cataluña, Madrid y el País Vasco) y de Francia.

sacar a la luz las necesidades del sector teniendo como objetivo “hacer de Madrid el centro logístico del sur de Europa”⁷

III. LOS ESPACIOS LOGÍSTICOS EN LA COMUNIDAD DE MADRID, UNA NUEVA PIEZA EN LA CONSTRUCCIÓN DE LA REGIÓN METROPOLITANA

El potencial logístico de la región de Madrid se fundamenta en su posición privilegiada para articular los flujos de tráfico entre el norte y el sur de Europa y para la canalización de los mismos hacia y desde los mercados iberoamericano y norteafricano, ambos con grandes posibilidades de expansión⁸. La Comunidad de Madrid, con una superficie de 8.028 km², presenta por sí misma una capacidad logística en acusado proceso de expansión como resultado de su propio dinamismo económico y demográfico; su población actual, superior a los 6 millones de habitantes, se ha incrementado casi medio millón desde 2001, debido en buena medida a la afluencia de inmigración reciente. El crecimiento anual del PIB regional se situó el año 2005 en el 3,7%, por encima de la media española, contribuyó al PIB nacional con un 17% y mostraba un importante peso en las importaciones y las exportaciones. Madrid absorbe en torno al 60% de los flujos comerciales internacionales y una tercera parte de los nacionales; no en vano es el centro indiscutido de las comunicaciones terrestres de la península ibérica debido al trazado radial de ferrocarriles y carreteras, lo que permite un alto grado de intermodalidad tanto interior como exterior. Madrid es la comunidad que dentro de España cuenta con una mejores condiciones competitivas dentro del sector logístico lo que explica la ubicación en Madrid de 37 de las 100 primeras empresas españolas del sector de operadores logísticos por facturación (datos de 2006) y que los grandes operadores logísticos internacionales hayan implantado en la Comunidad de Madrid sus centros operativos (MRW, DHL, UPS, SEUR, Grupo Cat, Exel Logistics, etc.) (Comunidad de Madrid, 2000:12). Sobre la importancia superficial en la región de Madrid de la actividad logística, baste decir que el uso logístico ocupa ya el 27% de los 90 millones de m² de suelo industrial de Madrid⁹.

⁷ EZQUERRA, M. (2006) “Madrid planea con el sector privado crear el mayor centro logístico del sur de Europa”. *Cinco Días*, 12.06.2006.

⁸ Así lo corrobora el movimiento de mercancías de la plataforma de carga del aeropuerto de Barajas que recibió en 2005 más de 330.000 Tm, el 53,6% del total recibido por los aeropuertos españoles (CB Richard Ellis, 2006:2)

⁹ http://madridplataformalogistica.com/es/acerca_infraestructuras_servicios.html

1. Los actores privados con presencia en el sector inmobiliario logístico de Madrid

Como ya se ha señalado, el suelo es el principal condicionante de la actividad logística; su disponibilidad en cantidad, la calidad de sus dotaciones así como la accesibilidad desde las grandes infraestructuras de transporte se convierten en premisa ineludible para su nacimiento y consolidación (fig. 3). En Madrid, como en el resto de España, el suelo logístico tiene una doble procedencia; en parte procede de las grandes industrias que se deslocalizan a zonas distantes del propio país o a países emergentes; pero el origen principal del suelo logístico tiene alguna relación con las decisiones de las administraciones públicas. Actualmente, en España las competencias urbanísticas las comparten los ayuntamientos y los gobiernos regionales; en concreto, los ayuntamientos redactan los planes urbanísticos municipales y las autoridades regionales los aprueban; por tanto, a los ayuntamientos corresponde la iniciativa de calificar nuevo suelo para uso logístico. En ello radica el primer escollo para la puesta en el mercado de suelo logístico, ya que los ayuntamientos suelen ser reacios a la implantación de nuevos complejos logísticos en sus localidades debido a los problemas ambientales y de seguridad que provocan, a la baja ratio de puestos de trabajo por m² que generan y, sobre todo, a los escasos beneficios para las haciendas locales que la calificación de suelo para usos logísticos reporta frente a los usos residenciales y terciarios. Las mismas exigencias espaciales de los parques logísticos les impide poder elegir las ubicaciones óptimas para desarrollar su actividad: cercanía a grandes áreas industriales y a instalaciones ferroviarias, portuarias o aeroportuarias. En todo lo cual estriba la necesidad de alejarse hasta distancias superiores a los 30 km llegando incluso a los 100 km de distancia de Madrid, más allá de los límites regionales y penetrando en las provincias limítrofes (Guadalajara y Toledo, sobre todo).

Por su parte, los trámites administrativos para la creación de suelo edificable de uso logístico retardan considerablemente la puesta en el mercado de nuevos productos inmobiliarios logísticos. No ha sido éste un sector con especial atractivo para las empresas inmobiliarias los últimos años de gran dinamismo constructor en España, protagonizado por el mercado residencial; sin embargo, hay empresas que tienen en él una presencia destacada como es el caso de Riofisa (recientemente fusionada con Inmocaral y Colonial). Esta inmobiliaria, especializada en la promoción de centros comerciales por toda España, se ha orientado también dentro de la Comunidad de Madrid hacia la creación de nuevas áreas de actividad (campus empresariales, edificios de oficinas, etc.), entre ellos diversos parques logísticos ya en funcionamiento (Parque Logístico Sur, en Getafe de 130.000 m² y Parque Logístico Madrid-Este con 500.000 m² en Camarma de Esteruelas); tiene en proyecto de ejecución inmediata un gran Megacampus Logístico sobre 330.000 m² en el

