

EL OPERADOR LOGISTICO DEL TRANSPORTE, OLT

por

JUAN ANTONIO MILLAN JALDON*

1. PRESENTACION DEL OLT EN EUROPLATAFORMA LOGISTICA PUERTA SUR DE EUROPA

La logística juega un papel fundamental en la competitividad de las empresas ya que incluye todas las operaciones relacionadas con la adquisición y distribución de bienes y servicios que requiere o produce una empresa, y trata de la gestión del flujo de materiales y el flujo de información en una empresa, desde el momento mismo en que el cliente piensa en el producto y servicio hasta que lo recibe.

Entre otras, la logística engloba las funciones de transporte, almacenaje y distribución de mercancías producidas (recepción, tratamiento y preparación de pedidos, gestión de stocks de producto acabado, diseño de rutas, tratamiento de la información comercial) pero también las actividades necesarias para su correcto aprovisionamiento del proceso productivo (selección de proveedores, controles de calidad previos, preparación de semielaborados, gestión de stocks de materias primas).

En consecuencia, el sistema logístico de una empresa está compuesto por una serie de operaciones, aunque muy especializadas y perfectamente interrelacionadas. Pasamos a presentar una DESCRIPCIÓN DE UN SISTEMA LOGISTICO, de carácter general, e incidire-

* Secretario General de la Unión de Cooperativas del Transporte de España (UCOTRANS).

mos de forma esquemáticamente en cada uno de los componentes de los diferentes bloques que lo describen:

1. Descripción de los flujos del sistema:
 - Flujos de materiales.
 - Flujos de información.

2. Descripción de los servicios u operaciones:
 - Transporte.
 - Distribución (primaria y secundaria).
 - Almacenaje.
 - Manipulación.
 - Embalaje o envasado.
 - Gestión de stocks.
 - Preparación de pedidos.
 - Transmisión de información.
 - Servicio post-venta.

3. Descripción de las instalaciones.
 - Almacenes centrales, depósitos regionales.
 - Plataformas logísticas.
 - Oficinas, centro de cálculo.

4. Descripción de los equipos.
 - Equipos de transportes.
 - Equipos de almacenaje no paletizado.
 - Equipos de almacenaje paletizado.
 - Equipos de manutención.
 - Equipos de carga y descarga.
 - Equipos informáticos.

5. Descripción de la estructura organizativa y funcional.

Sobre el OPERADOR LOGISTICO DEL TRANSPORTE. es recomendable la lectura de los trabajos elaborados por la Unión de Cooperativas del Transporte de España UCOTRANS, y en los que han colaborado los expertos y técnicos de FENADISMER-ANDALUCIA, AGT-ANDALUCIA, ANTID y TELECOTRANS y que se están coordinando desde el Centro de Transportes de Mercancías de Cartaya C.T.M. y en cuyos resultados se han integrado los trabajos del Proyecto ADAPT-TRANSISTEME.I y el FORCEM-TRANSISTEME.II con el objetivo de elevar sus conclusiones a las posibilidades de una coo-

peración transnacional en el marco de una Red de Operadores Logísticos del Transporte de Europa.

La función fundamental del OLT es «gestionar servicios de transportes de mercancías» para realizarlos prioritariamente con sus propios vehículos o en régimen de cooperación empresarial, y ejecutándolos en las condiciones contratadas, programándolos en circuitos cerrados y utilizando los medios, el itinerario, la combinación intermodal que considere más convenientes para atender las órdenes del cargador con los máximos niveles de calidad, puntualidad, seguridad y dentro del precio concertado contribuyendo a mejorar la competitividad en los mercados de destino de las mercancías transportadas.

Se trata de una empresa de cooperación de microempresas y pymes del transporte de mercancías con vehículos pesados o ligeros, que ejerce una actividad complementaria en el sector transporte, pero que es fundamental para la modernización y la mejora de la calidad, seguridad y la competitividad mediante la incorporación de las innovaciones tecnológicas permanente en los medios de transporte y carga y en la gestión de las empresas de transporte integradas. Es recomendable que en todo caso de que se trate de un modelo de empresa bien estructurada y reglamentada por secciones, que en primer lugar cumpla sus propios fines comercialización de cargas, reducción de costes, apoyo a la gestión, y que además, fomente y facilite la necesaria y mejor organización de los transportistas españoles y de otros Estados de la UE utilizando para ello mecanismos que traten de corregir la dispersion empresarial existente en el sector transporte, creando las condiciones que mejoren la información y comunicación facilitando la aproximación entre oferta y demanda de cargas y faciliten la aproximación entre cargadores y porteadores.

