

Catalunya lidera el rànkung estatal de superfície de sòl logístic amb 6 milions de m² i és l'única que creix de tot l'Estat

- L'informe anual dels Indicadors de Competitivitat del Sistema Logístic Català, elaborat per l'Observatori de la Logística, revela les últimes tendències del mercat de la logística i el transport a Catalunya
- Els darrers dos anys, les exportacions catalanes han crescut un 6%, gairebé el doble que a la resta del territori espanyol
- Els últims tres anys, el transport ferroviari de contenidors marítims al Port de Barcelona s'ha incrementat un 150%
- L'accidentalitat amb vehicles pesants a les carreteres catalanes es redueix un 23% del 2007 al 2011
- En un context de decreixement del transport marítim de mercaderies, el Port de Tarragona ha augmentat la seva activitat un 4,1% respecte del 2011

L'Observatori de la Logística, integrat pel Departament de Territori i Sostenibilitat i Cimalsa, ha presentat les dades corresponents al 2013 dels Indicadors de Competitivitat del Sistema Logístic de Catalunya, un document que analitza les principals tendències i l'evolució del mercat de la logística i el transport a Catalunya, mitjançant 27 indicadors agrupats en 5 seccions diferenciades.

Durant la presentació de l'informe, el director general de CIMALSA, Isidre Gavín, ha fet referència a l'Observatori del Corredor del Mediterrani, i als diferents instruments que s'estan preparant per poder dur a terme el seguiment i avaluació de tota l'activitat econòmica i social que es generi al voltant d'aquest eix estratègic.

En aquest sentit, una de les eines en fase de desenvolupament és la fusió en un GIS del traçat del corredor amb el Mapa Urbanístic de Catalunya (MUC), on es detalla la qualificació dels sòls en els planejaments, per poder així identificar tot el sòl susceptible de ser desenvolupat al voltant d'aquesta infraestructura. Paral·lelament s'està preparant el web de l'Observatori on hi haurà informació sobre la infraestructura, la governança i el sector del transport de mercaderies i s'estan definint els indicadors de l'estat de construcció d'aquesta infraestructura

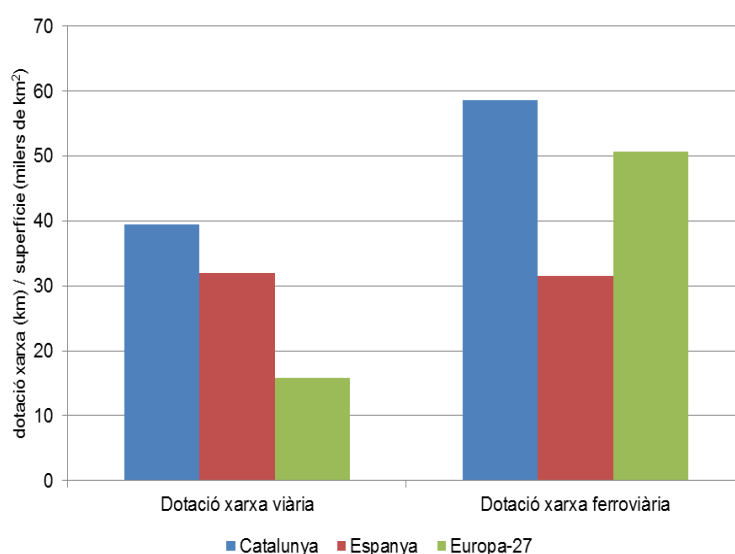
■ Comunicat de premsa ■

i les necessitats logístiques de les empreses catalanes per poder dissenyar una estratègia de gestió i explotació integral tregui el màxim rendiment.