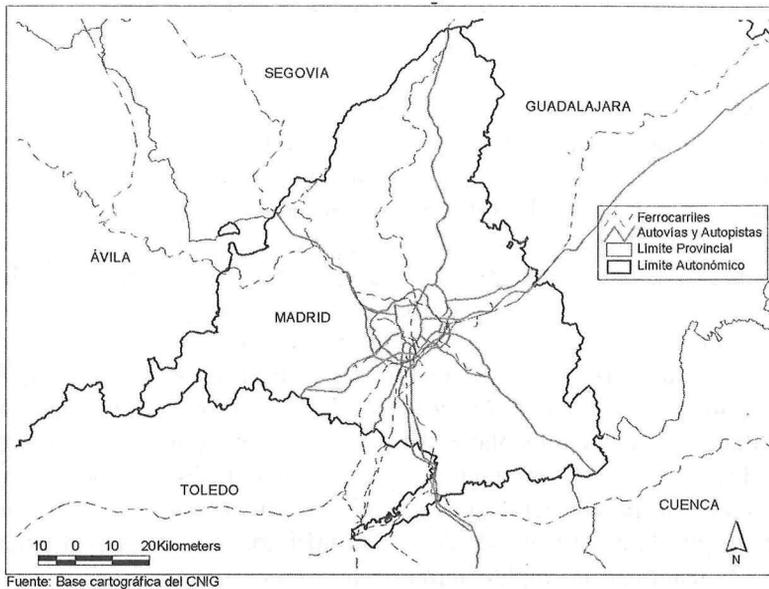


Fig. 3 – La red de comunicaciones terrestres organizada en torno de Madrid

Sobre suelos urbanizados para uso logístico por la iniciativa pública o privada actúan, a su vez, toda una amplia gama de inversores en productos inmobiliarios logísticos con planteamientos y objetivos bien distintos. Por una parte están los inversores en propiedad inmobiliaria logística, que posteriormente venden o alquilan en función de las necesidades de los clientes, buscando siempre la adaptabilidad a una gran variedad de situaciones del mercado. La fuerte demanda existente en el mercado inmobiliario logístico madrileño ha atraído a un gran número de promotores de distinto perfil y origen (ProLogis, Coperfil, Rodamco, Colonial, Inbisa, entre otros). Ejemplo representativo de este tipo de agente logístico es ProLogis, multinacional americana, que posee en el municipio de Alcalá de Henares una superficie construida de 300.000 m² gestionados en régimen de alquiler; se trata de la versión logística de las *'gated communities'* (urbanizaciones cerradas), en donde las empresas instaladas encuentran resueltas todas sus necesidades operativas en un entorno urbanístico de gran calidad. Otro grupo de inversores en el inmobiliario logístico está formado por las propias empresas logísticas que compran parcelas de suelo en polígonos industriales o logísticos y construyen sobre ellas instalaciones para su propio uso o como subcontratistas de servicios logísticos para terceros (Azkar o Logista, por ejemplo). Similar es la fórmula utilizada por empresas con un importante departamento de logística que también cuenta con instalaciones propias (Grupo PSA Peu-

geot-Citröen). Una fórmula algo más compleja de promoción inmobiliaria logística representa el Centro Logístico de Aprovisionamiento situado en Getafe justo en la confluencia de la autopista de circunvalación M-50 con la autovía A-4 y la autopista de peaje radial R-4, en cuya gestación han participado la iniciativa pública representada por ARPEGIO (propietaria del suelo)¹⁰, la promotora inmobiliaria Riofisa y la entidad financiera BBVA (Banco Bilbao Vizcaya Argentaria).

Una presencia muy destaca en el sector logístico de Madrid tienen las empresas de distribución, para las cuales la logística cumple una función sustancial, si bien su vinculación al mercado inmobiliario presenta una gama de situaciones bien distintas. Asimilable al perfil del promotor inmobiliario puro estaría la opción utilizada por Inditex, Alcampo, Ikea, Leroy Merlin o El Corte Inglés; todos ellos han realizado fuertes inversiones en plataformas logísticas propias con las que atender el mercado consumidor de Madrid y del centro de España¹¹. Distinta es la fórmula inmobiliaria empleada por el grupo francés de centros comerciales Carrefour para soportar su estrategia de distribución de productos de gran consumo entre sus 30 hipermercados españoles y 3 portugueses, para lo que ha creado un nuevo centro logístico (2006) ubicado en el polígono industrial de Miralcampo en Azuqueca de Henares (Guadalajara). Esta plataforma logística viene a sumarse a la red logística de Carrefour en España, que abarca 440.000 m² de superficie distribuidos en 14 plataformas especializadas según distintos criterios, la mitad de ellas en el área de influencia de Madrid. Carrefour ha optado por el modelo logístico de subcontratación del servicio en instalaciones arrendadas después de haber contado anteriormente con su propia filial logística (Punto Cash)¹².

El sector de la distribución mayorista (*'cash and carry'*) es otro importante actor dentro del negocio logístico, el cual se decanta mayoritariamente por en alquiler de naves para el desarrollo de sus actividades. De su importancia logística a nivel español son buena prueba los 1,6 millones de m² de almacenaje y ventas, desde donde se da servicio a más de un millón de profesionales del sector de la hostelería, la restauración y el catering; Makro es la firma de distribución más implantada en Madrid, estando en proceso de instalación el grupo catalán Gros Mercat (Alcalá de Henares y Leganés).

¹⁰ ARPEGIO (Áreas de Promoción Empresarial), fue fundada en 1990 como empresa pública para la promoción y gestión de suelo de la Comunidad de Madrid

¹¹ El grupo Inditex ha realizado una inversión de 100 millones de Euros en su nueva plataforma logística de Meco (provincia de Madrid), que con 120.000 m² de superficie construida dará empleo a 1.400 personas. El Corte Inglés, por su parte, cuenta con un complejo logístico en Valdemoro a 31 km de Madrid con 11 naves y 400 muelles de carga y descarga en el que trabajan 2.000 personas.

¹² El centro logístico de Carrefour en Azuqueca de Henares está gestionado por el operador logístico Hays Logistics y Maxi Logistics es la sociedad que ha aportado los terrenos y mantiene la propiedad de la plataforma. Consta de una nave de 61.000 m² construidos con un presupuesto de 33 millones de Euros donde trabajan 300 empleados.

Similar función desempeñan las ‘centrales de compras’ en las que se integran las cooperativas del sector alimentario como Maxcoop, Gama y UNACO (asociadas en el grupo de distribución UNIDE), lo que les permite a los establecimientos minoristas asociados conseguir unas mejores condiciones de compra y otros servicios compartidos (formación, publicidad, asesoramiento jurídico, etc.).

