
■ Comunicat de premsa ■

El sector logístic manté el nombre de treballadors tot i la crisi

- **Es consolida el canvi de tendència a favor del transport de mercaderies per ferrocarril, el volum de les quals augmenta un 22% l'any 2011.**
- **El valor econòmic de les exportacions creix un 13% respecte 2010**
- **El Port de Barcelona consolida la tendència d'augment de la càrrega exportada per contenidor.** Entre 2006 i 2011 les terminals de contenidors han enregistrat un increment del 2% d'exportació

El secretari de Territori i Mobilitat del Departament de Territori i Sostenibilitat (TES), Damià Calvet, ha presentat avui l'informe *Indicadors de Competitivitat del Sistema Logístic Català*, corresponent a l'any 2011, de l'Observatori de la Logística, que el Departament impulsa juntament amb CIMALSA. L'estudi, elaborat per l'Institut Cerdà, arriba enguany a la seva setena edició.

El principal objectiu d'aquests indicadors és el de fer el seguiment de les dades més rellevants del sistema logístic, analitzar-ne l'evolució i donar una visió real de quines són les tendències del mercat de la logística i el transport a Catalunya.

L'edició d'enguany introdueix nous indicadors referits a la demanda, tot incorporant en el procés d'estudi a membres de les diferents comissions sectorials de la Fundació ICIL i de les comissions tècniques de treball de BCL (Barcelona Catalunya Centre Logístic)

Fruït d'aquesta col·laboració s'han recollit noves dades, com ara:

- **Les exportacions per països, mode de transport i tipus de mercaderia.**
- **L'anàlisi del fluxos viaris i ferroviaris per sectors de demanda.**
- **Les principals àrees d'intercanvi de contenidors del Port de Barcelona en mode ferroviari.**
- **L'estudi del preu del sòl, classificat segons les principals àrees logístiques a nivell Estatal.**

■ Comunicat de premsa ■

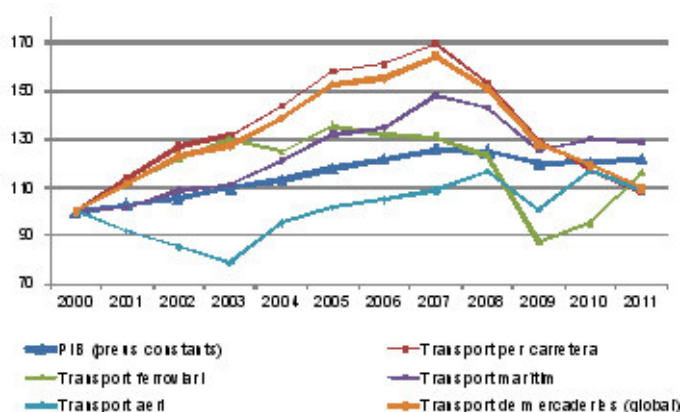
El sector logístic: panorama global

Segons es desprèn de l'informe del 2011, el sector logístic ha mantingut el nombre d'ocupats malgrat la crisi (al voltant dels 105.000 treballadors) mentre que, per contra, en el sector industrial els ocupats han caigut un 24% en el període 2008-2011.

Pel que fa al volum de mercaderies mogudes en relació al PIB de Catalunya, en els darrers anys es constaten dues etapes clarament diferenciades.

En un primer període de creixement econòmic, entre 2000 i 2007, el volum de mercaderies transportades va evolucionar a un ritme de creixement molt superior al del PIB. Així, mentre l'economia registrava un creixement acumulat del 26%, es produïa un augment del 65% en el volum de tones transportades.

En un segon període, des de l'any 2007, l'alentiment de l'economia repercuteix sobre el sector dels transports i, especialment, sobre el mode viari, que és el preponderant. Així, mentre en el període 2007-2011 el PIB va caure al voltant del 4%, el transport de mercaderies ho va fer en un 33%.



En els darrers dos anys destaquen especialment les exportacions, que segueixen amb el dinamisme iniciat l'any 2009. Així, en el període 2010-2011 el seu valor econòmic va créixer un 13%. Cal remarcar el lideratge del sector dels vehicles de motor i material de transport (22%), i el dels productes alimentaris i begudes (14%).