Evolució d'infraestructures

Pel que fa a infraestructures viàries, l'informe revela que l'accidentalitat L'accidentalitat en les carreteres catalanes amb vehicles pesants s'ha reduït un 23% en el període 2007-2011. Catalunya és el territori amb més infraestructura viària de 4 o més carrils (en comparació amb l'Estat espanyol i l'Europa dels 27) ja que l'any 2011 tenia un índex de 39,5 km de xarxa viària per cada miler de kilòmetres quadrats, la qual cosa representa un 23% més que la densitat de xarxa viària espanyola i un 150% més que l'europea. En relació a la població, Espanya lidera el rànking de kilòmetres de xarxa viària per habitant i Catalunya se situa molt propera al rati europeu. Durant el darrer any de l'estudi, el desdoblament de les vies de la Generalitat C-17 i C-31 han marcat el creixement de dotació viària del 5,6%, respecte l'any 2010.

Quant a la xarxa ferroviària, ha anat creixent de manera sostinguda durant el període 2002-2011. En relació a la població, Catalunya es situa per sota d'Espanya i d'Europa pel que fa al rati de kilòmetres de xarxa ferroviària per cada milió d'habitants. Per contra, és l'àmbit territorial amb més dotació ferroviària per unitat de superfície. El rendiment de les terminals catalanes assolix el valor de 18,1 TEUS/any per metre lineal de via l'any 2012, com a resultat d'un increment del 3,3% respecte l'any anterior. Tot i així, la xifra s'allunya molt de la mitjana europea, propera als 50 TEUS/any.



Dotació d'infraestructures

Font: Elaboració pròpia (Anuari estadístic de mobilitat del Ministeri de Foment, INE i Eurostat)

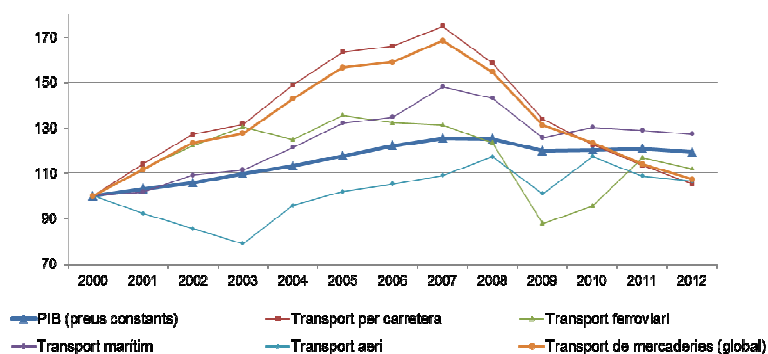
■ Comunicat de premsa ■

Pel que fa a les infraestructures marítimes, els Ports de Tarragona i Barcelona segueixen marcant diferències en relació a les seves quotes d'accés per mode de transport (carretera, ferrocarril i canonada). Així, durant el 2012 ha destacat l'augment de la quota ferroviària al Port de Barcelona (+9,5%) i l'augment del percentatge que representa l'accés per mode viari al Port de Tarragona (+19,0%).

El mode viari segueix essent el mitjà de transport majoritari d'accés al Port de Barcelona i el segon més utilitzat per entrar o treure mercaderies al Port de Tarragona (amb quotes del 82,9% i 26,8%, respectivament). Tot i el descens que ha patit el transport per canonada als dos ports estudiats, continua essent el principal mode de transport d'accés al Port de Tarragona donada la vinculació que té aquest port amb la indústria petroquímica.

El mercat de sòl logístic i evolució del sector

D'altra banda, mentre que la superfície útil de magatzem a Espanya cau per primera vegada en tota la sèrie d'estudi (un -2,2% respecte l'any 2011), Catalunya es posiciona com l'única comunitat autònoma que augmenta la superfície de sòl logístic encapçalant el rànquing estatal amb més de 6 milions de metres quadrats disponibles de superfície de magatzem.



El PIB vers els modes de transport a Catalunya

Font: Elaboració pròpia (dades del Ministeri de Foment i Idescat)

De l'anàlisi de l'evolució del PIB respecte de l'evolució dels volums de mercaderies transportats pels diferents modes a Catalunya, en destaca un cert efecte multiplicador d'aquest segon concepte, tant quan l'economia prospera com quan s'estanca.

