

Observatorio de la Logística

**Los indicadores de competitividad del
sistema Logístico Catalán (12^a edición)**

+ datos avanzados del 2017

Julio de 2017





Índice

- 1. Introducción**
- 2. Contexto socioeconómico**
- 3. Oferta infraestructural**
- 4. Oferta y demanda**
- 5. El mercado inmologístico**
- 6. Eficiencia**
- 7. Logística urbana**

Introducción

El Observatorio de la logística es:

- Una herramienta de **evaluación continua de las necesidades de los sectores económicos en relación al sistema de infraestructuras y servicios logísticos.**
- Un **punto de encuentro entre las empresas y los agentes decisarios** que permite integrar las necesidades del tejido empresarial **con la planificación / gestión** de infraestructuras y servicios.

Los objetivos de los indicadores de Competitividad del Sistema Logístico son:

- Crear un **marco de referencia estable** a lo largo del tiempo basado en parámetros reales y de objetividad en la observación.
- Monitorizar los datos más relevantes** del sistema logístico y analizar su evolución mediante el **contraste con expertos** en cada materia.
- Llegar a ser una **herramienta que aporte información para la planificación y gestión** del Sistema Logístico.

Introducción

LA ESTRUCTURA DEL DOCUMENTO

El trabajo está formado por **dos partes principales**:

- Cuerpo del documento: 45 indicadores.
- Anexo estadístico: 77 datos estadísticos complementarios

El **cuerpo del documento se divide en**:

- 1.- Contexto socioeconómico
- 2.- Oferta infraestructural
- 3.- Oferta y Demanda
- 4.- El mercado inmologístico
- 5.- Eficiencia
- 6.- Logística urbana
- 7.- Cuadro de Indicadores resumen

Introducción

PROCESO DE OBTENCIÓN DE LA INFORMACIÓN:

Más de 30 fuentes de información utilizadas

- Orientadas al análisis del contexto económico (Institut de Estadística de Cataluña, Instituto Nacional de Estadística, Eurostat...).
- Para la obtención de datos sectoriales específicos (Encuesta permanente del transporte de mercancías por carretera (Ministerio de Fomento), bases de datos sobre las circulaciones de mercancías (Renfe, FGC), memorias estadísticas de Aena, censo de almacenes y plataformas logísticas (Alimarket)...).
- Contrastar los principales resultados con expertos en los diferentes ámbitos de especialización del sector.

SECTOR PÚBLICO



SECTOR PRIVADO



Introducción: NOVEDADES DEL OBSERVATORIO PARA LA EDICIÓN 2017

- ✓ Incorporación del **Ayuntamiento de Barcelona** como fuente de datos de logística capilar.
- ✓ Inclusión de una encuesta sectorial de tendencia.
- ✓ Seguir avanzando en **el estudio, evaluación y definición de nuevos indicadores**, reorientando los que sean necesarios para ofrecer una **foto global del sistema logístico catalán**.

NUEVAS LÍNEAS DE ESTUDIO

-  **Volumen de mercancías movido por el Transporte Marítimo de Corta Distancia (TMCD)**
 -  **Número de operaciones de e-commerce en Cataluña**
 -  **Desplazamientos de los vehículos de mercancías respecto a los privados en la ciudad de Barcelona**
 -  **Puntos de suministro de GNV, GLP y eléctrico para automoción**
 -  **Evolución de la matriculación según combustible y carga máxima**
 -  **Introducción del GNL marítimo**
- ✓ + Datos desglosados por **provincias**.
 - ✓ + Datos avanzados del **2017**.