2. Unas políticas públicas comprometidas con la consolidación de la actividad logística en el área de Madrid

El interés de las administraciones públicas por afianzar el papel logístico de Madrid se ha hecho notar de manera explícita o implícita a lo largo de las dos últimas décadas. Implícitamente, todas las mejoras en materia de infraestructuras de transporte repercuten favorablemente sobre las actividades logísticas. El **Ministerio de Fomento** es en toda España responsable de las infraestructuras básicas (estaciones de ferrocarril de la red principal, red de carreteras nacionales, autovías y autopistas, aeropuertos, etc.). En el ámbito de Madrid hay que destacar la ampliación de la red arterial de Madrid con la incorporación de nuevos cinturones periféricos (M-40 y M-50) y la construcción, ya en los primeros años del siglo XXI, de las autopistas radiales de peaje; en el mismo sentido hay que entender las sucesivas ampliaciones del aeropuerto de Barajas, en especial la construcción de la nueva terminal T4; una incidencia logística más cualitativa que cuantitativa están llamadas a tener las líneas del tren de alta velocidad (AVE) ya en servicio (Madrid-Sevilla y Madrid-Lérida) o de próxima inauguración (Madrid-Valladolid); en todo caso, refuerzan el protagonismo de Madrid dentro del sistema de transporte español, cuya planificación conjunta ha sido objeto del **Plan Estratégico de Infraestructuras de Transporte (P.E.I.T.)** para el período 2005-2020 elaborado por el Ministerio de Fomento. Como responsable de las infraestructuras básicas, el ministerio de Fomento también gestiona grandes paquetes de suelo logístico, básicamente ubicado en la periferia sur y sureste del municipio de Madrid así como en la zona de carga del aeropuerto de Barajas. El papel logístico de Fomento se centra actualmente, más que en la creación de nuevo suelo logístico, en la reestructuración del existente para darle una mayor eficiencia y modernizar los servicios logísticos.

Un papel creciente en la mejora de las infraestructuras de transporte madrileñas está asumiendo el gobierno de la Comunidad de Madrid, básicamente centrada en el transporte público de viajeros (ampliación del metropolitano, construcción de intercambiadores, etc.), pero también atento a la modernización de la red viaria interna; entre las operaciones más relevantes merecen destacar la construcción de la autopista perimetral M-45 y el programa REDSUR, que comprende 81 km de nuevas autovías en el sur de la Comunidad.

La contribución explícita de las administraciones públicas al desarrollo del sector logístico en la región de Madrid es igualmente digna de destacar; tanto que en torno a las áreas logísticas de titularidad pública o semipública se ha articulado la asociación de Plataforma Logística de Madrid, cuyo núcleo principal se halla ubicado en el área Barajas-Coslada del que forman parte el Centro de Carga Aérea Madrid-Barajas, el Centro de Transporte de Coslada y el Puerto Seco de Madrid¹³. Una pieza importante de este complejo logístico es la empresa pública de transporte ferroviario FENFE- Mercancías, dependiente del Ministerio de Fomento, cuyo papel es hegemónico en Madrid como operador ferroviario con dos instalaciones en el propio municipio de la capital (Abroñigal y Vicalvaro). Origen público tiene igualmente el Centro de Transporte de Madrid (CTM), proyectado en 1979 e inaugurado en 1991 como primera plataforma logística integrada de España destinada a cubrir la necesidades del transporte de mercancías por carretera; para su promoción se creó una sociedad anónima de capital público aportado por el Ayuntamiento de Madrid a través de Mercamadrid (52%) y por la Comunidad Autónoma a través del IMADE (**Instituto Madrileño de Desarrollo**) titular del restante 48%; posteriormente el CMT pasó a propiedad privada. En el ámbito público se mantiene hasta la actualidad la empresa gestora de los Mercados Centrales de Abastecimiento de Madrid, S.A. (Mercamadrid), constituida en 1979 con participación del Ayuntamiento (51,13%), la Empresa Nacional MERCASA (48,63%) y diversos gremios y usuarios (0,24%) para construir la nueva unidad alimentaria de la ciudad, que sustituiría a los viejos mercados centrales ubicados hasta entonces en el entorno del caso histórico. De origen privado pero con apoyo del gobierno regional, el Centro Logístico de Aprovisionamiento (CLA) completa el denominado 'arco logístico de Madrid' (cuadro 1).

Hay que admitir que el **Gobierno de la Comunidad de Madrid** viene destacando entre las administraciones públicas por la atención prestada a la logística ya desde los años 90 al margen de la construcción de infraestructuras de transporte. Así quedó reflejado, al final de la etapa de gobierno

¹³ El Centro de Carga Aérea Madrid-Barajas forma parte del complejo logístico de AENA (Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea), dependiente del Ministerio de Fomento, gestionado a través de su filial CLASA (Centros Logísticos Aeroportuarios). El Centro de Transportes de Coslada nace por impulso de IMADE (Instituto Madrileño de Desarrollo), organismo dependiente de la Comunidad de Madrid. En cuanto al Puerto Seco de Madrid, se trata de una terminal ferroviaria interior conectada a los puertos marítimos de Bilbao, Barcelona, Valencia y Algeciras; bajo la fórmula legal de sociedad anónima fue impulsada por el Estado a través del ente público Puertos del Estado y RENFE (Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles); con participación de la Comunidad de Madrid y el Ayuntamiento de Coslada, es gestionado por una empresa privada (Conte Rail). Una descripción más detallada de todos los centros logísticos integrados en la asociación **Madrid, Plataforma Logística** puede hallarse en Comunidad de Madrid, 2002: 16-30

socialista (1983-1995), en el documento preparatorio del **Plan Regional de Estrategia Territorial** (1995); en este documento, bajo el epígrafe “La

Cuadro 1 – Titularidad de los centros de actividades logísticas integrados en la “Plataforma Logística de Madrid”

Centro	Titularidad			
	Pública			Privada
	Estado	Comunidade madrid	Ayunta- miento	Camara ³
Centro de Carga Aérea	X			
Centro de Transportes de Coslada		X	X ¹	X
Puerto Seco de Madrid	X			X
Centro de Transportes de Madrid				X
Mercamadrid	X		X ²	
Estación de Clasificación de Vicalvaro	X			
Estación de Contenedores de Abroñigal	X			
Centro Logístico de Aprovisionamiento				X

Fuente: Los Centros de Actividades logísticas (elaboración propia)

¹ Coslada

² Madrid

³ Cámara de Comercio e Industria de Madrid

demanda creciente de movilidad e infraestructuras”, se reconoce la importancia del sector logístico para la correcta gestión de los flujos de mercancías y cómo, en el contexto de las tendencias globalizadoras de la economía, podrían ayudar a “explotar las posibilidades de la región de Madrid en la competencia internacional” (Comunidad de Madrid, 1995:119). La activa participación del IMADE en la consolidación del ‘arco logístico madrileño’ demuestra coherencia con los anteriores planteamientos. También lo demostraron algunas medidas de política de suelo para usos logísticos, canalizadas a través de la empresa pública ARPEGIO. Un ejemplo elocuente de esta fórmula de gestión del suelo lo hallamos en el consorcio urbanístico La Garena (municipio de Alcalá de Henares) integrado por el ayuntamiento y la Comunidad de Madrid, representada por ARPEGIO, sobre una superficie de 300 ha para usos multifuncionales, entre ellos el logístico, donde se han instalado importantes operadores logísticos (ProLogis, Grupo Cat, Nipón Express, TNT, etc.).