Així, durant el període 2001-2007, mentre que el volum total de mercaderies gestionades pel sistema logístic català creixia a un ritme anual del 6,6%, el PIB ho feia a un ritme del 3,2%. Aquesta tendència va canviar com a conseqüència de la crisi econòmica, la qual ha tingut efectes negatius sobre el sector del

■ Comunicat de premsa ■

transport, i especialment sobre el transport per carretera. El PIB va continuar incrementant-se fins l'any 2008 i des de llavors el decreixement ha estat del 0,6% anual. El volum de mercaderies transportades, en canvi, va començar a caure el mateix any 2008 situant-se el 2012 a un total de 323 milions de tones de mercaderia gestionades a Catalunya (un 6% menys que el 2011).

Com a conseqüència de la davallada d'activitat que ha patit el sector del transport, la generació de llocs de treball en el sector logístic ha disminuït en un 11,7% passant d'un rati de 23 empleats en logística per cada 100 empleats en el sector industrial, a una proporció de 0,2 sobre 1. No obstant, l'anàlisi de la tendència dels darrers quatre anys constata un descens acumulat del sector logístic del 28%, xifra idèntica a l'experimentada pel sector industrial.

La balança comercial

Respecte del valor econòmic de les exportacions, segueix la tendència creixent, i la balança comercial catalana dels últims anys ha tendit a reduir la diferència entre el valor econòmic de les exportacions i les importacions. Així, en l'últim bienni estudiat, les exportacions catalanes han crescut un 6,0% (gairebé el doble que el creixement espanyol) mentre que les importacions han caigut un 4,1%.

Tot i que la carretera manté l'hegemonia en l'exportació catalana, el transport marítim i aeri han capitalitzat el creixement de les exportacions als darrers anys, essent Europa la destinació principal d'aquestes mercaderies (concentra el 73% del valor econòmic del total de mercaderies exportades). Tanmateix es constata una pèrdua de quota sostinguda del mercat europeu en favor de la resta de mercats. El sector dels productes alimentaris i begudes juntament amb els productes metàl·lics i de la indústria química, representen el 50% del valor econòmic de les exportacions catalanes.

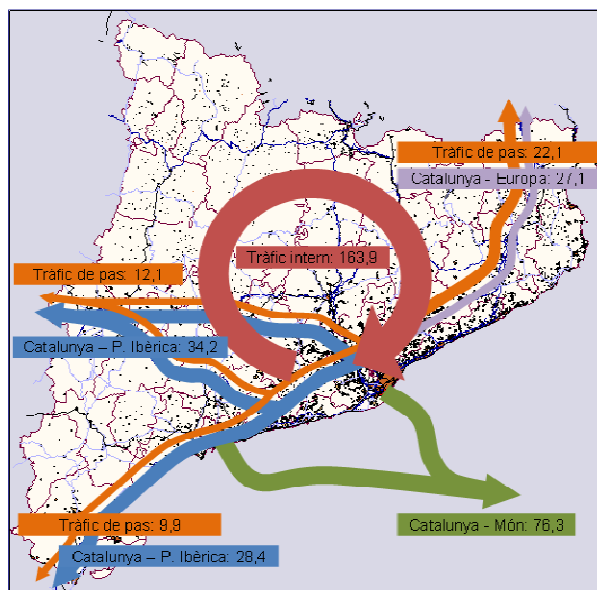
Trànsit de mercaderies: oferta i demanda

El tràfic intern continua perdent quota. En els darrers anys 6 anys ha perdut 12 punts situant-se l'any 2012 en el 47% de les tones transportades pel sistema logístic català. El volum de mercaderies gestionades pel sistema logístic català segueix la tendència decreixent dels últims 5 anys i cau un 6% respecte l'any 2011, havent registrat un valor total de 352 milions de tones aquest darrer any.