Índice

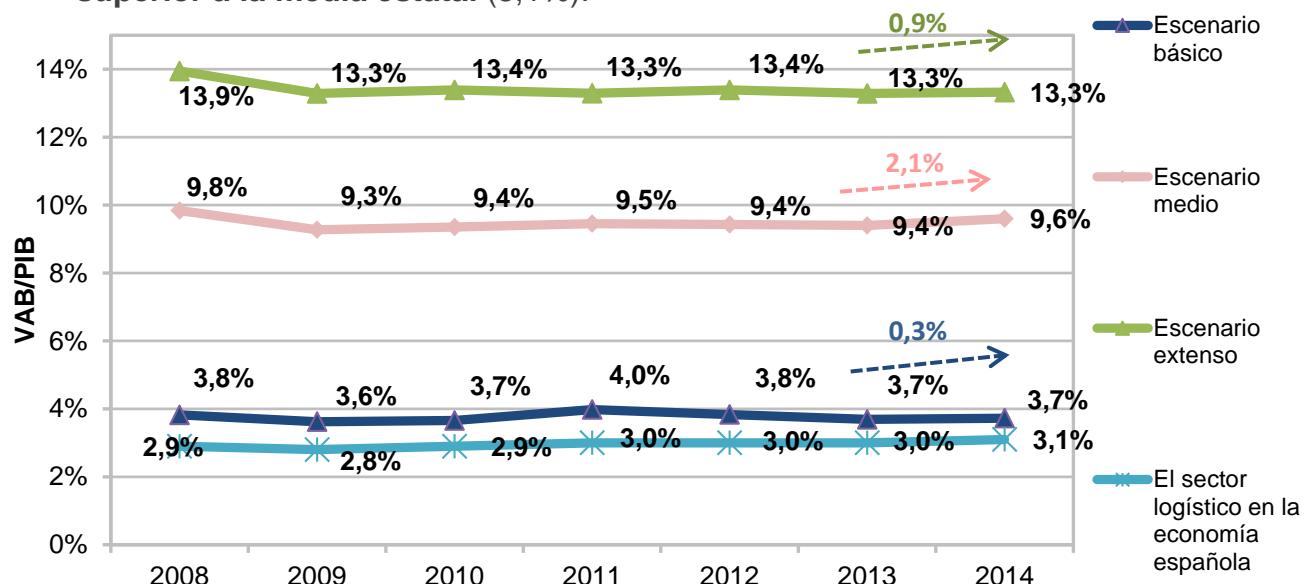
1. Introducción
2. Contexto socioeconómico
3. Oferta infraestructural
4. Oferta y demanda
5. El mercado inmologístico
6. Eficiencia
7. Logística urbana

Contexto socioeconómico

- En relación al alcance de la definición de sector logístico, y de acuerdo a los códigos de actividad CCAE-2009, **se distinguen tres escenarios** para conocer el peso de la actividad logística en la economía catalana: **Escenario básico** (incluye el transporte de mercancías, almacenaje y actividades afines al transporte y Actividades postales y de correos) , **Escenario medio** (incluye las actividades del escenario básico y las de comercio al por mayor) y **Escenario extenso** (incluye también las de comercio al detalle) **con un peso del 3,7%, 9,6% y 13,3% respectivamente** registrados para el año 2014.
- En el 2016 se registra una **disminución en el numero de parados en el sector logístico del 14% respecto 2015**, consolidando la reactivación del peso del sector en Cataluña.
- **El número de afiliados en régimen autónomo supone en el 2016 un 26% respecto el total de afiliados**, situándose 4 puntos por encima del porcentaje de autónomos en todos los sectores en Cataluña.
- **El balance comercial catalán** en el último bienio (2015-2016) tiende a disminuir la diferencia entre el valor económico de las exportaciones e importaciones, siendo **negativa en 2016 (-12.814 millones de euros)**. No obstante en los intercambios con el Estado, esta balanza es positiva para Cataluña (+17.899 millones de euros).
- **En 2016 se reactiva el valor del PIB a precios constantes así como el volumen de mercancías**, aumentando en **un 3,1% y un 4,8%** respectivamente respecto 2013.

Peso económico de la logística en la economía catalana

- El **peso económico** de la logística en Cataluña en 2014 se sitúa entre el **3,7%** y el **13,3%** según el escenario de estudio.
- **Tendencia** ligeramente **creciente** en los tres escenarios respecto el año 2013.
- El peso de la logística en el escenario básico (3,7%) sobre la economía catalana es más de **medio punto superior a la media estatal** (3,1%).



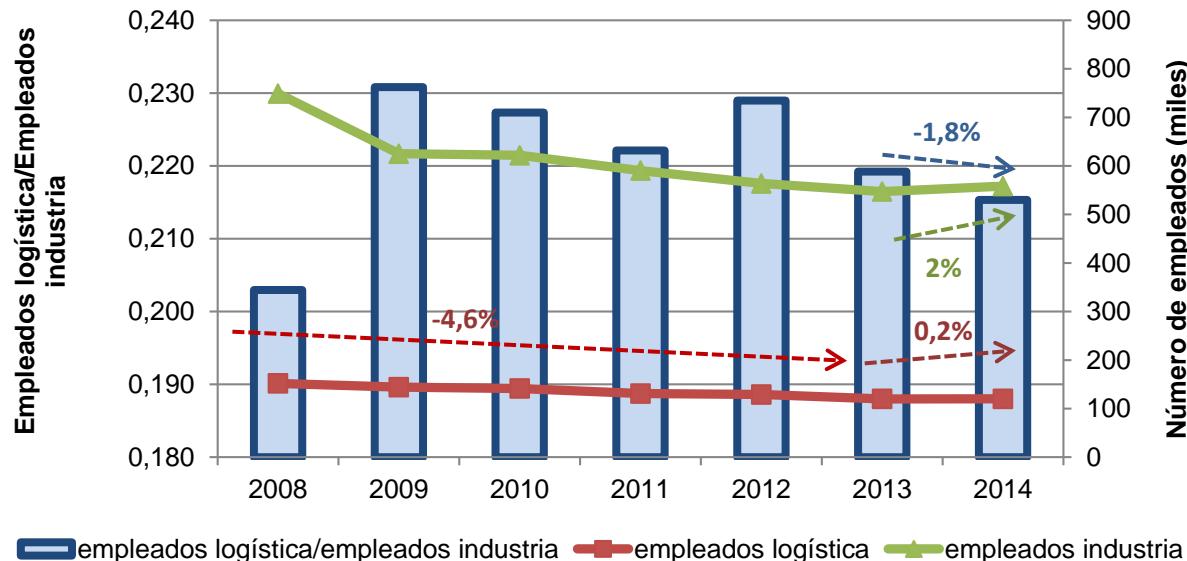
Fuente: Elaboración propia con datos de Idescat y Ministerio de Fomento