Los posteriores gobiernos regionales de signo conservador (1995-actualidad) han ido más lejos en su valoración económica de la logística, llegando a considerarla, quizá exageradamente, como uno de los motores de la economía madrileña; las acciones emprendidas parten de la hipótesis de que una de las carencias fundamentales para su expansión futura es la falta

de suelo adecuado. Por ello el gobierno actual de la Comunidad de Madrid, del Partido Popular, ha promovido nuevas áreas de suelo público para actividades productivas de orientación, al menos parcial, hacia la logística. La más avanzada se halla ubicado en el municipio de Meco, punto estratégico del arco logístico del Henares, sin duda el de mayor futuro de la Comunidad de Madrid; se trata del Parque Industrial Logístico R2 Meco, ubicado entre la autovía A2 y la autopista radial R2 y dotado de estación de ferrocarril; todo ello y su proximidad al aeropuerto de Barajas, al Puerto Seco y al Centro de Transportes de Coslada le garantizan una alta intermodalidad; por otra parte, su concepción urbanística le asegura una excelente adaptación del espacio físico (viario, parcelario, áreas de servicio) a las exigencias funcionales de la actividad logística, que además va a poder disponer de las más avanzadas dotaciones tecnológicas. La calidad de este parque logístico ha despertado el interés de numerosos operadores, entre ellos del grupo textil Inditex, que lo ha elegido para construir su principal centro logístico en España; una parte de su atractivo radica igualmente en la promoción y gestión del suelo por ARPEGIO, lo que le otorga una mayor fiabilidad y baratura del suelo. En fase más incipiente se halla el Centro de Actividades AR-3 de Arganda del Rey, que con una superficie de 1,3 millones de m² se concibe como un nuevo espacio para el desarrollo empresarial e industrial del sureste de Madrid; una importante novedad desde el punto de vista de la logística es su cercanía al futuro aeropuerto de Campo Real, que por sí solo supondrá un reforzamiento del potencial logístico de la Comunidad de Madrid. La gestión del suelo será igualmente pública a través de ARPEGIO.

Las últimas decisiones del gobierno regional de Madrid para la creación de nuevos espacios especializados en la actividad logística aún son más ambiciosos pero de futuro todavía incierto. Se halla en sus primeras etapas un pequeño plan de dos plataformas logísticas bajo la modalidad de 'puertos secos' a construir en las localidades de Móstoles (Suroeste del Area Metropolitana) y Villarejo de Salvanés (este de la región). La plataforma de Móstoles (1,3 millones de m²), denominada "Puerta del Atlántico", se concibe como 'puerto seco' del puerto de Lisboa, lo que le permitiría una gran proyección en el mercado transatlántico; por su parte, la plataforma de Villarejo con 0,9 millones de m² ("Puerta del Mediterráneo") se plantea como 'puerto seco' del puerto de Valencia, cuyas mercancías tendrían acceso directo al mercado madrileño e internacional. Básicamente esta iniciativa tiene como finalidad poner suelo urbanizado a disposición del mercado con destino a la gestión del transporte de mercancías, a servicios complementarios y a actividades afines a la logística, así como para la creación de una red de aparcamientos de vehículos de mercancías. Por tal motivo se elige como fórmula urbanística el consorcio entre la Comunidad y los respectivos ayuntamientos actuando como entidad gestora en este caso de la empresa pública Tres Canto, S.A, dependiente de la Consejería de Transportes e Infraestructuras.

La última piedra del edificio logístico de iniciativa pública fue colocada en mayo de 2007 durante la campaña electoral para las últimas elecciones locales y autonómicas. Se trata de un **Plan Director de Infraestructuras Logísticas**, mediante el cual el gobierno regional del Partido Popular pretende convertir a Madrid en “la plataforma logística del sur de Europa”; el ambicioso proyecto se articula en diez actuaciones sobre una superficie de 3.500 há; la piedra angular del sistema sería un parque logístico de 1.500 há situado sobre la autovía A3 también en el sureste de la aglomeración madrileña, que contaría con terminal ferroviaria propia aún por construir; éste se complementaría con otras siete operaciones conectadas a las principales carreteras de la región. También se contempla en este plan la ampliación del centro de carga de Barajas, gestionado por Fomento, y la creación de un triángulo ferroviario en Coslada. Las previsiones de inversión para desarrollar este ambicioso plan superan los 4.000 millones de euros y el plazo de ejecución se prologará durante 12 años. Hay base para dudar de la viabilidad de tan megalómano proyecto pero, aún así, no se le debe que regatear algunas indudables virtudes: el fomento del empleo, el estímulo a la intermodalidad y la mejora ambiental al potenciar el transporte ferroviario y sacarlo de las áreas centrales evitando interferencias con la red de cercanías de RENFE, entre otros.

3. La difusión espacial de la actividad logística en la región de Madrid

Los problemas del mercado inmobiliario logístico en Madrid, mayoritariamente vinculados a la escasez y carestía del suelo idóneo para esta actividad, se ha traducido en el desplazamiento de los operadores logísticos a distancias cada vez mayores del área central de la aglomeración madrileña; las proximidades de las autovías y autopistas de entrada a Madrid son las ubicaciones privilegiadas para las nuevas plataformas logísticas tanto públicas como privadas, pero debido a los altos precios cada vez se alejan más de la capital en dirección a las provincias limítrofes, donde se dan situaciones óptimas en cuanto a superficie y precios. La dispersión de la logística no adopta ya un modelo suburbano sino regional al calor siempre de la accesibilidad a nudos estratégicos de comunicaciones¹⁴. Ubicaciones más próximas al área central madrileña sólo son posibles a partir de la reconversión al uso logístico de los viejos polígonos industriales de los municipios del área metropolitana con me-

¹⁴ La empresa promotora Deurbi, por ejemplo, prevé la construcción de dos millones de metros cuadrados dedicados a uso logístico en diez plataformas dispersas por otras tantas provincias del interior peninsular en pequeñas localidades alejadas de las grandes ciudades y que sólo tienen en común la buena accesibilidad a la red de autopistas y autovías. Cf. *Empresa Exterior*, 7.3.2006 (consultada en Internet). A esta tipología de plataforma logística respondería el Parque Logístico de La Guardia (Toledo) actualmente en construcción en el km. 94 de la A 4

por accesibilidad; pero también en ellos el suelo disponible se agota por lo que los precios alcanzan niveles máximos, destacando con mucho los municipios del **Corredor del Henares** (Coslada, San Fernando de Henares o Torrejón).