El transport per carretera, el més afectat per la recessió econòmica, ha reduït la seva activitat en un 7,3% el darrer any. El sector ferroviari és el segon més afectat amb un decrement del 3,2%, seguit del transport marítim (-1,3%). El transport aeri s'ha mantingut estable respecte l'any 2011. El transport de mercaderies d'abast estatal i internacional, més estretament vinculat al mode

■ Comunicat de premsa ■

marítim i ferroviari, ha augmentat lleugerament la seva quota tot i el context de recessió de l'activitat logística. Així, s'observa que des del 2007 aquests tràfics han augmentat el seu pes relatiu entre tres i cinc punts percentuals.



Mapa de fluxos de mercaderia a Catalunya

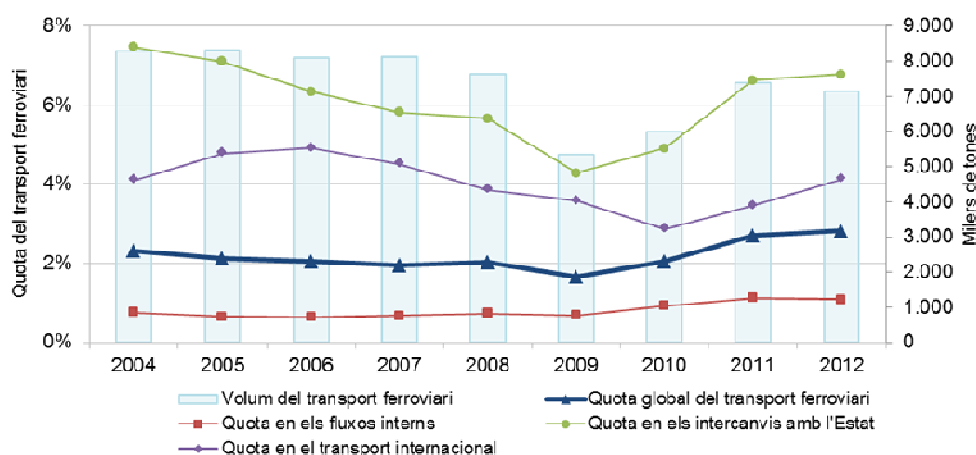
Font: Elaboració pròpia (amb dades del Ministeri de Foment, departament de territori i sostenibilitat, Renfe, FGC, Ports i Aena). Dades en milions de tones.

1. **Transport per carretera:** la reducció del volum de tones transportades pel mode viari acumula una disminució del 40% des de l'any 2007. Pel que fa referència a la distribució de les mercaderies segons la tipologia de flux viari, destaquen descensos a l'entorn del 8% dels fluxos intern i internacional, respecte l'últim any d'estudi. El transport de mercaderies per carretera amb origen o destinació la resta de l'estat espanyol, també ha caigut durant el darrer any (-5,1%) i ja acumula un retrocés del 24,3% en el volum de tones transportades des de l'inici de la crisi econòmica. Catalunya es posiciona com una de les comunitats autònomes que realitza més transport de mercaderies cap a altres comunitats de l'Estat espanyol. No obstant això, els intercanvis amb destinació la Comunitat de Madrid i Andalusia han caigut un 69% i un 54%, respectivament, durant l'últim bienni analitzat. Analitzant l'estructura de les cadenes de transport a Catalunya, s'observa que el transport per carretera representa el 75% del total i que aquest mode continua essent essencial, avui dia, en el desenvolupament de cadenes intermodals (el 61% de les tones transportades mitjançant cadenes intermodals utilitzen el mode viari en part del seu trajecte).