Transport per carretera: el més castigat

El sector del transport de mercaderies per carretera és clau per a l'economia productiva del país, concentrant prop del 80% de les tones que es mouen a Catalunya en el marc de les cadenes logístiques nacionals i internacionals. Les dades recollides des de l'inici de la crisi econòmica el mostren com el sector del transport més castigat. Des de l'any 2007 (any en què s'assoleix el volum de

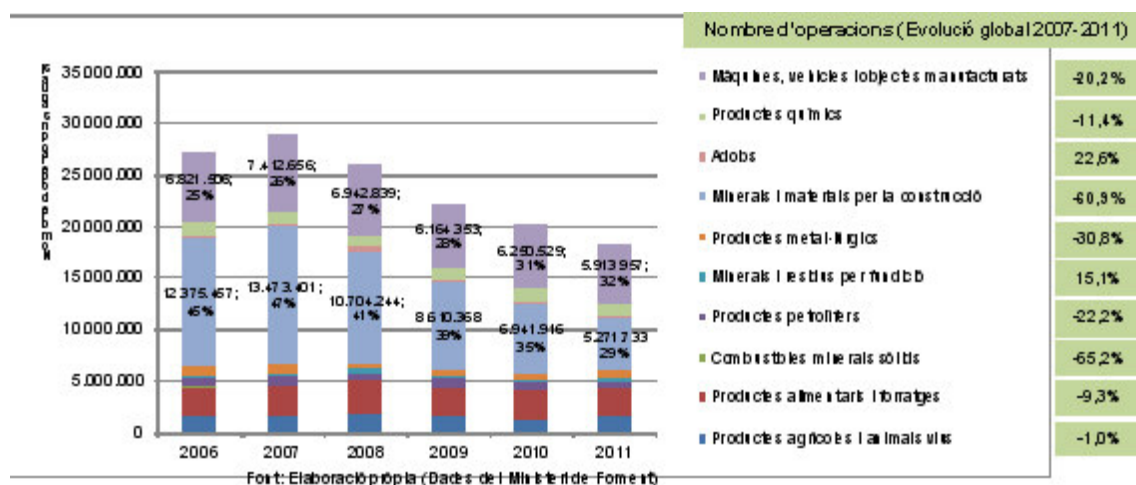
■ Comunicat de premsa ■

tones més elevat de la sèrie) fins el 2011, el transport de mercaderies per carretera s'ha reduït en un 36%.

L'any passat, el volum total de mercaderies transportades per carretera va ser de 254 milions de tones, xifra que suposa una caiguda del 8% respecte el 2010. L'anàlisi d'aquestes dades en funció de l'origen i la destinació posa de relleu que el descens de l'activitat no afecta de forma homogènia a tots els fluxos. Els interns són els que segueixen decreixent en major mesura: al voltant del 9% el darrer any. Cal recordar que aquest tipus de fluxos és el més quantiós, representant el 70% del total de les tones.

De la seva banda, els intercanvis amb la resta de l'Estat decreixen un 5% i els de caire internacional s'estanquen, després d'un any 2010 en que van augmentar un 22%.

L'anàlisi de les operacions de transport per carretera en funció del sector productiu mostra com l'esclat de la bombolla immobiliària ha tingut un important efecte. L'any 2007, el sector de la construcció representava prop del 50% de les operacions, amb un total de 13,5 milions de moviments anuals. El 2011, el sector va representar el 29% de les operacions de transport per carretera, amb 5,3 milions de moviments.



El transport ferroviari, a l'alça

El volum de mercaderies mogudes en tren l'any 2011 ha experimentat un increment del 22% en comparació amb el 2010, essent el segon any de creixement. Aquest fet contrasta amb l'evolució del conjunt del transport de mercaderies, que ha experimentat un decreixement del 8%.

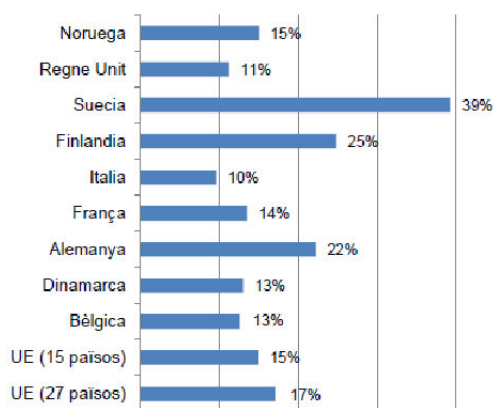
Les dades corroboren el canvi de tendència del transport ferroviari iniciat al 2009. Durant el període 2004-2009 el volum de tones transportades per mode ferroviari va reduir-se sensiblement a ritme del 8,5% interanual. A partir de

■ Comunicat de premsa ■

llavors es produeix un punt d'inflexió que es tradueix en un creixement interanual del 17,7% en el període 2009-2011.

