

El sector del transport i l'emmagatzematge lidera la reactivació del mercat laboral el primer trimestre d'aquest any amb un 8% més d'empleats

- CIMALSA i l'Institut Cerdà presenten els Indicadors de Competitivitat de l'Observatori de la Logística
- El valor econòmic de les exportacions en els 3 primers mesos de 2014 ha crescut per sobre del 4%
- En el darrer any ha augmentat significativament la quota ferroviària d'accés als ports de Barcelona i Tarragona, amb un increment del 11,4% i 14,6% respectivament
- Els primers cinc mesos del 2014 s'inicien amb un creixement accentuat del tràfic portuari, amb increments del 8% al Port de Barcelona i del 2% al Port de Tarragona respecte al mateix període del 2013
- Catalunya reforça el lideratge de l'oferta de superfície útil de magatzem a l'Estat
- Durant l'interval 2006-2012, el consum de combustible i emissions de gasos i partícules per part del transport de mercaderies viari han experimentat un descens acumulat d'entre el 26 i el 48%

El Secretari d'Infraestructures i Mobilitat, Ricard Font, acompanyat pel director de la divisió de l'Àrea de Consultoria de l'Institut Cerdà, Lluís Inglada, i el director general de CIMALSA, Isidre Gavín, ha presentat avui els Indicadors de Competitivitat de l'Observatori de la Logística 2013, amb dades avançades de 2014. Des de l'Observatori de la logística es realitza anualment aquest document, que aquest any arriba a la novena edició.

Durant l'acte, el president de la Comissió Executiva ICIL, Pere Roca, el president de l'Associació ICIL, Juan Ramón Rodríguez, i el president de CIMALSA, Damià Calvet, han signat un acord de col·laboració per al desenvolupament d'activitats conjuntes.



La principal tasca dels indicadors de competitivitat és la de monitoritzar les dades més rellevants del sistema logístic, i analitzar-ne l'evolució. L'elaboració del document busca, partint de dades estadístiques procedents de les principals fonts de referència del sector, donar una visió pràctica i real de quines són les principals tendències del mercat de la logística i el transport a Catalunya. En la present edició, s'ha realitzat un esforç per tal d'avançar en l'estudi, avaluació i definició de nous indicadors, amb l'objectiu d'oferir una visió global del sistema logístic català. En aquesta línia, les principals novetats són:

- Elaboració de 8 nous indicadors:
 - o Preu mitjà del gasoil a les gasolineres catalanes i comparativa.
 - o Valor dels intercanvis comercials amb l'Estat.
 - o Quota ferroviària dels fluxos terrestres internacionals.
 - o Transport ferroviari intermodal.
 - o Activitat dels operadors ferroviaris privats.
 - o Sector immològístic al corredor mediterrani.
 - o Emissions del transport de mercaderies viari.
 - o Pes dels combustibles alternatius.
- Incorporació de 7 nous annexos estadístics.
- Dades avançades corresponents a l'any 2014.

El context socioeconòmic

- **Pes econòmic i generació d'ocupació**

Seguint la tendència de creixement dels últims quatre anys, malgrat la reducció de l'impacte econòmic del transport de mercaderies, el pes econòmic del sector logístic sobre el conjunt de l'economia es situa per sobre del 4%. Aquest fet és degut a l'augment de la importància de les activitats afins al transport, que proporcionen un major valor afegit.

Conseqüentment, durant l'any 2013, el nombre d'empleats del sector logístic s'ha incrementat en un 1,6% respecte a l'any anterior.

Durant el 1er trimestre de 2014 s'ha produït un augment del 8,8% del nombre d'empleats en sector el transport i l'emmagatzematge respecte al primer trimestre de 2013, fet que atorga al sector el lideratge en la reactivació del mercat laboral.