Por tanto, a la hora de elegir ubicación, la empresa logística está fuertemente condicionada por los precios del suelo y por la accesibilidad, sin olvidar su grado de relación con el mercado consumidor madrileño y el consiguiente costo adicional de los desplazamientos de estrada y salida; también influye la movilidad de los trabajadores y la disponibilidad de transporte públicos desde las áreas residenciales al lugar de trabajo. Con estos y otros condicionantes menores sobre la mesa, por el momento prevalece la dispersión radial suburbana de la actividad logística madrileña. La consultora Atisreal delimita en el mercado logístico madrileño tres zonas concéntricas en torno a la ciudad de Madrid; el primer anillo se extendería hasta la autopista de circunvalación M-50, cuya actividad principal es la paquetería y la distribución alimentaria dirigida al área metropolitana de Madrid; una segunda corona llegaría hasta los límites de la comunidad autónoma, donde la principal actividad logística se centra en la distribución de mercancías a Madrid-región y provincias limítrofes pero también a otras regiones como Aragón, Cataluña, Andalucía o Levante; por último, la tercera corona se extiende por los municipios de Castilla-La Mancha limítrofes con Madrid pertenecientes a las provincias de Toledo y Guadalajara, donde la disponibilidad de suelo es alta y los precios aún bajos; este último cinturón tiende a especializarse en la distribución de ámbito nacional¹⁵ (cuadro 2).

Combinando la disposición axial y concéntrica aflora una zonificación muy elocuente sobre la organización espacial actual y futura de la actividad logística en la región de Madrid. Destaca con mucho la zona noreste, articulada en torno al Corredor del Henares donde se concentra el mayor número de parques logísticos y casi la mitad (47%) de los proyectos inmobiliarios logísticos en curso (CB Richard Ellis, 2006:5); no en vano cuenta con excelentes comunicaciones (aeropuerto, ferrocarril, autovía y autopista de peaje), que estimulan la intermodalidad. La mayoría de los centros logísticos integrados en la *'diagonal logística'* madrileña se hallan ubicados en esta zona: Centro de Transporte de Coslada, Puerto Seco de Madrid, Centro de Carga Aérea Madrid-Barajas, la Estación Clasificadora de Vicálvaro; también lo están los menos consolidados de La Garena (Alcalá de Henares) y Meco. El eje logístico continúa por los municipios de Guadalajara limítrofes con Madrid (Alovera, Azuqueca, Carmarma, etc.) y las perspectivas apuntan hacia Torija (km 73 de la autovía A2) como asiento de futuros parques logísticos.

¹⁵ "Atisreal analiza el mercado logístico español". *Interempresas.net* (<http://www.interempresas.net/noticias>)

Cuadro 2 – Centros, parques y plataformas logísticas en Madrid y entorno regional (por corredores de acceso a Madrid)

CORREDOR	NOMBRE	MUNICIPIO	PROMOTOR	SUPERFICIE (m ²)	ESTADO
Norte	1. REDUR	Algete		415.000	En proyecto
Norte	2. Carrefour on line	San Agustín de Guadalix	CARREFOUR		En funcionamiento
Noreste	3. Centro de Transportes de Coslada	Coslada	IMADE	1.020.285	En funcionamiento
Noreste	4. Puerto Seco de Madrid	Coslada	RENFE	60.016	En funcionamiento
Noreste	5. Centro de Carga Aérea Madrid-Barajas	Madrid	CLASA	720.000	En funcionamiento & en proyecto
Noreste	6. Estación Clasificadora de Vicalvaro	Madrid	RENFE	900.000	En funcionamiento
Noreste	7. Polígono Garena	Alcalá de Henares	ARPEGIO		En funcionamiento
Noreste	8. Megaparque Logístico	Torrejón de Ardoz	RIOFISA	330.000	En proyecto
Noreste	9. Parque Industrial-Logístico R-2 Meco	Meco	ARPEGIO	271.000	En ejecución
Noreste	10. Puerto Seco	Azuqueca (Guadalajara)	GRAN EUROPA	60.016	En funcionamiento
Noreste	11. Plataforma Logística	Azuqueca (Guadalajara)	CARREFOUR	61.000	En funcionamiento
Noreste	12. Parque Logístico Madrid Este	Camarma	RIOFISA	500.000	En funcionamiento
Sureste	13. Plataforma Logística	Arganda del rey	CDAD. DE MADRID	1.500.000	En proyecto
Sureste	14. Puerta del Mediterráneo	Villarejo de Salvanes	TRES CANTOS S.A	880.582	En proyecto
Sur	15. Centro de Transportes de Madrid	Madrid	AYTO. & IMADE	338.000	En funcionamiento
Sur	16. Mercamadrid	Madrid	AYTO. & MERCASA	1.761.588	En funcionamiento
Sur	17. Estación de Contenedores	Madrid	RENFE	204.000	En funcionamiento
Sur	18. Centro Logístico y de Abastecimiento	Getafe	BBVA & RIOFISA	2.170.000	En funcionamiento
Sur	19. Parque Logístico del Sur	Getafe	RIOFISA	130.000	En funcionamiento
Sur	20. Centro Logístico	Valdemoro	EL CORTE INGLÉS		En funcionamiento
Sur	21. Plataforma Logística	Aranjuez	CORTEFIEL	100.000	En construcción
Sur	22. Campus Logístico	Ontígola (Toledo)	RIOFISA	500.000	En proyecto
Suroeste	23. Puerta del Atlántico	Móstoles	TRES CANTOS S.A	598.896	En proyecto