Dit increment del volum mogut ha fet que al 2011 la quota ferroviària es situés en el 2,8%. Cal recordar però, que aquesta dada encara es troba lluny de les quotes ferroviàries a nivell europeu.

Quota ferroviària a altres països d'Europa



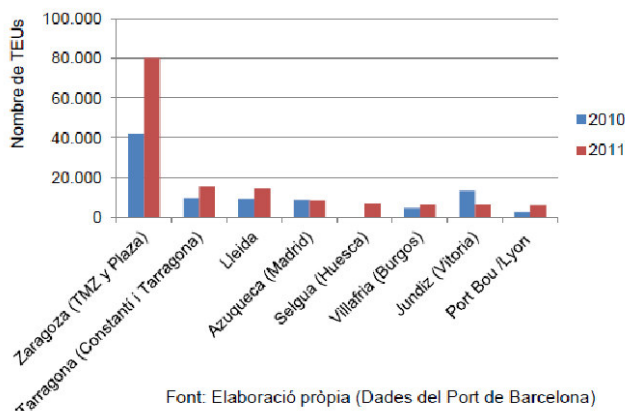
Font: Eurostat (Dades 2010)

Mercaderies per sectors i tipologia de fluxos

L'increment de quota del transport ferroviari registrada el 2011 es va produir de forma generalitzada a totes les tipologies de fluxos. Tanmateix, destaca el creixement de la quota d'intercanvis amb l'Estat, que va augmentar un 34,8%, assolint el 6,6% de la quota terrestre. En aquest increment ha tingut un paper decisiu el Port de Barcelona. En els darrers dos anys, el transport ferroviari de contenidors marítims al Port s'ha incrementat en un 146% arran de la intensificació dels trànsits amb el centre peninsular.

Pel que fa al trànsit internacional de mercaderies per mode ferroviari, es constata un creixement superior al 20% del volum de mercaderia transportada. L'entrada en funcionament a finals del 2010 de la connexió en ample UIC des del Port de Barcelona a la frontera francesa ha esdevingut el principal catalitzador per incrementar els fluxos internacionals. A tall d'exemple, durant el 2011 els intercanvis de contenidors del Port de Barcelona amb Lyon s'han incrementat en un 150%.

Principals destinacions del Port de Barcelona



Font: Elaboració pròpia (Dades del Port de Barcelona)

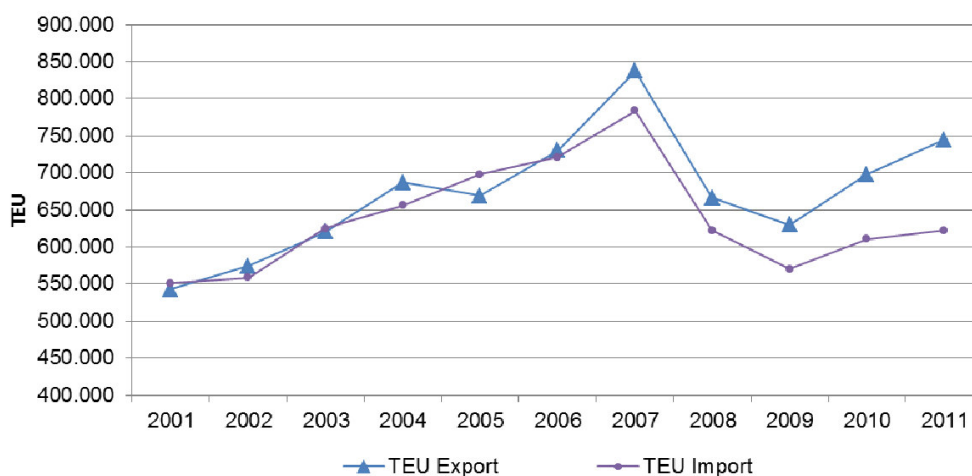
■ Comunicat de premsa ■

De l'anàlisi del creixement del volum de mercaderies d'àmbit intern es destaca un increment proper al 25% de les tones transportades per FGC, el que situa la quota ferroviària terrestre dels fluxos interns per sobre de l'1%. Aquest fet és degut a la demanda creixent del serveis ferroviaris vinculats a la indústria automobilística i a l'increment de la demanda de les sals potàssiques.