Contribución actividades logísticas a la economía (2014)	
VAB actividades logísticas	4,8%
Consumos intermedios	7,8%
Total	12,6%

Fuente: PIMEC Logística (2017): Informe Contribución de la logística en la economía

Generación de ocupación en el sector logístico

- La **relación** entre los **empleados en el sector logístico** con los del **sector industrial** varía durante el periodo 2008-2014, con un **crecimiento** interanual del 1%, a pesar de la **recesión** del -1,8% entre **2013-2014**.

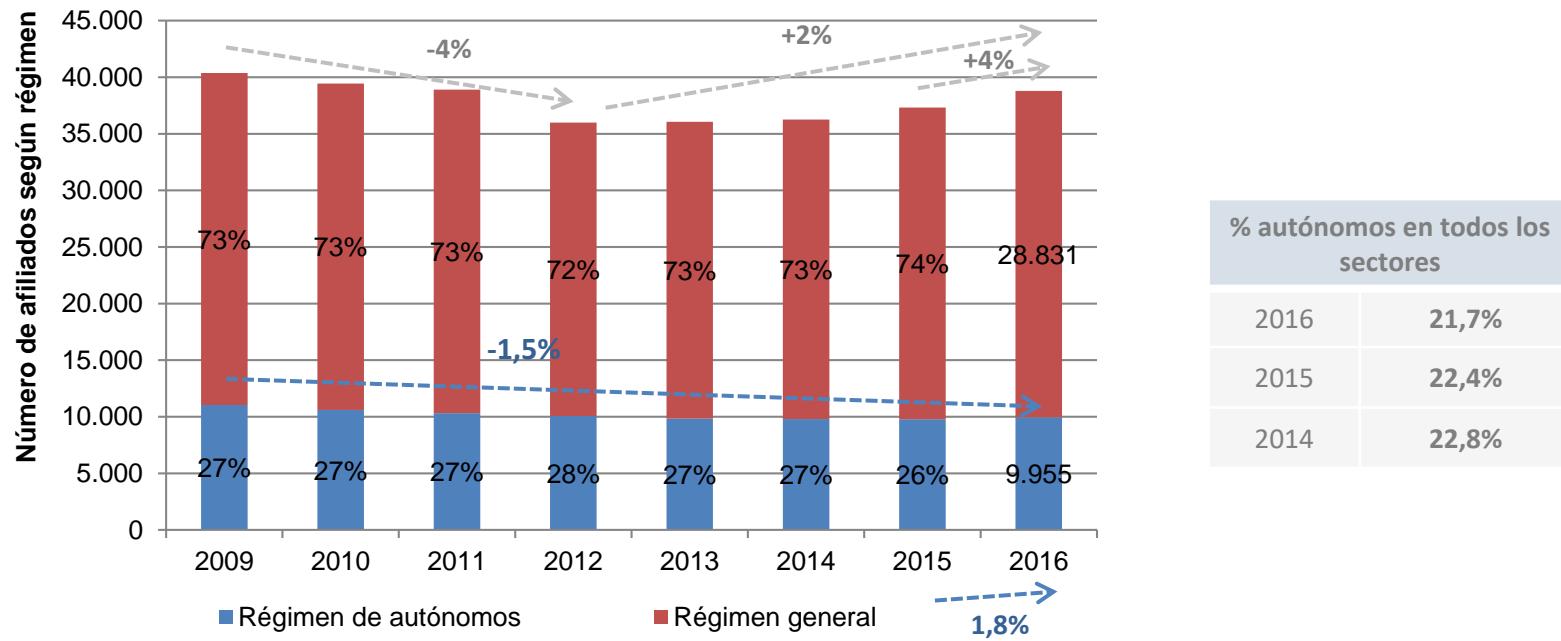


Datos de parados en el sector del transporte y almacenaje	
2016	13.765
2015	16.010
2014	19.135
2013	21.366
2012	20.435
2011	18.113
2010	18.183

Fuente: Elaboración propia con datos de Idescat

Mercado laboral: Peso de los trabajadores autónomos (transporte y almacenaje)

- El número de afiliados en régimen autónomo representa un 26% (2016) respecto el total de afiliados.
- La cuota de autónomos en el sector del transporte y almacenaje está por encima de la media que presentan todos los sectores de actividad (21,7%).