■ Comunicat de premsa ■

2. **Transport per ferrocarril:** la participació del tren en les cadenes logístiques catalanes segueix la tendència d'increment iniciada al 2009, arribant a la quota més elevada de tota la sèrie d'estudi d'un 2,8%. Tot i la tendència de creixement del recent període 2009-2011, el volum de mercaderies transportades per mode ferroviari ha caigut un 5% el darrer any, registrant una xifra de 5.296.515 tones mogudes amb origen o destinació Catalunya. Es constata la tendència creixent de la intermodalitat ferro-portuària. En aquest sentit, es destaca que el transport ferroviari de contenidors marítims al Port de Barcelona s'ha incrementat en un 150% en els darrers tres anys. En relació als tràfics ferroviaris internacionals, cal destacar que la seva quota ha crescut un 19,3% durant l'any 2012, seguint la tendència del creixement iniciada el 2010. Aquest fet s'atribueix, en part, a l'entrada en funcionament de la connexió entre el Port de Barcelona i la frontera francesa en ample UIC.

Indicador de quota ferroviària a Catalunya



Font: Elaboració pròpia (Base de dades de Renfe i Ministeri de Foment)

3. **Transport marítim:** la diferència entre les tones importades i exportades es va reduint, consolidant la tendència d'augment de les exportacions gestionades pel sistema logístic portuari. En un context on el transport marítim de mercaderies decreix un 1,3%, es destaca que l'evolució dels fluxos amb la resta d'Europa (excloent Espanya, Itàlia i França) han crescut un 11,7% el darrer any. En contrast amb el retrocés general, el Port de Tarragona ha augmentat la seva activitat en un 4,1% respecte l'any 2011. Durant l'any 2012, d'entre els principals orígens i destinacions amb els que els ports catalans realitzen intercanvis per mode marítim, destaquen els tràfics amb Espanya i amb Europa (excepte Itàlia i França, on han caigut un 12,1%) han crescut un 0,4% i un 11,7%,

■ Comunicat de premsa ■

respectivament. Els tràfics de llarg recorregut també decreixen, exceptuant els que tenen per origen o destinació l'Orient pròxim i mitjà, els quals s'incrementen un 2,5% anualment des de l'any 2004.

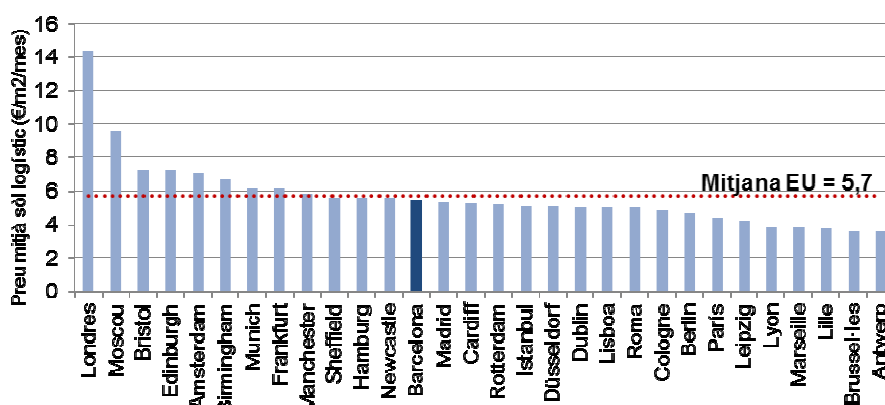
4. **Transport aeri:** Tot i representar una quota modal inferior al 1% del volum de mercaderia transportada pel sistema logístic català, el valor econòmic de les exportacions per mode aeri corresponen al 8% del total. El sistema aeroportuari català continua amb el procés de desacceleració, registrant el 2012 els valors més baixos de tota la sèrie estudiada en relació al volum de tones de mercaderia transportades. L'aeroport del Prat ha disminuït tant el nombre d'operacions (-4,3%) com el volum total de tones de mercaderia gestionades (-2,1%). D'altra banda, Lleida i Reus han disminuït el nombre d'operacions dels seus aeroports en un 25% i 36%, respectivament, en d'ençà l'any 2011.