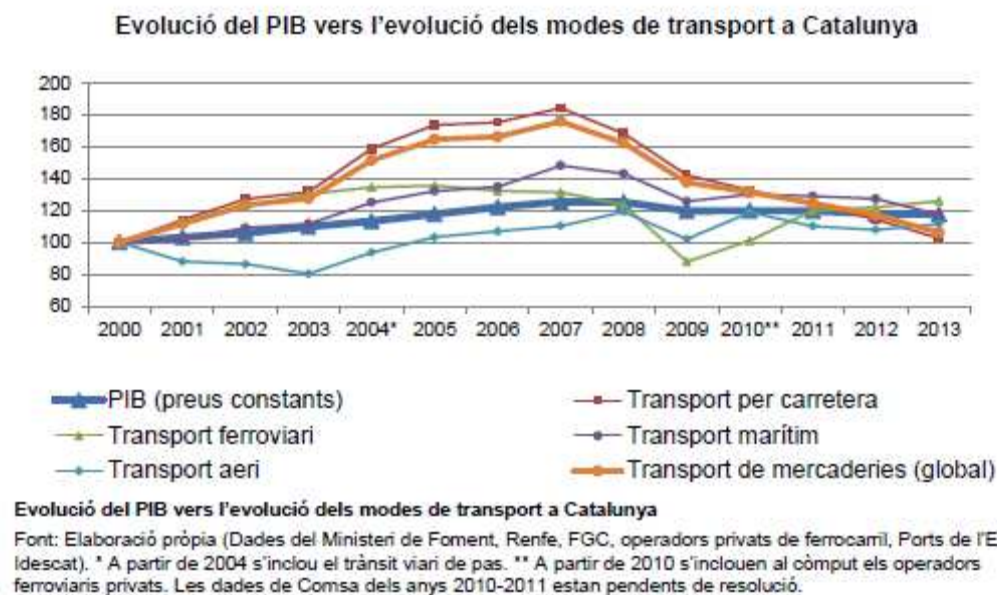
- **Valor econòmic de les exportacions catalanes**

La balança comercial catalana dels últims anys ha tendit a reduir la diferència entre el valor econòmic de les exportacions i les importacions. Tot i l'accentuada caiguda de l'any 2009 (18% respecte el 2008), el creixement interanual del valor econòmic de les exportacions catalanes ha estat del 4% durant el període 2004-2013, i contrasta amb el creixement de 1% interanual de les importacions en el mateix període. Durant el darrer exercici 2013 es destaca l'evolució del tèxtil, cuir, calçat i confecció, així com de la indústria química, que han augmentat el valor de les seves exportacions en un 13% i 5% respectivament.

Els 3 primers mesos de 2014 representen el millor inici en l'històric de la comptabilitat disponible, amb un creixement del valor econòmic de les exportacions per sobre del 4%.

- **Evolució del sector logístic**

L'anàlisi del volum de mercaderies mogudes en relació al PIB de Catalunya mostra en els darrers anys dues tendències clarament diferenciades. Així, es comprova com durant el període 2000-2007 el PIB a preus constants va augmentar un 3,3% acumulat, mentre el total de mercaderia transportada ho va fer en un 8,4%. No obstant, en l'interval 2007-2013, el PIB a preus constants ha decaïgut un -1,3% acumulat, mentre que el total de tones transportades ha disminuït un 8,2%.



Oferta infraestructural

- **Infraestructures viàries**

Catalunya segueix sent el territori més mallat en infraestructura viària de 4 o més carrils (en comparació amb l'Estat espanyol i l'Europa dels 28) amb un índex de 40,3 km de xarxa viària per cada miler de kilòmetres quadrats l'any 2012; xifra que representa un 39% més que la densitat de xarxa viària espanyola i un 151% més que l'europea. En relació a la població, Espanya segueix liderant el rànking de kilòmetres de xarxa viària per habitant i Catalunya es situa molt propera al rati europeu.

L'accidentalitat en les carreteres catalanes amb la participació de vehicles pesants acumula un 11% de reducció en el període 2007-2012.

- **Infraestructures ferroviàries**

La dotació d'infraestructura ferroviària ha anat creixent a ritme del 0,9% interanual durant el període 2002-2012. 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, segueix sent l'àmbit territorial amb més dotació ferroviària per unitat de superfície.

El rendiment de les terminals catalanes assoleix el valor de 19,2 TEUS/any per metre lineal de via l'any 2013, com a resultat d'un increment del 5,9% respecte l'any anterior. Tot i així, la xifra s'allunya molt de la mitjana europea, propera als 50 TEUS/any.