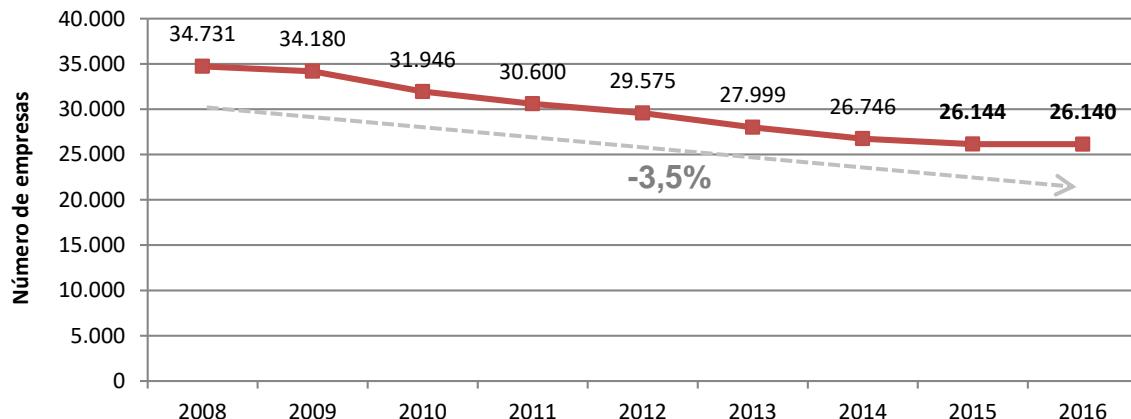


Fuente: Elaboración propia con datos del Ministerio de Empleo y Seguridad Social (2016)

Afiliados medios por CC.AA, provincias y secciones de actividad CNAE 2009 (Régimen especial de trabajadores autónomos y Régimen general).

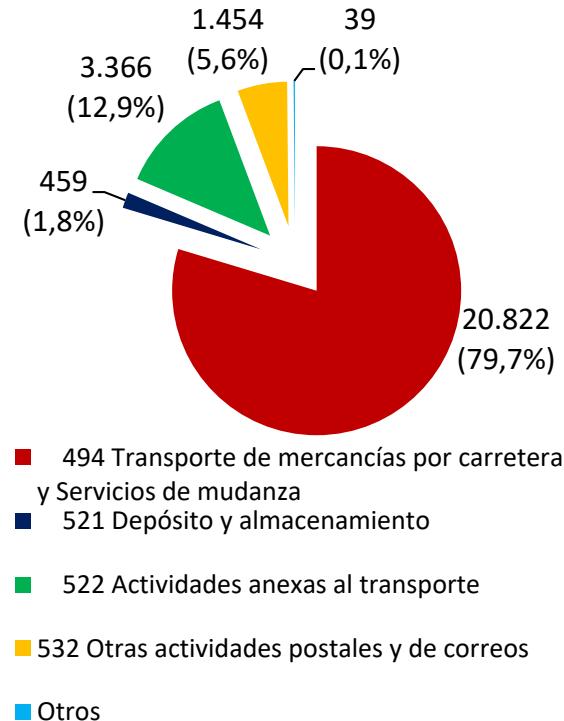
Evolución del número de empresas logísticas activas

- **Descenso** del número de empresas logísticas activas en el periodo **2008-2016** del **-3,5% interanual**.
- Total de **26.140 empresas logísticas activas** en Cataluña (2016), de entre las que destaca el grupo de **Transporte de mercancías por carretera y servicios de mudanza** (**79,7% del total**).