El transport marítim: increment de les exportacions i del mode ferroviari

Després d'un període 2009-2010 on les tones gestionades pels ports de Barcelona, Tarragona i la Generalitat es van incrementar en un 3,5%, el darrer any 2011 el volum total s'ha estancat, amb una taxa de reducció del 1%.

Tot i així, centrant l'anàlisi en el **Port de Barcelona**, durant l'any 2011 es consolida la tendència iniciada al 2009 d'augment de la càrrega exportada per contenidor. En el període 2006-2011, les terminals de contenidors han enregistrat un increment del 2% d'exportació, posant de relleu el paper decisiu del Port de Barcelona com a pol logístic de suport a l'internacionalització del teixit econòmic català.



Evolució del volum de TEU al Port de Barcelona. Font: elaboració pròpia (dades del Port de Barcelona)

Pel que fa al **Port de Tarragona**, l'any 2011 va experimentar un retrocés en el volum total de tones transportades al voltant del 2,5% respecte l'any anterior. En canvi, destaca l'increment de les exportacions conteneritzades i del volum d'activitat relacionada amb el sector siderúrgic i metal·lúrgic, amb increments superiors al 30 i 25% respectivament.

Increment del pes del mode ferroviari als ports

■ Comunicat de premsa ■

En el darrer any ha continuat la tendència a l'increment de la quota ferroviària als Ports de Barcelona i Tarragona. Destaquen especialment les dades del Port de Tarragona. L'entrada en funcionament de la terminal DP World ha esdevingut un revulsiu que ha contribuït en l'augment del 95% de l'activitat per mode ferroviari, situant la quota en el 7%.

Les xifres d'increment de l'activitat ferro-portuària a Barcelona també mostren signes positius. Destaca especialment l'increment del volum de contenidors (TEU) moguts per ferrocarril (44%) i el de vehicles (que creixen prop d'un 30%) al Port de Barcelona.

Transport aeri a l'alça amb Amèrica Llatina i l'Orient Mitjà

En el darrer any 2011, el transport aeri de mercaderies ha caigut un 7%, perdent part del volum incrementat en el període 2009-2010 (16%). Cal remarcar que l'important augment en el volum aeri experimentat al 2010 va ser degut a que durant el mes d'abril de 2010 l'erupció d'un volcà a Islàndia va propiciar que part del tràfic europeu es desviés a Barcelona, produint-se un creixement inusual.

Així doncs, si és realitza l'estadística obviant el mes d'abril, la reducció del trànsit aeri de mercaderies respecte el 2010 ha estat del 2,5%, una xifra que s'acosta a l'evolució experimentada per la càrrega aèria internacional, que es va reduir en un 1%.

El trànsit amb Europa i amb l'àrea d'Àsia i el Pacífic, que representaven conjuntament el 79% del volum de mercaderies a l'aeroport del Prat, ha caigut un 13% i un 26%, respectivament. Aquesta caiguda ha reduït la seva quota al 66% del volum total. No obstant això, destaca especialment l'evolució creixent dels fluxos amb l'Amèrica Llatina i l'Orient Mitjà, amb increments del volum mogut del 187% i del 102%.

El sòl logístic de Barcelona, líder en preus de lloguer

Catalunya lidera el rànquing estatal de superfície útil de magatzem, amb una oferta un 67% superior a la de la Comunitat de Madrid, que ocupa el segon lloc del rànquing.

Barcelona, i en concret la seva primera corona, lidera també el rànquing de preus de lloguer a les principals zones logístiques a nivell estatal, amb una xifra propera als 6 €/m²/mes. Això és degut a la localització estratègica de la Plataforma logística del Delta, propera a un important mercat de consum, i que integra en un mateix espai l'oferta de naus logístiques amb un port i aeroport de primer nivell.

Finalment, com a conseqüència de les actuals dificultats per a l'obtenció de finançament, l'opció de lloguer és la preponderant, i suposa el 95% de les operacions.

■ **Comunicat de premsa** ■

L'informe de l'Observatori de la logística es pot consultar al web de CIMALSA, en català, i, en les properes setmanes, també estarà disponible en castellà i en anglès.

13 de setembre de 2012