Además, el OLT debe contribuir a dicha modernización poniendo a disposición del funcionamiento del sistema logístico, de un Sistema Telemático Integral del Transporte que facilite la gestión de los vehículos y las flotas, y de las mercancías transportadas, para ello debe posibilitar la permanente localización y la comunicación bidireccional escrita o verbal durante la ejecución del transporte.

Esta tecnología en el Sistema Logístico facilita al productor o cargador una nueva fórmula de operar en la distribución de su producción, consiste en la técnica del ALMACENAMIENTO EN DESPLAZAMIENTO, que en determinados sectores juega un factor determinante, especialmente en el hortofrutícola y agroalimentario y en aquellas producciones que responden a consumos de temporada que atienden fuertes demandas puntuales. Permite situar las mercancías transportadas en los destinos con precios-calidad más convenientes en cada momento. Consiste en que el vehículo sale del centro de producción

sin destino final, por ello, se dirige el vehículo posicionándolo en un «área estratégica próxima a los mercados de consumo más convenientes» en cada época y en cada día y para cada producto según datos obtenidos mediante información recibida en tiempo real de los mercados. Ello permite dar órdenes al conductor para que descargue en el mercado donde exista demanda del producto perecedero transportado con el fin de conseguir dar la mejor calidad y obtener el mejor precio de venta. Ello es válido tanto si la empresa productora utiliza sistemas de producción «push deman» o «pull deman» que se aplican respectivamente para vender lo producido o para producir lo vendido.

2. DOCUMENTO SOBRE OLT APORTADO AL GRUPO DE TRABAJO SOBRE OPERADOR LOGISTICO DEL CENTRO ESPAÑOL DE LOGISTICA CEL

Basado en los resultados de la investigación preliminar aportada al debate por los Grupos de Trabajo del CEL e incluye aportaciones personales de Dirigentes del Institute of Logistics, del Reino Unido, y Council of Logistics Management, de los EE.UU.

2.1. Definición de Operador Logístico del Transporte

En el sector transporte de mercancías por carretera existen dos modalidades de empresas «las empresas de transportes» y las «empresas auxiliares y complementarias del transporte» ninguna de ellas por sí dedicándose a su exclusiva actividad pueden considerarse operadores logísticos. En concordancia con la definición propuesta por el CEL, se define como operador logístico del transporte:

«La Empresa del sector transporte que lleva a cabo la planificación, implementación, y control del eficiente y efectivo transporte, almacenaje y distribución de mercancías, servicio e información, concierne desde el punto de origen hasta el punto de destino, con objeto de satisfacer los requerimientos del cliente.»

2.2. Diseño básico de los tipos de OLT

En primer lugar, para que una empresa «de transportes» o de «actividades auxiliares y complementarias del transporte» tenga la consideración de OLT debe como mínimo cumplir:

- A) Tener como «director efectivo» un gerente diplomado como «Operador Logístico en la especialidad de transporte» que tenga un conocimiento sobre la cadena logística en su totalidad y su habilidad de integrar los servicios de transporte dentro del requerimiento de la cadena y cooperar e incluso tomar la iniciativa hacia una mayor eficacia en la operación de la cadena. Todo el personal afecto a la empresa deberá estar profesionalmente capacitado para las diferentes áreas de gestión utilizando las herramientas y los sistemas apropiados para cada actividad.
- B) Estar dotada de estructuras, instalaciones y sucursales estratégicamente situadas y dotadas de los medios, sistemas, mecanismos y tecnologías que se requieren para una gestión y permanentemente innovadora de las flotas y las mercancías en técnicas modales e intermodales.
- C) Tener una Organización funcional y Flujos de Información y un Sistema Telemático Integral del Transporte, que le permitan posicionar vehículos, enviar mensajes bidireccionales, seguir a la mercancía desde el momento de su recepción hasta su entrega al cliente que podrá tener acceso a esta información en tiempo real.

En particular, tendrá aplicaciones informáticas capaces de producir: listas de cargas, documentos de portes, diseños de rutas idóneas con cálculo de tiempos, distancias y costos, programa de seguimiento, circuitos de información interna, sistemas de trasmisión de documentos, circuitos de emergencia, circuitos de información al cliente, facturación de servicios y otros que respondan a necesidades específicas del cliente.

- D) Estar integradas en Redes, regionales o transnacionales, y operar como un sistema integrado formado por sus propios medios y estructuras y las externas de otros operadores, incluidos, los Centros de Transportes de Mercancía, las Europlataformas Logísticas y sus Zonas de Actividades Logísticas.