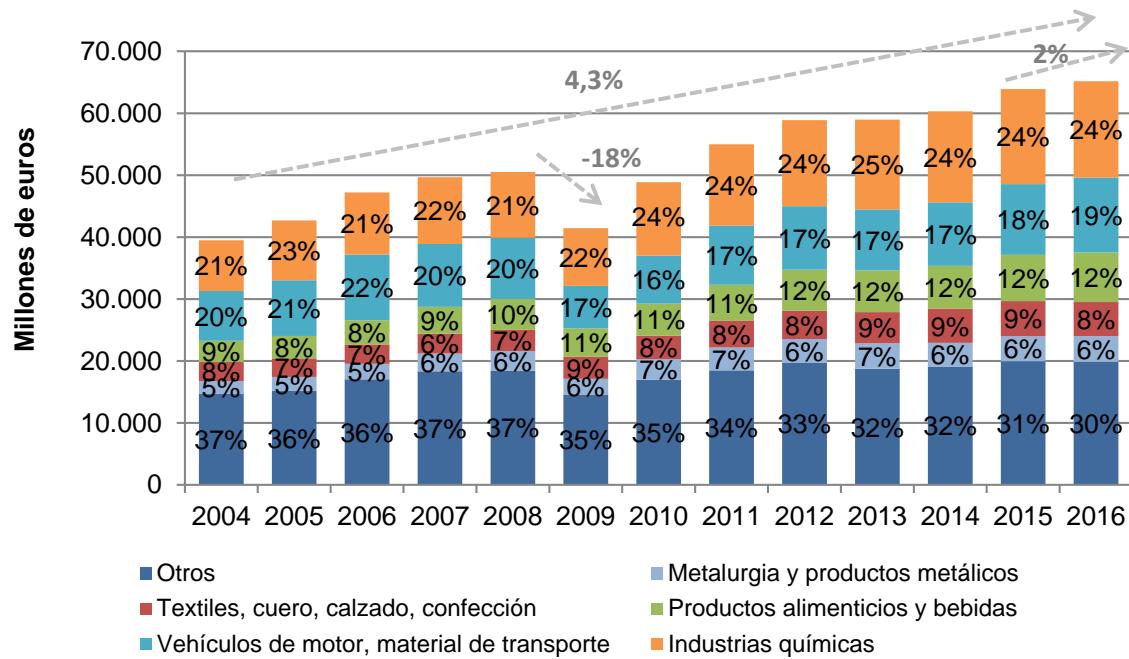
Font: Elaboración propia con datos del INE

Distribución de las compañías logísticas en Cataluña (2016)



Valor económico de las exportaciones

- **Tendencia creciente** desde el año 2004 con una variación interanual positiva del **4,3%** a pesar de la **bajada** entre **2008-2009 (-18%)**.
- **Por sectores**, destacan las **industrias químicas** y los **vehículos de motor y material de transporte**.



Fuente: Elaboración propia con datos de el Idescat

(*) Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca; productos energéticos, extracción y refinación petróleo; maquinaria y equipos mecánicos; máquinas de oficina, instrumentos precisión y óptica; equipos eléctricos y electrónicos; resto ramas de actividad y no clasificados.

Δ 2015-2016	
Industrias químicas	1,2%
Vehículos de motor, material transporte	6%
Productos alimentarios y bebidas	7,4%
Textiles, cuero, calzado, confección	-3,2%
Metalurgia y productos metálicos	3,3%
Otros (*)	-0,6%

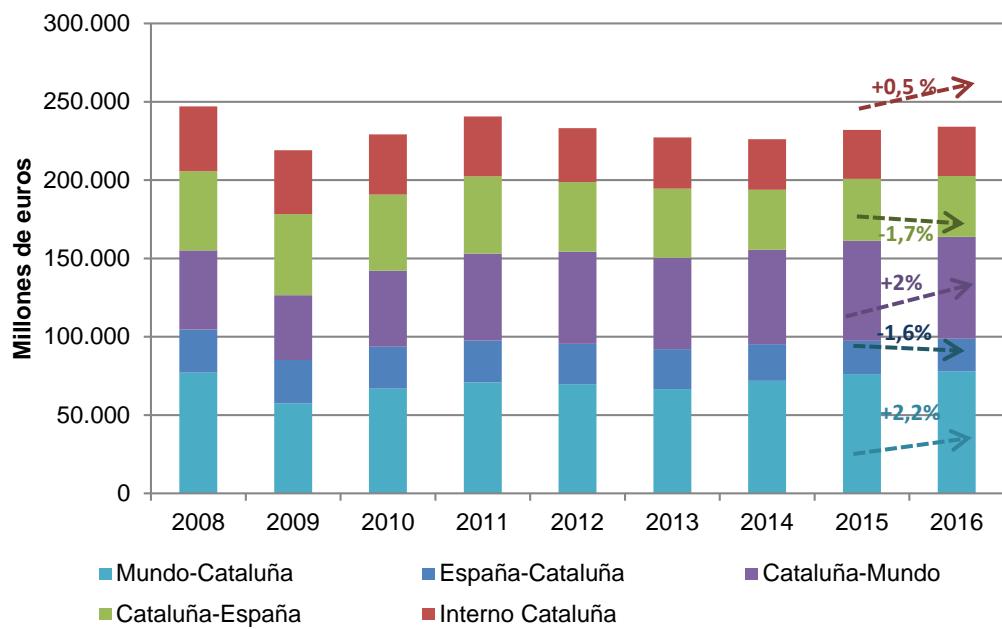
Datos avanzados del 2017

Total de las exportaciones en Cataluña en Marzo de 2017: **6.665,5 M€**.

Total en España en Marzo de 2017: **26.225,8 M€**

Valor de los intercambios comerciales con el Estado

- En el periodo 2008-2016 se observa como las **exportaciones catalanas** hacia el **resto del mundo** han aumentado en un 3,9% interanual, llegando a una cuota del **48%** respecto el valor económico de la producción efectiva.