El arco sur-sureste de de la región de Madrid (entre los rutas a Valencia y Andalucía reforzadas por sendas autopistas de peaje y conectadas a su vez por la autopistas de circunvalación M40, M45 y M50) cuenta con condiciones igualmente muy idóneas para la actividades logísticas: excelente accesibilidad y antigua tradición industrial. Como el Corredor del Henares, en este arco se ubican centros logísticos consolidados: Centro de Transportes de Madrid, Mercamadrid y Estación de Contenedores de RENFE. En el ámbito privado destaca por sus dimensiones y buena localización el Centro Logístico de Almacenamiento (CLA) del BBVA, ubicado en el municipio metropolitano de Getafe y también el Parque Logístico del Sur de Riofisa. A lo largo de la A4

en territorio madrileño hay también varios municipios con fuerte implantación logística como Ciempozuelos y Valdemoro, este último asiento del centro logístico principal del Corte Inglés¹⁶. También en este sector ya es visible el 'efecto frontera' sobre la actividad logística en algunos municipios de Toledo limítrofes con Madrid como Seseña y Ocaña; asimismo, las perspectivas son excelentes para una intensificación y prolongación del eje logístico en otros municipios toledanos como Ontígola (futuro parque logístico de Riofisa) y La Guardia (parque logístico en contrucción en el km. 94 de la autovía A4). Más incipiente es aún el desarrollo logístico a lo largo de la autovía A3 (Valencia) y la radial paralela (R3); sin embargo dos de los proyectos de mayor envergadura de la Comunidad de Madrid para la dinamización del sector logístico madrileño se ubicarán en este eje (Arganda y Villarejo de Salvanés)

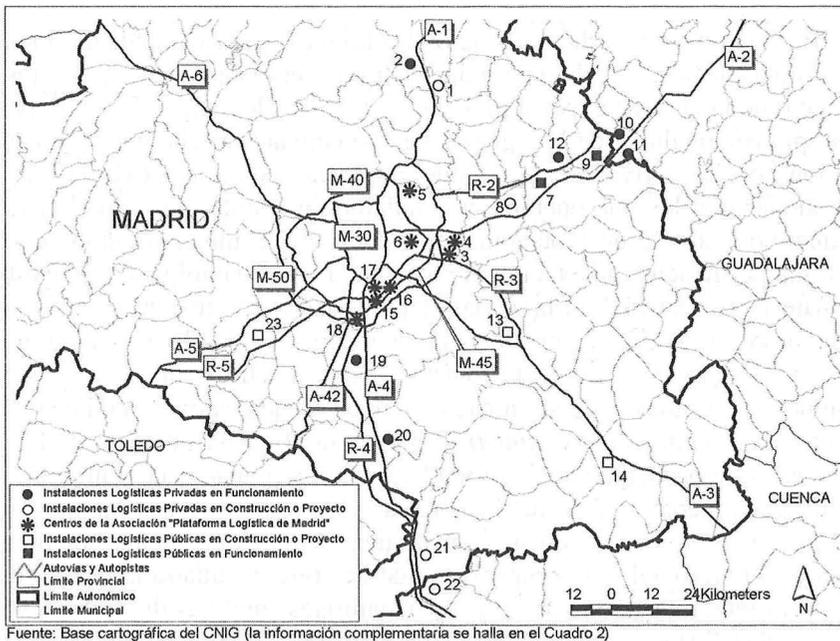


Fig. 4 – Los corredores logísticos de Madrid

¹⁶ Ya en el límite de la Comunidad de Madrid, concretamente en el municipio ribereño de Aranjuez, se halla en construcción la plataforma logística Cortefiel, otro de los grandes del sector español de la confección; desde ella, sobre una parcela de 100.000 m², se dará servicio a toda la red de 1.252 establecimientos de ropa de las 5 cadenas de Cortefiel distribuidos por toda España, creándose 300 puestos de trabajo (ABC, 28.04.2007)

Fuera de las dos zonas descritas la presencia logística es escasa y dispersa; sólo el eje norte nucleado en torno a la A1 (Burgos-Francia) presenta algunos desarrollos, que sin embargo cuentan con la ventaja de su mayor proximidad a la capital. Sólo merecen citarse San Sebastián de los Reyes, San Agustín de Guadalix (Eroski, Carrefouronline) y, sobre todo, Algete con una cierta tradición de logística de almacenaje y distribución; precisamente en Algete está en proceso de creación el Parque Logístico REDUR sobre una parcela de 415.000 m², que aspira a ser el parque logístico privado más grande de España con una superficie construida en su primer fase de 94.000 m²¹⁷ (fig. 4)

IV. EL PAPEL DE LA LOGÍSTICA EN LA REESTRUCTURACIÓN ECONÓMICA Y ESPACIAL DE LA REGIÓN METROPOLITANA DE MADRID: MÁS 'ESTALLIDO URBANO' QUE POLICENTRISMO

El dinamismo y la diversificación económica experimentada durante las dos últimas décadas por la región de Madrid es, en buena medida, la causa y el efecto de la enorme expansión de las actividades logísticas. Por otra parte, la propia personalidad de la logística ha evolucionado hacia una mayor integración con las actividades a las que aporta la necesaria movilidad de las mercancías con las que operan; su condición de 'rótula' de todo el sistema productivo le aporta un protagonismo operativo y, al mismo tiempo, le obliga a una permanente adaptación al creciente avance tecnológico y cognitivo en materia empresarial en la actual etapa de las economías avanzadas. Si a ello unimos la integración creciente de la economía a escala planetaria, no es de extrañar que también en la logística hayan hecho su aparición nuevos términos y fórmulas de gestión cada vez más eficientes comprendidas en la denominada '*cadena de suministro*' entendida como la unión de todas las empresas que participan en la producción, la distribución, la manipulación, el almacenamiento y comercialización de un producto y sus componentes (C.E.L., 2001:8). Esto implica pasar de una visión fragmentada por funciones a otra horizontal por procesos, lo que da como resultado la denominada 'logística integral', de la que surgen las naturales sinergias del trabajo coordinado, planificado y con estrategias comunes que desembocarán en la mejora del servicio y de la productividad. Es claro que es ésta también la modalidad de gestión más atractiva para los clientes.

