



8. CONCLUSIONES

Para la construcción de un Centro Logístico Aeroportuario en Andalucía, después de haber expuesto brevemente la evolución del comercio y las tendencias futuras de la carga aérea a nivel mundial, la necesidad de la logística a la hora de abrir nuevos mercados y habiendo realizado un estudio comparativo de los principales Centros Logísticos Aeroportuarios mundiales, se ha llevado a cabo el dimensionamiento de las diferentes áreas que lo conforman y se han proyectado tres propuestas de CLA en Andalucía dependiendo de la ubicación, del terreno disponible y de la demanda de mercado existente en la zona.

Una vez que se ha presentado y justificado todas las acciones que se han llevado a cabo durante la realización de este Proyecto Fin de Carrera, se procede a evaluar las ideas claves obtenidas y las ventajas y beneficios que presentaría su realización. A través de todo lo descrito anteriormente lo primero que se ha conseguido es dar una idea de la disposición física que debe existir en un Centro Logístico Aeroportuario, distinguiéndose dentro del recinto de carga principalmente dos zonas, primera y segunda línea.

En primera línea deben ubicarse, los operadores de handling, dónde pueden diferenciarse tres zonas: lado aire, la nave y el lado tierra. En el lado aire debe existir una zona amplia en plataforma que permita a la maquinaria maniobrar con facilidad y estacionamiento para aeronaves suficiente. El almacén debe poseer espacio dedicado para mercancías peligrosas, objetos bajo aduana, mercancía Express y paquetería, además de cámaras frigoríficas y oficinas, estando todo ello preferentemente automatizado. Mientras que en el lado tierra, se debe disponer de muelles y rampas que permitan la carga y descarga del camión lo más ágil posible, zona de maniobras y aparcamientos tanto para turismos como camiones evitando que los flujos de circulación interfieran entre sí.

La segunda línea se destina esencialmente almacenes para transitarios, almacenistas-distribuidores o bien empresas que no puedan realizar auto-handling, debe contar con



muelles, rampas y espacio suficiente para maniobras y aparcamientos de camiones al igual que en primera línea.

A parte de lo descrito anteriormente, también se precisa una excelente conectividad con la red de carreteras, fundamentalmente si existe una cierta actividad de carga aérea por carretera como es actualmente el caso de Andalucía. Sin olvidar una buena dotación de oficinas para servicios administrativos, transitarios, agentes de aduanas, compañías aéreas etc. que suelen instalarse normalmente en segunda línea en el Edificio de Servicios Generales, ni una buena gestión administrativa que facilite y agilice los trámites mejorando así la eficiencia y con ello la calidad del servicio.

Si se consideran ahora las ventajas que se obtendrían a través de la construcción de un Centro Logístico Aeroportuario en Andalucía, los beneficios que se podrían generar son los siguientes:

- Lograr mejores condiciones de operación para las empresas vinculadas al comercio exterior de Andalucía y España: importadores, exportadores, transportistas, agentes aduanales y autoridades. Ya que con la construcción de la Segunda Línea todos ellos podrían situarse dentro del recinto aeroportuario favoreciendo su interacción y con ello los trámites que sea necesario realizar
- Contribuir al incremento del flujo de intercambios comerciales entre España, el resto de Europa y África, ya que este CLA debido a la localización que tendría, podría ser el Centro Logístico del Sur de la Península y Norte de África
- Aumentar oportunidades de negocio y generar sinergia de desarrollo para la región de influencia del proyecto: nuevos empleos en la provincia, nuevas empresas de servicios de valor agregado vinculado a operaciones logísticas, mayor flujo comercial y por ello, una mejora económica en el área



- Mejora de las instalaciones existentes en cualquiera de los Aeropuertos donde se ubicase definitivamente el CLA, ya que todas ellas y en base a los estudios de caso realizados, poseen unas instalaciones de carga obsoletas que ralentizan la operativa.
- Como consecuencia del punto anterior, mejora de los tiempos de rotación, hecho que puede favorecer a que nuevas aerolíneas cargueras o mixtas se instalen en el Aeropuerto, en particular a las aerolíneas de bajo costo
- Ayudaría a solventar los problemas de congestión que se presentarán en un futuro a corto plazo, ya que las terminales de carga de los Aeropuertos considerados se encuentran actualmente cerca de su límite de capacidad, a su vez permitiría a nuevas empresas interesadas en el mercado del handling instalarse en el Aeropuerto aumentando así la competitividad dentro del CLA y mejorando los precios. Factor que serviría también para atraer nuevas compañías aéreas y Operadores Logísticos al Centro de Carga.

Finalmente destacar que al estar creciendo la importancia del transporte aéreo de carga en el mundo y aunque su contribución actual, en relación con otros modos de transporte, sea todavía pequeña en cuestión de volumen, la construcción de un CLA en Andalucía permitiría establecer un conjunto de estrategias y acciones que contribuirían a minimizar los costos ambientales, económicos y sociales del transporte de carga en la región. Además si dichas estrategias se orientan a la gestión del flujo de vehículos y de la demanda misma del transporte de carga, también se favorecería a la minimización de impactos ambientales adversos, a la eficiencia del transporte de carga, y al impulso del desarrollo económico de la región.