Fuente: Elaboración propia con datos de CEPREDE; Informe trimestral sobre el comercio interregional en España

Valor económico de la producción efectiva (58%)		
Tipología	2016	Δ2008-16
Interno	23%	-2,8%
Cataluña-España	29%	-2,6%
Cataluña-Mundo	48%	+3,9%

Valor económico de las importaciones (42%)		
Tipología	2016	Δ2008-16
España-Cataluña	21%	-2,7%
Mundo-Cataluña	79%	0,8%

Datos avanzados del 2017-T1
respecto 2016-T1

Interno Cat: +8%

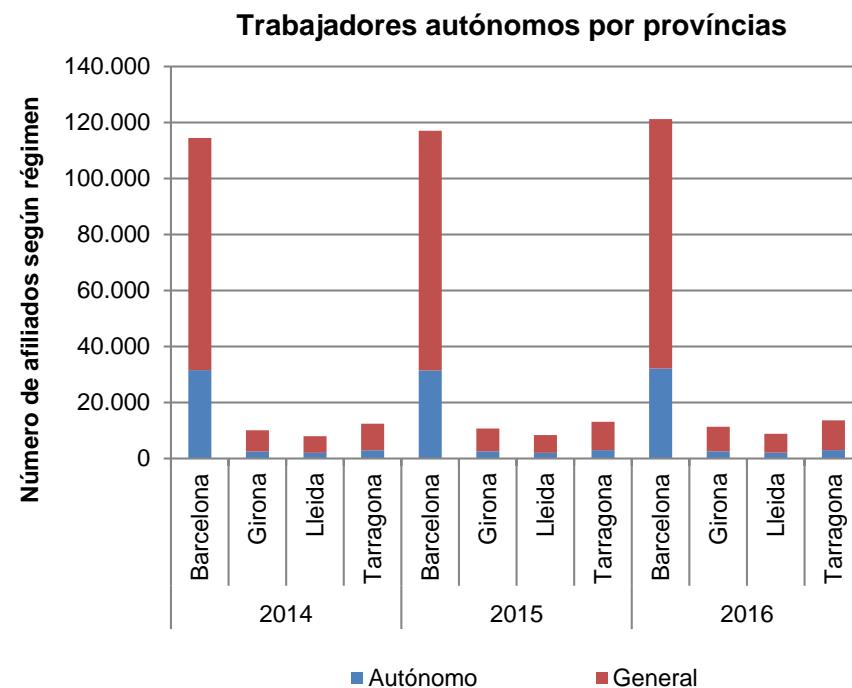
Export/Import Cat-España: +4%/+5%

Export/Import Cat-Mundo: +14%/+14%

Contexto socioeconómico: Anexo estadístico

I. CONTEXTO SOCIOECONÓMICO

- I.1. - Definición de escenarios del peso económico de la logística
- I.2. - Evolución del PIB de Cataluña a precios corrientes por sectores (base 2010)
- I.3. - Evolución del PIB de Cataluña a precios constantes
- I.4. - Evolución del PIB de España a precios constantes (base 2000)
- I.5. - Estimación de la evolución del sector logístico y del transporte
- I.6. - Número de empleados por sectores en Cataluña
- I.7. - Trabajadores autónomos en Cataluña por provincia (transporte y almacenaje)
- I.8. - Número de ocupados por empresa en los países europeos (transporte y mercancías por carretera)
- I.9. - Evolución del índice de precios al consumo en Cataluña y España
- I.10. - Importaciones y exportaciones de Cataluña por áreas y países
- I.11. - Importaciones y exportaciones de España por áreas y países
- I.12. - Importaciones y exportaciones de Cataluña por sectores
- I.13. - Balanza comercial de Cataluña
- I.14. - Balanza comercial de España
- I.15. - Evolución de la población en Cataluña