- **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 2013 el mode principal d'accés al Port de Barcelona esdevé la carretera, amb un 85,9% de quota modal, assolint un augment del 2,9% respecte a l'any anterior. D'altra banda, el mode principal d'accés al Port de Tarragona segueix sent la canonada, amb un 72,3% de quota modal, que ha augmentat un 4,6% respecte al 2012, donada la vinculació que té aquest port amb la indústria petroquímica.

En el darrer any s'ha produït un augment significatiu de la quota ferroviària d'accés als ports de Barcelona i Tarragona, amb un augment del 11,4% i 14,6% respectivament. D'aquest creixement destaca la consolidació de l'increment volum de contenidors (TEU) moguts per ferrocarril (s'ha multiplicat per 2,6 en sis anys) i la tendència alcista del transport ferro portuari de vehicles i granelers al Port de Barcelona.

Oferta i demanda

El volum total de mercaderies gestionades pel sistema logístic català durant l'any 2013 assoleix la xifra de 319 milions de tones. D'aquesta manera, es constata la tendència decreixent dels últims 6 anys amb una davallada del 9,5% respecte l'any 2012. En aquest context, el transport per carretera és el més afectat per la recessió econòmica, amb una reducció del 10,5% durant el darrer any, mentre el sector marítim és el segon més afectat amb una caiguda del 7,8%. Per contra, els segments aeri i ferroviari han experimentat augments del 3,2% i 3,3% respectivament durant el darrer bienni analitzat.

El tràfic intern continua perdent quota. En els darrers anys 6 anys ha perdut 12 punts, situant-se l'any 2013 en el 43% de les tones transportades pel sistema logístic català.

El transport intern és el més afectat per la davallada del volum total de mercaderia transportada, amb un decrement del 16% entre 2012 i 2013, fet que provoca que el transport d'abast estatal i els tràfics amb la resta del món guanyin quota tot i no incrementar l'activitat. Per altra banda, les tones intercanviades amb la resta del continent europeu i els tràfics de pas han experimentat un augment de l'1,8% i l'1,4%, respectivament, respecte a l'any anterior.



Mapa de fluxos de mercaderia a Catalunya

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

- **Transport per carretera**

El sector del transport de mercaderies per carretera és clau per a l'economia productiva del país, intervé al voltant del 90% de les tones que són mogudes a Catalunya en el marc de les cadenes logístiques nacionals i internacionals. Les dades recollides des de l'inici de la crisi econòmica, mostren com és el sector del transport més castigat. Des de l'any 2007 (any en que s'assoleix el volum de tones més elevat de la sèrie), el transport de mercaderies per carretera s'ha reduït fins l'any 2013 en un -44%.

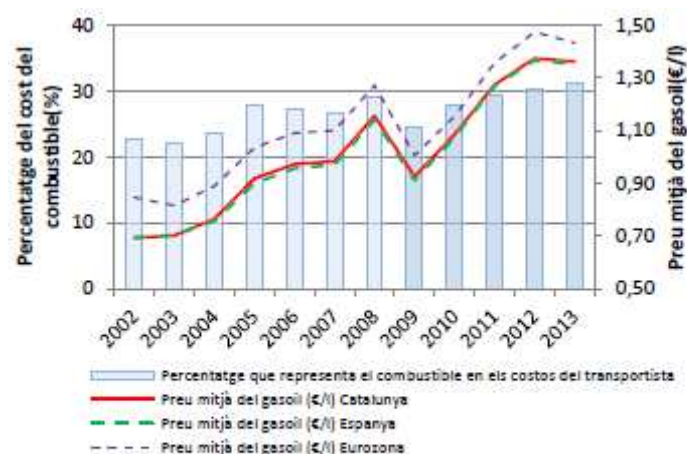
La caiguda del volum transportat per carretera respon especialment a l'esclat de la bombolla immobiliària, que ha reduït les operacions vinculades al sector en un 78% des de l'any 2007 (d'aquesta manera, més del 80% del descens de les operacions correspon al sector de la construcció).