Además, y dependiendo del tipo de empresa, deberán cumplir los requisitos de capacidad profesional, honorabilidad y capacidad económica previstos por la LOTT y en cada uno de los casos:

1. Las Empresas de Transportes para ser OLT además deberán como mínimo estar técnicamente dotadas y capacitadas para «la organización del viaje previo a la salida, para ser realiza-

dos en carga en circuitos cerrados, evitando tiempos muertos de esperas en tránsitos y retornos en vacío» y ello en la gestión de tráfico de su propia flota y los vehículos de empresas cooperadoras.

2. Las Empresas Auxiliares y Complementarias del Transporte (Almacenistas-Distribuidores, Agencias de Transportes y Transitarios) para ser OLT, además, deberán ser especialistas en Logística de Transportes y al menos en un área más de la cadena logística (Logística de Almacenajes-Logística de Distribución u otras), una de ellas, al menos, deberá realizarla con medios propios y las restantes subcontratando con agentes externos.

Como quiera que el transporte atraviesa fronteras, la legislación internacional es algo que hay que tener mucho en cuenta ya que, cuando el origen y el destino de unas mercancías transportadas están en un país distinto, el transporte se rige por leyes internacionales, adaptadas en prácticamente todos los países del mundo. Es necesario añadir que, en caso de conflicto, la Legislación Internacional (adaptada en el país correspondiente) siempre tiene precedente sobre las leyes o normativas nacionales.

Así, hay que diferenciar el tratamiento legal dado a los contratos de transporte, y que responde a los convenios:

- Transporte Terrestre por Carretera:
 - Nacional: LOTT Contrato Tipo (en aprobación).
 - Internacional: CMR aprobado en Ginebra el 15-5-1956.
- Transporte Terrestre por Ferrocarril:
 - Nacional: Código Comercio y LOT Marítimo 1949.
 - Internacional: CIM Berna, 30-4-1970.
- Transporte Marítimo:
 - Nacional: Código Comercio. Ley Navegación Aérea 190.
 - Internacional: Encapsulado Conocimiento Embarque. Marítimo Bill of Lading (B/L), Hamburgo, 1978.
- Transporte Aéreo:
 - Nacional: Código Comercio. Ley Navegación Aérea, 1960.
 - Internacional: Encapsulado Comercio Aéreo. Air Way Bill (AWB) (La Haya, 1955).

- Transporte Multimodal:
 - Convenio de Ginebra 1980 (aún no ha sido homologado en España).

Por su especial característica sobre la seguridad y el medio ambiente, hay que añadir la mención especial al tratamiento legal del Transporte de Mercancías Peligrosas reguladas por los Reglamentos TPC (Nacional por Carretera), ADR (Internacional por Carretera), TPF (Nacional por Ferrocarril), RID (Internacional por Ferrocarril), IMDG (Marítimo) y el OACI y reglas de la IATA.

3. RECURSOS QUE DEBE TENER EL OPERADOR LOGISTICO

3.1. Tipo de recursos del OLT

Sus recursos serán función del volumen de negocio, en número de vehículos y las toneladas de mercancías y sus características con las que opera anualmente. En cualquier caso deben de tener la capacidad para:

- Crear y gestionar un «Sistema» que tome en consideración las necesidades específicas de cada cliente y las demandas por especialidades del transporte.
- Llevar a la práctica de modo eficiente la solución de transporte más competitiva atendiendo las condiciones de calidad, tiempo y previo que se ajusten a las demandas y las necesidades del cliente.
- Estar inmerso en un proceso de mejora continua mediante la innovación tecnológica de los recursos:
 - Humano: dirección de gestión, marketing, desarrollo, financieras, jurídicos, administración, información, servicios al cliente, conductores y transportistas.
 - Técnicos: Sistema Telemática Integral del Transporte.
 - Materiales: de transportes, carga, comunicaciones, informática y en su caso de almacenamiento y ordenación y estocaje intercambiadores de mercancías.

3.2. Tipo de organización del OLT

El Operador Logístico del Transporte debe tener una organización:

- **FLEXIBLE:** Capaz de adecuar su estructura a las necesidades del cliente o a las condiciones cambiantes del mercado y a las suyas propias.
- **DINÁMICA:** Que posibilite el estudio anticipado de estas condiciones para tomar las decisiones necesarias.

Esta organización debe estar basada en:

- El dimensionamiento: de almacenes y transportes.
- Comunicaciones.
- Sistemas de información.