Las anteriores consideraciones estimulan dos tendencias muy activas y complementarias del sector logístico: la concentración empresarial y la preferencia por ubicaciones urbanas y territoriales selectivas con las que responder con éxito al reto de la 'logística integral'. En Madrid se pueden documentar ambas; no en vano en su territorio se hallan ubicadas 37 de las 100 más importantes empresas logísticas que operan en España y en cuanto a las

¹⁷ Información con material gráfico y cartográfico en <http://www.redur.es/algete.html>

ventajas locacionales, en la región de Madrid confluyen los factores más relevantes para atraer la actividad logística. Ahora bien, desde la perspectiva espacial intrametropolitana, las estrategias de localización de las empresas logísticas en el área de Madrid reflejan las tendencias desconcentradoras ya documentadas en la industria, la vivienda o los centros comerciales, hacia ubicaciones cada vez más periféricas coexistiendo a menudo con la industria en las mismas áreas de actividad¹⁸; precisamente, la logística ocupa una posición fronteriza entre la industria y los servicios por lo que es muy frecuente que comparta con ella los mismos espacios e incluso que se produzcan en su beneficio procesos de sucesión-sustitución. Muy otra es la situación en las áreas más centrales, en las que la logística cuenta con una menor capacidad de licitación por el suelo que otras actividades terciarias por las razones urbanísticas y de edificabilidad apuntadas más arriba¹⁹; el sobreprecio inmobiliario tendría efectos muy negativos sobre la rentabilidad y la competitividad de los negocios logísticos; además, necesitan una mayor accesibilidad desde y hacia las vías principales de acceso a Madrid y a su red arterial. Todo lo cual explica el modelo de dispersión radial que adoptan la mayoría de las plataformas logísticas. Las coincidencias en un mismo eje de las empresas logísticas casi nunca responde a la voluntad de hacer sinergias o de compartir servicios entre ellas, sino más bien a razones de oportunidad inmobiliaria, quizá con las notables excepciones del conglomerado logístico de Barajas-Coslada y el binomio Centro de Transporte de Madrid-Mercamadrid por próximos y complementarios. Situación distinta es la existente en las promociones logísticas unitarias privadas (ProLogis, Riofisa, etc.) planificadas por sus promotores bajo el concepto del multinegocio (alquiler de las naves, vigilancia, mantenimiento, etc.). En cuanto a los parques logísticos aún en construcción o en proyecto, su concepción urbanística se asimila a otras operaciones de suelo para actividad económica emprendidas por el gobierno regional desde hace dos décadas (Díaz, 1993:35-37).

La dispersión de la logística en Madrid no ha sido sólo condicionada por las leyes de un mercado inmobiliario que las condena a ubicaciones periféricas. La política territorial de la Comunidad de Madrid ha tenido sobre la dispersión logística una considerable impronta desde tres perspectivas: desde la incipiente planificación territorial, desde la política de accesibilidad y desde la política de suelo. En política territorial, aunque aún hoy no existe en Madrid un plan de ordenación territorial propiamente dicho, ha estado pre-

¹⁸ Así lo ha demostrado, por lo que a Madrid se refiere, la investigación "Spatial Deconcentration of Economic Land Use in European Metropolitan Areas" (SELMA), financiado por la Unión Europea para el período 2002-2005. Cfr. Valenzuela et alii, 2007:1128-129

¹⁹ En la propia periferia del municipio de Madrid el proceso de terciarización de las antiguas áreas industriales, iniciado en los 90 (Méndez y Rázquin, 1994:147) se halla virtualmente culminado.

sente en la mente de los responsables autonómicos de la planificación la intención de propiciar la aparición de un modelo de organización espacial más desconcentrado que el heredado de décadas de centralismo; se trataba de romper el monocentrismo histórico de Madrid sobre su entorno regional. Ya en el primer borrador de las estrategias territoriales para la región de Madrid (Comunidad de Madrid, 1990) se apuesta por la transición hacia un modelo polinuclear conseguido mediante el impulso a las denominadas '*centralidades secundarias*' apoyadas en algunos de los núcleos metropolitanos ya existentes con más de 100.000 habitantes y '*centralidades periféricas*' internas al municipio de Madrid (Prolongación de La Castellana, ciudad aeroportuaria de Barajas, Operación Campamento, etc). Para conseguirlo se proponía la '*difusión de centralidad*' consistente en la transferencia a las ciudades-satélite dormitorio de Madrid de algunas funciones superiores hasta entonces ubicadas exclusivamente en la ciudad-central: universidades, centros de investigación, centros comerciales y de ocio, actividades innovadoras. Esta idea de reequilibrar económica y funcionalmente la región metropolitana de Madrid se recoge formalmente en las **Bases del Plan Regional de Estrategia Territorial (P.R.E.T.)** (1995), en el que se aboga por la descentralización de las actividades productivas apoyada en la ampliación y modernización del sistema de transporte. Textualmente, el PRET propone "*la descentralización del modelo territorial mediante la creación de áreas estratégicas capaces de articular nuevas 'centralidades' y polos de actividad que equilibren el sistema*" (Comunidad de Madrid, 1995:245)

En la práctica, la política desconcentradora de los sucesivos gobiernos regionales se ha traducido en la mejora de las infraestructuras de transporte y en la creación de suelo para actividades económicas, sin una clara coordinación entre ellas y sin una programación rigurosa de las actuaciones. En el ámbito de las infraestructuras, las mejoras han sido significativas pero insuficientes quizá por la falta de acuerdo y coordinación entre las administraciones competentes en la materia (Estado, Comunidad y Ayuntamiento). Las operaciones de suelo, por su parte, han tenido una considerable envergadura en términos superficiales y han contribuido sustancialmente a la difusión de actividades innovadoras y de funciones superiores por el territorio regional, en algunos casos sin suficiente justificación desde el punto de vista de la rentabilidad de la inversión o de la creación de empleo. Tampoco la contribución de las operaciones de suelo al afianzamiento de las centralidades secundarias ha dado el resultado deseable; de hecho, la dependencia laboral y funcional de las ciudades suburbanas (Getafe, Alcorcón, Móstoles y tantos otros ejemplos) respecto a Madrid-ciudad aún es muy alta. El carácter puntual de las actuaciones y su lento desarrollo podría ser la causa; como excepción, merece citarse la operación de suelo de **Arroyo Culebro** (más de 1.000 ha de suelo público) concebida para completar y cohesionar una gran concentración demográfica de más de un millón de habitantes distribuida en sie-

te municipios del suroeste de la región (*'Gran Sur'*), llamada a convertirse en el gran *'contrapeso'* a escala metropolitana de Madrid-ciudad.