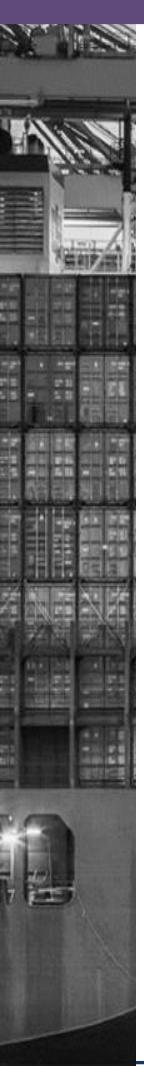




Índice

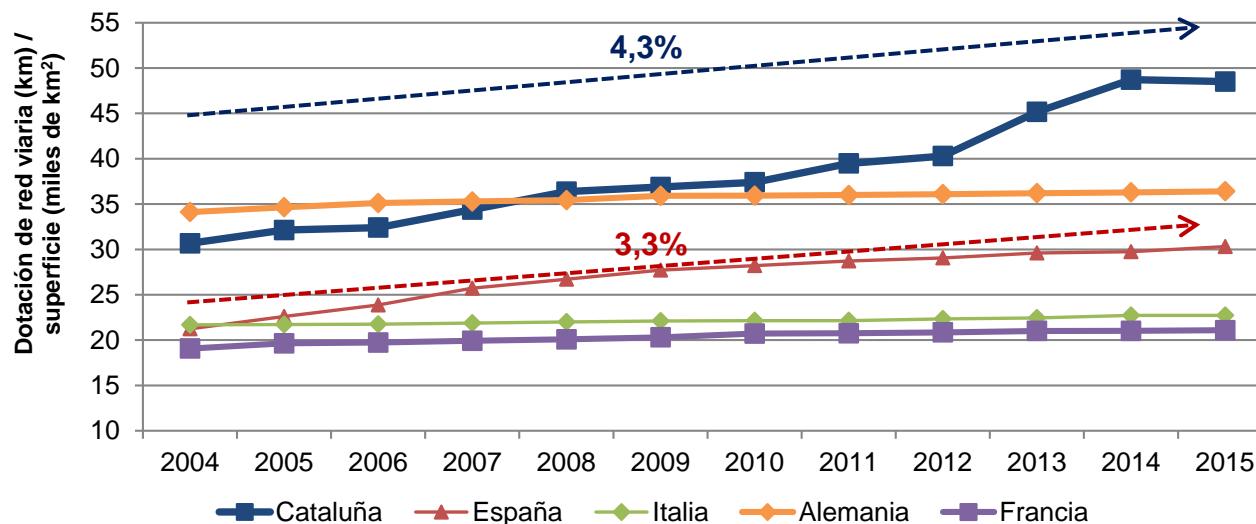
- 1. Introducción**
- 2. Contexto socioeconómico**
- 3. Oferta infraestructural**
- 4. Oferta y demanda**
- 5. El mercado inmologístico**
- 6. Eficiencia**
- 7. Logística urbana**

Oferta infraestructural

- 
- **Cataluña sigue siendo el territorio mas mallado en términos de infraestructura viaria y ferroviaria.** En términos de dotación de infraestructura viaria de 4 o más carriles presenta un índice de **48,5 km de red viaria por cada mil kilómetros cuadrados el año 2015**. Por su parte, la **dotación de infraestructura ferroviaria** en Cataluña por unidad de superficie es **de 54,5 km/mil-km²**. Por el contrario, en relación a la población, España lidera el ranking de dotación de infraestructura viaria y ferroviaria por millón de habitante.
 - A lo largo de la serie de estudio se constata como **la proporción de vías de peaje en la red viaria de alta capacidad disminuye**, pasando de suponer un 60% el año 2000 a un **38% en el año 2015**. Se incrementa a su vez el número de autovías y autopistas libres de peaje.
 - **La siniestralidad en las carreteras catalanas con participación de vehículos pesados acumula una reducción interanual del 1,3% en el periodo 2008-2015.**
 - En el 2016, respecto al transporte en las infraestructuras marítimas, **el modo principal de acceso al Puerto de Barcelona continua siendo el viario, con una cuota del 86%**, mientras que **en el Puerto de Tarragona se mantiene el transporte por tubería como mayoritario, con una cuota del 69%**. En el último año (2016) se ha producido un aumento de la cuota ferroviaria de acceso al Puerto de Barcelona, cercano al 10% respecto 2015.

Dotación de infraestructura viaria

- En el año 2015 Cataluña presenta un incremento respecto al año 2014 del -0,4%, una pequeña bajada que no afecta significativamente a su liderazgo en términos de dotación de infraestructura viaria de alta capacidad (4 o más carriles) en relación a la superficie.
- La **evolución** de toda la serie de estudio (2004-2015) es generalmente **creciente**, con un **dominio** del crecimiento **catalán** respecto al estatal, especialmente a partir del año 2013. Los **crecimientos interanuales** son **del 4,3%** y **3,3%** respectivamente.
- España** lidera el ratio de dotación de infraestructura viaria por millón de habitantes (**328,2 km/millón-habitante**).

