

CAPÍTULO 5. Características técnicas típicas de CLA según las tendencias mundiales

Resumen

En este capítulo quedan recogidas las características técnicas típicas de los Centros Logísticos Aeroportuarios, como indica el título del mismo, instalaciones que debido al desarrollo del transporte aéreo han tenido una gran repercusión en la planificación de infraestructuras aeroportuarias. Estas características se dividen en las tres líneas por las que está formado un Centro de Carga, primera, segunda y tercera línea. Para ello se han consultado diversas fuentes, las más citadas “Vila López Carlos, Logística de la carga aérea: manual de los procesos logísticos del transporte aéreo de mercancías, Marge Design Editors” y “Arán Iglesias Javier, Descubrir la Carga Aérea, Aena”, además se han tenido en cuenta los CLA anteriormente estudiados.

La liberalización del handling de carga, el incremento del volumen de tráfico, el establecimiento de políticas de competencia, la implantación de compañías en régimen de autohandling, etc. son algunas de las causas que inducen al desarrollo de la terminal de carga a una segunda línea con una configuración para el tratamiento de la carga en la que se dispone de instalaciones denominadas de primera línea, dado que se trata de infraestructuras que realizan la función de transferencia entre el lado aire y el lado tierra. Además, un Centro Logístico Aeroportuario tiene asociada la tercera línea, que se encuentra fuera del recinto aeroportuario pero que realiza actividades logísticas relacionadas con el aeropuerto y los productos que se van a transportar.

5.1. Características técnicas de casos estudiados de CLA

En un Centro de Carga Aérea trabajan multitud de diferentes empresas que deben relacionarse entre sí para que el proceso del transporte de carga aérea sea completado y resulte satisfactorio. Según la actividad que realicen en la cadena de transporte, estas empresas se instalarán en primera, segunda o tercera línea. A continuación se detallan las características y tipos de empresas instalados en cada una de estas líneas.

5.1.1. Primera Línea

En primera línea se realizan las actividades logísticas aeroportuarias directamente relacionadas con los procesos de intercambio aire-tierra: *handling* y *autohandling*.

En esta primera línea se ubican las instalaciones de los operadores de *handling* de carga y *autohandling*, con accesos al lado tierra para las transferencias entre el operador de *handling* y los importadores, exportadores u operadores de transporte terrestre; y acceso al lado aire para las transferencias de mercancías entre el operador de *handling* de carga y el de *handling* de rampa.

Las instalaciones situadas en primera línea son para:

- Empresas de *handling* de carga.
- Compañías aéreas con la autorización de *autohandling* de carga.
- Mercancías express (Integradores).
- Organizaciones postales.
- Instalaciones de Puesto de Inspección Fronterizo (PIF).
- Instalaciones para el tratamiento de productos especiales: perecederos, materiales radioactivos, etc.

La zona de la propia Terminal de Carga en primera línea se compone de:

- Zonas de recepción y entrega de mercancías, normalmente ubicadas ambas en la parte de la Terminal que da al lado tierra.
- Zona de inspección aduanera y de empaquetado de las mismas.
- Zonas de clasificación y distribución para las mercancías de llegada/salida.
- Zonas de almacenaje para la carga de llegada/salida.
- Zonas de carga y descarga de mercancías con superficies destinadas al paletizado/despaletizado, a los carrillos de plataforma y a los contenedores.
- Zonas de almacenaje para mercancías especiales (mercancías de valor, material radioactivo, animales, mercancías perecederas, etc.).

Cabe mencionar que algunas de estas zonas nombradas se pueden tener en cuenta en una segunda línea.

El área de recepción y entrega del lado tierra debe estar provista de muelles para la transferencia de mercancía de la terminal a los vehículos de transporte terrestres y viceversa. Estos muelles pueden ser fijos, basculantes o bien estar dotados de plataforma elevadora, para ajustarse a la altura de la caja de los vehículos y poder hacer la transferencia con rapidez y la máxima seguridad.

El área de almacenamiento se subdivide en varias zonas específicas para cada tipo de mercancía, según su naturaleza, dimensiones, etc. Sin embargo, las Terminales de Carga no son los sitios adecuados para almacenar la carga durante un largo periodo, ya que esto no resulta muy económico.

El área de preparación y control físico de la mercancía comprende las zonas de preparación de la misma para su transporte hasta el avión y posterior subida hasta el mismo, junto con la zona de control y clasificación de la mercancía de llegada para su transporte, almacenaje o entrega al cliente.

Estas áreas pueden estar dotadas de mesas de rodillos para la preparación y control de la mercancía en las paletas o contenedores, que suelen tener incorporada una báscula, con transferencia directa al almacén de los ULD (United Load Devices), o bien limitarse a una superficie libre en la cual se preparan y se controlan los ULD que están situados sobre los mismos equipos de transporte desde/hasta el avión.

En el lado aire, la conexión de la terminal con la plataforma del aeropuerto se suele hacer al mismo nivel, excepto en las zonas de interferencia de paletas y contenedores, que se realiza en este caso desde los almacenamientos específicos de los mismos a los vehículos de transporte al avión: portapaletas o portacontenedores.

El sector del lado aire se compone de:

- Posiciones de carga/descarga para los aviones estacionados cerca de la Terminal de Carga.
- Posiciones de carga/descarga para los aviones estacionados lejos de edificio terminal.
- Superficies de maniobra para los vehículos de pista y los equipos utilizados en la carga/descarga de los aviones.
- Superficies de estacionamiento para los equipos de pista, si es posible no en las inmediaciones del Edificio Terminal de Carga.

5.1.2. Segunda Línea

En segunda línea se realizan las actividades logísticas aeroportuarias estrictamente necesarias para el intercambio modal: servicios logísticos, servicios generales, aduaneros, inspección en frontera, transitarios, etc.

Las instalaciones y los clientes más usuales son:

- Naves para transitarios, operadores logísticos, empresas *courier*, transportistas de distribución por superficie especializados en la carga aérea, etc.
- Oficinas para empresas del sector de la carga aérea.
- Servicios para las empresas y personas: oficinas bancarias, restaurantes y cafeterías, tiendas de alimentación, etc.
- Servicios a los vehículos: aparcamientos, estaciones de servicio, talleres de reparación, etc.

La segunda línea también incluye la zona de accesos compuesta por:

- Carreteras de acceso a la zona de carga.
- Superficies de maniobra para camiones y coches particulares.
- Posiciones de carga/descarga para camiones, incluyendo las rampas y muelles de carga/descarga.
- Espacios de aparcamientos para camiones y otros vehículos, pertenecientes tanto a los clientes como a los empleados de la instalación.

5.1.3. Tercera Línea

En ella se realizan las actividades logísticas relacionadas con el aeropuerto y la carga aérea: industria, centros de distribución, centros de almacenaje, preparación de pedidos, etc. También integra o conecta estos centros de carga aérea con las plataformas logísticas multimodales, en las que se establecen los puertos, puertos secos, estaciones ferroviarias, centros de transporte, parques de distribución, parques tecnológicos, áreas de servicios y áreas logísticas especializadas.

Las instalaciones situadas en tercera línea son:

- Instalaciones y almacenes de operadores privados.
- Oficinas administrativas de la zona.
- Servicios empresariales y logísticos a operadores.
- Viario y aparcamientos de servicio.

La integración de las distintas actividades y empresas interrelacionadas en un área específica reporta indudables beneficios a los operadores y agentes económicos, tanto en costes como en facilidades operativas, tiempos operativos e incluso en su promoción comercial.