Esta combinación de política de infraestructura de transporte y de suelo ha tenido un efecto desigual sobre el impulso a las actividades logísticas. La mejora de las redes de autovías y autopistas ha estimulado el protagonismo de Madrid en el sector; eso es indudable aunque la red básica de autovías esté próxima a la congestión por el tráfico pesado. En cuanto a la política de suelo, tratada en otro apartado de este texto, su aparición en escena ha sido mucho más tardía que en otros sectores económicos, excepción hecha de La Garena. De hecho, las grandes propuestas de suelo público aún están en ejecución o en proyecto y van muy por detrás de la iniciativa privada; la acción pública parece ir más bien a remolque del gran dinamismo demostrado por el sector privado y se orienta básicamente a aprovechar las ventajas competitivas de Madrid en el sector logístico y a paliar algunas de sus carencias, particularmente la escasez y carestía del suelo, para conseguir retenerlo en su territorio. Es claro que se pretende optimizar las rentas de situación derivadas de las infraestructuras públicas (autovías y autopistas, aeropuerto actual y futuro) así como diversificar espacialmente la localización logística orientándola hacia dos de los ejes donde su presencia es más débil: el sureste (A3 a Valencia) y el suroeste (A5 a Badajoz). Una voluntad desconcentradora más clara parece advertirse en el **Plan Director de Infraestructuras Logísticas** (2007), pero la falta de un programa claro de inversiones pone en cuestión su viabilidad.

Los parques logísticos, tanto los de iniciativa privada como pública, por su servidumbre respecto a la accesibilidad y al precio del suelo, no parecen la fórmula más idónea para reforzar las centralidades secundarias ni el policentrismo en la región de Madrid; se trata, más bien, de operaciones de suelo subordinadas a las demandas específicas de los operadores logísticos sin una atención preferente a actividad logística integrada, que es la única con capacidad para producir altos niveles de relación e intensas sinergias con los otros ocupantes del espacio productivo. Así pues, la integración económica, funcional e incluso laboral en el entorno territorial parecen escasamente viables, ya que cada centro logístico funciona de forma virtualmente autosuficiente. Todo lo cual se produce en un contexto de integración operacional y del proceso de toma de decisiones característicos de la economía global, en la que Madrid se halla cada vez más firmemente instalado como resultado de su acelerado proceso de internacionalización (Valenzuela, 1999).

V. CONCLUSIONES

Las actividades logísticas son, sin duda, la columna vertebral del sistema productivo avanzado, en el que la movilidad a la largo de la *'cadena de abastecimiento'* compensa la servidumbre de la distancia resultante de la estructura globalizada de la producción y del consumo.

Por ello, no deja de ser paradójico que un sector que opera en la economía global y cuyas redes de negocio se entrecruzan con otras muchas, a veces tan dispares, funcione como una 'isla' en sus relaciones con el entorno en que se ubica, más allá de utilizar los mismos accesos o las mismas redes de servicios.

De lo cual se desprende que, al margen de los indudables beneficios económicos que la actividad logística reporta por sí misma y por su papel transversal en el proceso productivo, su aportación a la creación de espacio urbano presenta rasgos no muy ejemplares para la 'construcción de ciudad' por su discutible integración física, social y laboral.

No es menos digno de tenerse en cuenta, en un momento de tanta sensibilidad social por el desarrollo sostenible, el impacto negativo que sobre el medio ambiente y el consumo de suelo tienen unos parques, centros y plataformas logísticas tan fuertemente consumidoras de suelo y generadoras de impactos ambientales (humos, ruidos, vibraciones, etc.).

Las reflexiones sobre la diversificación funcional de las periferias difusas (Borsdorf, 2004) son de plena aplicabilidad al sector logístico con el agravante de que en muchos casos su ubicación física carece un soporte urbanístico específico; a escala regional la implantación sobre el territorio de los parques y plataformas logísticas no se adecuan a más criterios de ordenación territorial que a la accesibilidad y a la baratura del terreno vistos desde la perspectiva de los intereses puramente empresariales.

La amenaza de un haz de 'corredores' logísticos irradiando en todas direcciones y colonizando los frentes lineales del sistema viario principal es una perspectiva ciertamente preocupante para el equilibrio urbano y territorial. Urge, pues, la toma de decisiones para que la logística sintonice, al igual que las demás funciones urbanas, con las directrices de la Unión Europea sobre la construcción de un espacio europeo plenamente sostenible.

AGRADECIMIENTOS

El autor agradece a los jóvenes geógrafos Antonio Palacios y Juan Luis Alberruche su valiosa ayuda técnica en la realización de las figuras y los cuadros.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Aguilar J A (2001) *Subcontratación de Servicios Logísticos*. Logis Book, Barcelona.
- Borsdorf A (2004) On the way of postsuburbia? Changing structures in the outskirts of European Cities. In Borsdorf A, Zembri P (eds.) *European Cities Structures. Insights on Outskirts*. MELT/PUCA, Paris: 7-30.
- CB Richard Ellis (2006) *El Mercado Logístico en España*. 17 págs. (www.cbre.com)

- Centro Español De Logística (2001) *La Logística en España. Estudios 2001*. Barcelona.
- Comunidad De Madrid (1990) *Madrid, Región Metropolitana. Actuaciones y estrategias (Borrador)*. Madrid, Consejería de Política Territorial, 2 vols
- (2002) *Los centros de actividades logísticas*. Consejería de Empleo, Madrid.
- (1995) *Plan Regional de Estrategia Territorial (P.R.E.T.). Documento preparatoria de las bases*. Consejería de Política Territorial, Madrid.
- Díaz A M (1993) El territorio postindustrial madrileño. *Economía y Sociedad*, 9: 21-39.
- Fernández De Alarcón F (2007) La problemática del suelo logístico. *EL MUNDO. Profesionales*, 19.01.2007.
- Méndez R, Razquin J (1995) Crisis y renovación industrial en Madrid. Balance y perspectivas. *Economía y Sociedad*, 12: 133-157.
- Orejuela J A, et alii. (2005) Operadores y plataformas logísticas. *Tecnura*, 16: 115-126 (consultado en Internet).
- Spim (Empresa de Consultoría Transporte Logística) *Informe para al Plan Estratégico 2010*. Cfr. "Las plataformas logísticas, una necesidad y oportunidad para un sector en profundas transformaciones". (Consultado en Internet: www.inorde.com/plan_estratégico/documento)
- Valenzuela M (1999) Madrid, una metrópoli nacional en la senda de la internacionalización. *Papeles de Economía Española. Economía de las Comunidades Autónomas*, 18: 68-87.
- et alii (2007) The spanish way to economic deconcentration: a process to several speeds In Rzin E, Dijst M, Vazquez C *Employment Deconcentration in European Metropolitan Areas*, Springer, Dordrecht: 115-145.