Europa, tot i retrocedir un 9,5% respecte l'any 2011, segueix consolidada com la regió amb més intercanvis amb Catalunya per mode aeri. El darrer any, per primera vegada, l'Orient mitjà es situa en segona posició en el rànquing de les principals destinacions representant un 13,4% del total de tones intercanviades amb altres països. Els fluxos de curt recorregut han anat disminuint un 13,5% interanual, situant a Espanya en el cinquè lloc del rànquing. Per contra, els intercanvis amb Amèrica del Nord han augmentat significativament des de l'any 2005 assumint el 2012 un 10% del total de tones intercanviades.

El mercat immològic

Durant el 2012, el preu mitjà del sòl s'ha caracteritzat per haver registrat un descens generalitzat en les principals ciutats de l'Estat, com a conseqüència de la desacceleració econòmica que encara pateix el país. A Barcelona el preu mitjà de lloguer de naus ha caigut un 4,3% el darrer any, mentre que a la segona i tercera corona de la regió metropolitana de la mateixa ciutat els descensos han estat molt més notables; concretament del 13% i 17%, respectivament. Del mateix ordre de magnitud han estat les davallades de preus a l'àrea metropolitana de Madrid i a les ciutats de València i Saragossa. Barcelona segueix sent la regió amb el preu de lloguer de magatzems més elevat de l'Estat (5,6 €/m²/mes), situant-se prop de la mitjana europea.

■ Comunicat de premsa ■



Preu mitjà del sòl logístic a les principals ciutats europees (2012)

Font: Elaboració pròpia (Dades de BNP Paribas Estate).

Eficiència: intermodalitat, desplaçaments en buit i parc de vehicles

La utilització de cadenes intermodals en el transport de mercaderies esdevé un factor clau per caracteritzar d'eficient el sistema logístic català (tant des del punt de vista econòmic com mediambiental). Els darrers anys la quota del transport intermodal ha anat creixent progressivament a un ritme d'un 4,3% anual. No obstant, aquest increment s'atribueix no tant a un canvi d'hàbits com a un descens de la demanda de transport, la qual ha tingut una major afectació sobre el transport per carretera.

Pel que fa als desplaçaments buits, la reducció del seu nombre i l'optimització dels processos de càrrega de les mercaderies als camions són dos elements que ajudarien a augmentar l'eficiència de la logística catalana, sobretot la que fa referència al transport intern on els desplaçaments en buit representen prop del 46%. El darrer any, el percentatge dels desplaçaments en buit, tenint en compte tots els tipus de fluxos viaris, ha caigut un 1,5% assolint una representació del 41,6% de tots els desplaçaments. Des de l'any 2006 s'observa una tendència de decreixement d'aquest percentatge de l'1,3% interanual, el qual indica que s'està tendint cap a una millora de l'eficiència del sistema logístic en aquest sentit.

Finalment, quant al parc de furgonetes i camions, la crisi econòmica també ha tingut conseqüències. D'una banda ha disminuït el volum de la flota, arribant a uns valors de 740.812 furgonetes i 45.144 camions, l'any 2012. Aquestes xifres suposen un descens del 4% del nombre de furgonetes i del 14% del de camions durant el període 2008-2012. D'altra banda, el context de recessió ha donat peu a un descens de la taxa de renovació dels vehicles durant els darrers anys, la qual té repercussions sobre el volum de les emissions de gasos contaminants i sobre la seguretat vial. En relació a aquesta tendència

■ Comunicat de premsa ■

d'envelliment dels vehicles de mercaderies cal destacar que les furgonetes han passat de tenir una edat mitjana de 9 a 12 anys durant el període 2006-2012. Per la seva banda, els camions també han augmentat l'edat mitjana de la flota passant d'11 a 14 anys, durant el darrer sexenni.

25 de juliol de 2013