Tot i el descens d'activitat del 10,5% respecte al 2012, el transport per carretera segueix sent el principal mode de transport de mercaderies a Catalunya. Pel que fa referència a la distribució de les mercaderies segons la tipologia de flux viari, destaca la davallada del 16,6% del tràfic intern 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 (-2,7%) i ja acumula un retrocés del 26,4% en el volum de tones transportades des de l'inici de la crisi econòmica. Per contra, les connexions internacionals augmenten el seu pes en la carretera, tant en xifres relatives com absolutes.

■ Comunicat de premsa ■

Durant el primer trimestre de 2014 els fluxos internacionals per mode viari augmenten un 23% respecte al primer trimestre de 2013.

En els últims 4 anys, el pes del cost del combustible sobre el total dels costos del transport per carretera ha experimentat una creixuda acumulada del 27%. No obstant, durant l'any 2013 el preu mitjà del gasoil s'ha mantingut força estable respecte als valors de 2012.



Mapa de fluxos de mercaderia a Catalunya

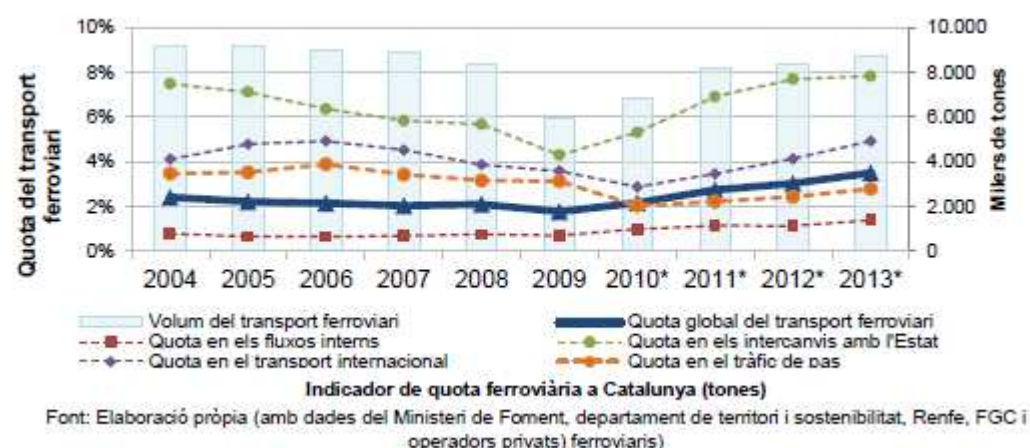
Font: Elaboració pròpia (Dades del Ministeri d'Indústria, Energia i Turisme, Observatori dels costos del transport de mercaderies per carretera)

- **Transport per ferrocarril**

El volum de mercaderies transportades per mode ferroviari ha experimentat un augment del 3,3% el darrer any, assolint la xifra de 8.535 milers tones mogudes amb origen o destinació Catalunya.

D'altra banda, es constata la tendència creixent de les cadenes intermodals que utilitzen el ferrocarril. En aquest sentit, es destaca el fet que el transport ferroviari de contenidors marítims al Port de Barcelona s'ha incrementat en un 270% des de 2007.

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 3,5%.



En relació a la participació ferroviària en les tones mogudes per mode terrestre, cal destacar que aquesta ha augmentat en un 15,5% entre 2012 i 2013, seguint la tendència del creixement iniciada el 2009.

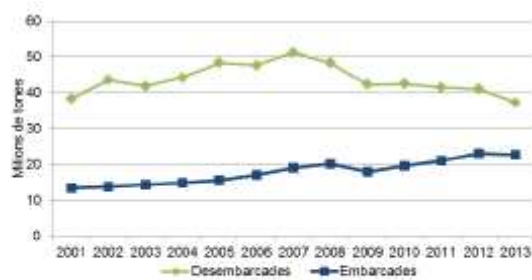
En aquesta línia, tot i la major competitivitat del mode ferroviari en les llargues distàncies, la quota modal dels intercanvis amb l'Estat és dos punts superior a la dels tràfics internacionals. Aquest fet és degut principalment a l'efecte barrera provocat per la complexitat en l'operativa i l'existència d'amples de via diferents més enllà de la frontera.

- **Transport marítim**

Malgrat que el volum total de mercaderia transportada al Port de Barcelona s'ha mantingut estable en el darrer bienni analitzat, el conjunt de mercaderia gestionada als ports catalans decreix un 7,8%.

Els primers cinc mesos del 2014 s'inicien amb un creixement accentuat del tràfic portuari, amb increments del 8% al Port de Barcelona i del 2% al Port de Tarragona respecte al mateix període del 2013, que podrien suposar l'inici d'un canvi de tendència.

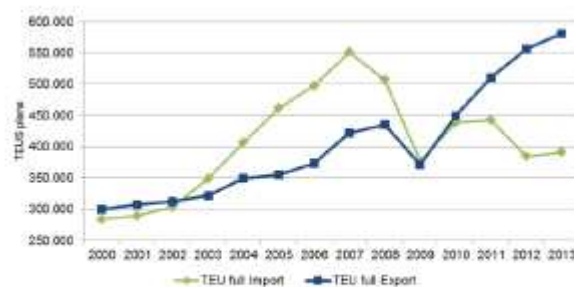
Tanmateix, es destaca la reducció progressiva de la diferència entre el volum de mercaderia importada i exportada a través del sistema portuari. La diferència entre les tones importades i exportades es va reduint, consolidant la tendència d'augment de les exportacions gestionades pel sistema logístic portuari.



Evolució dels tràfics als Ports de Barcelona i Tarragona

Font: Elaboració pròpia (Memòries Portuàries dels ports de Barcelona i Tarragona i dades dels Ports de l'Estat)

Centrant l'anàlisi en el cas del Port de Barcelona, s'observa que durant els darrers 8 anys les exportacions contenitzades plenes han passat de ser un 25% inferiors a les importacions, a ser un 50% superiors.



Evolució tràfic de TEUS plens al Port de Barcelona

Font: Elaboració pròpia.

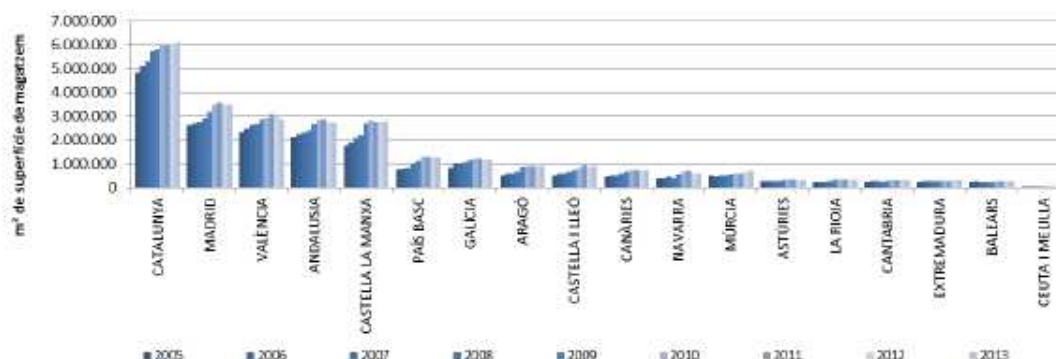
- **Transport aeri**

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 7% del total.

Durant el 2013, el sistema aeroportuari català registra un augment del 3,2% del volum de mercaderies transportades, més de doble del creixement de la càrrega mundial (1,4%) en el mateix període. En el període 2007-2013 s'observa una redistribució de la tipologia de transport a l'aeroport de Barcelona, amb un increment acumulat del 42% de la modalitat en bodega de passatgers que contrasta amb una davallada del 35% del camió aeri. Aquest fet és degut principalment a l'augment dels passatgers transportats en els aeroports catalans des de 2011, i va estretament vinculat al creixement de les connexions amb l'Orient Mitjà. Més concretament, durant el 2013 les companyies Emirates i Qatar Airways han experimentat creixements del volum de càrrega transportada del 113% i 50%, respectivament.

El mercat immològístic

Catalunya reforça el lideratge de l'oferta de superfície útil de magatzem a l'Estat. Mentre que a Espanya l'oferta de superfície útil de magatzem es manté estable respecte al 2012, a Catalunya es produeix un augment del 0,5% de l'oferta, i continua encapçalant el rànquing estatal amb més de 6 milions de metres quadrats disponibles de superfície de magatzem.



Superfície de magatzem logístic
Font: Elaboració pròpia (Cens de magatzems i plataformes logístiques d'Alimarket)

Degut a un entorn de consum, industrial i logístic privilegiat, la plataforma logística del delta, lidera el rànquing dels preus de lloguer a nivell estatal (5,6 €/m²/mes), situant-se prop de la mitjana europea. No obstant, seguint amb la tendència iniciada el 2007, la caiguda del preu mitjà de lloguer de magatzem logístic a Catalunya ha estat del 3,7% durant l'últim bienni estudiat, arribant a un valor mitjà de 3,63€/m²/mes. Des de l'any 2007 el preu mitjà a Catalunya ha experimentat un descens superior al 35%.

L'inici de 2014 ha suposat un increment trimestral del 16% de les rendes de lloguer de sòl logístic respecte al tancament de 2013.

Eficiència

- **Intermodalitat**

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). En aquest sentit, les cadenes intermodals han guanyat 8,5 punts percentuals de quota des de l'inici de la crisi. 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, i a una major complexitat de l'operativa logística deguda a la internacionalització dels fluxos de transport.

- **Desplaçaments en buit**

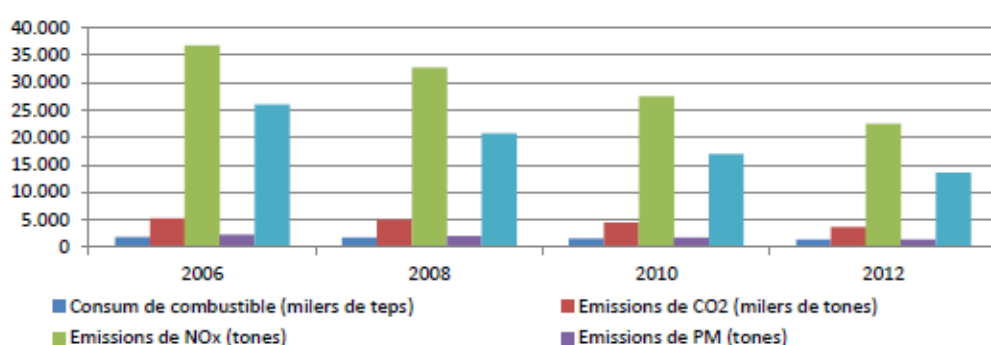
La reducció del nombre de desplaçaments buits i l'optimització dels processos de càrrega de les mercaderies als camions són dos elements que ajudarien a augmentar l'eficiència de la logística catalana; sobretot la que fa referència al transport intern on els desplaçaments en buit representen més del 46%. Tanmateix, malgrat l'oportunitat que el context de recessió econòmica imperant suposa per a l'augment de l'eficiència de l'operativa del transport de mercaderies per carretera, l'elevada atomització del sector ha impedit la reducció del percentatge d'operacions en buit, mantenint-se estable per sobre del 41% durant tota la sèrie d'estudi.

- **Pes dels combustibles alternatius**

Tot i trobar-se encara en una fase incipient, en els darrers anys la importància del GLP com a combustible d'automoció ha crescut significativament, multiplicant-se per més de 4,5 entre 2007 i 2013. En el cas del biodièsel, la tributació en l'impost d'hidrocarburs i la rebaixada de l'obligatorietat del seu ús han suposat al 2013 una davallada del seu consum per primer cop des de l'inici de la sèrie al 2007, del 10,1% al 4,5%.

- **Emissions del transport de mercaderies**

Durant l'interval 2006-2012, el consum de combustible i emissions de gasos i partícules per part del transport de mercaderies viari han experimentat un descens acumulat d'entre el 26 i el 48%, degut principalment a la caiguda de la mobilitat i a millores tecnològiques en els vehicles.



Emissions del transport de mercaderies a Catalunya

Elaboració pròpia (Dades de l'Estudi de seguiment de l'evolució de la mobilitat i les emissions de gasos d'efecte hivernacle i contaminants a Catalunya per l'any 2010 (Institut Cerdà). Avaluació de l'efectivitat en la reducció dels consums energètics i les emissions en els escenaris prospectius i subàmbits de les mesures proposades en el Pla director de mobilitat de la Regió Metropolitana (Institut Cerdà) i EPTMC)

8 de juliol de 2014