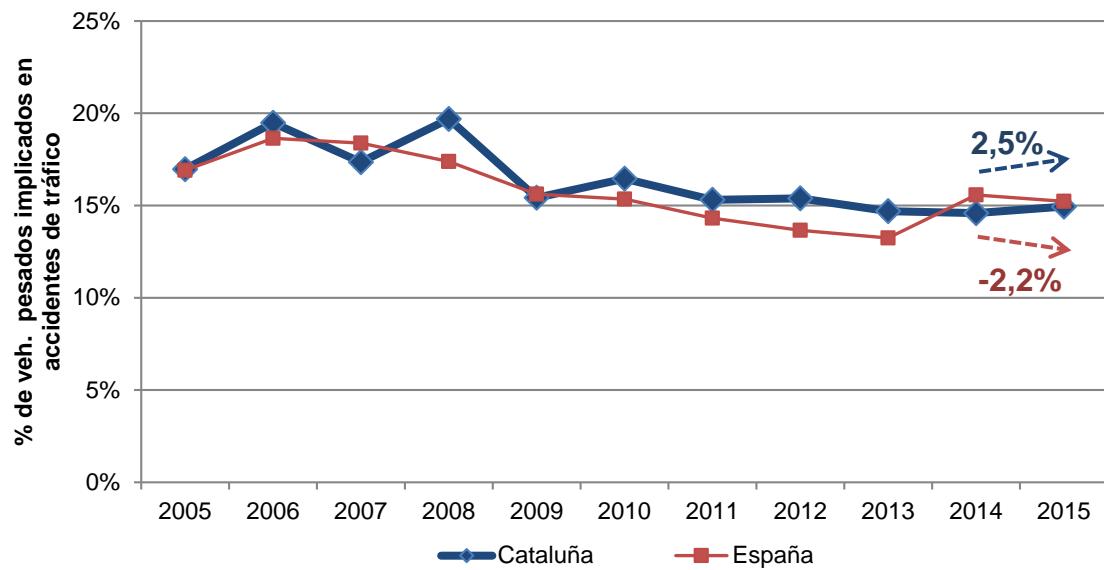


Km/población	2015
Cataluña	207,3
España	328,2
Alemania	158,1

Fuente: Elaboración propia con datos de Idescat, INE y Statistisches Bundesamt (Alemania)

Evolución de la accidentalidad con participación de vehículos pesados

- El peso de la implicación de vehículos de transporte de mercancías en accidentes **en Cataluña ha aumentado** en el bienio 2014-2015 (2,5%), manteniéndose alrededor del 15% de los casos. **En España** la tendencia presenta una **disminución del -2,2%**.
- En ambos casos se constata una **tendencia general a la baja a lo largo de la serie de estudio (2005-2015)**.

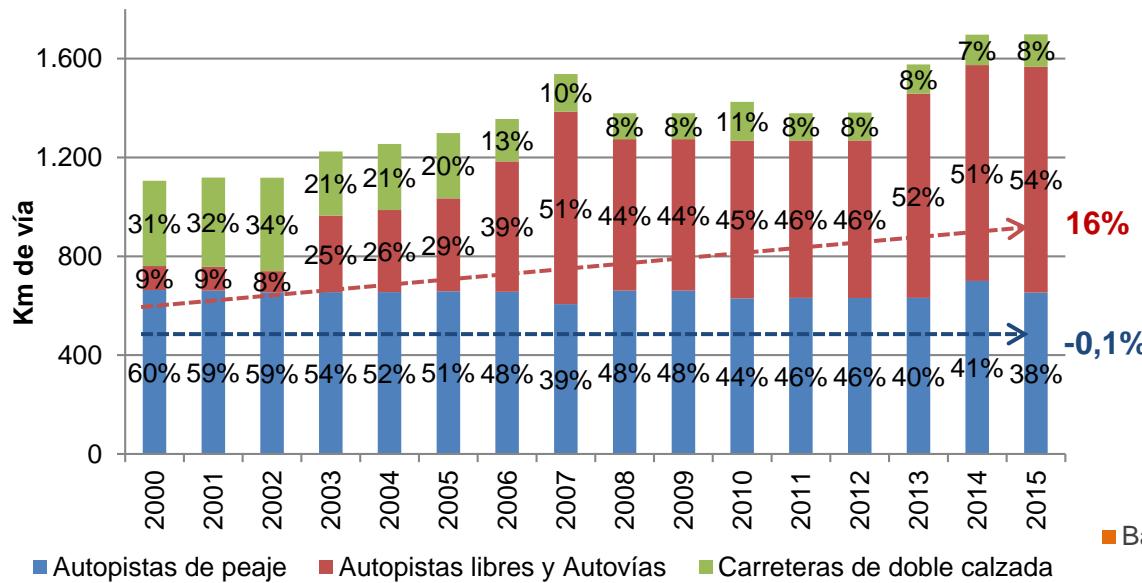


		2015	Δ 14-15
Accidentes con víctimas	Cataluña	25.286	6,1%
	España	97.756	6,8%
Total vehículos mercancías involucrados	Cataluña	3.778	8,7%
	España	14.879	4,4%

Fuente: Elaboración propia con datos de la DGT y la Generalitat de Catalunya

Proporción de les vías de peaje en la red viaria de alta capacidad

- Claro dominio de las autopistas de peaje en Cataluña hasta el año 2005. No obstante entre 2003-2015, se inicia un aumento de las autovías y autopistas libres de peaje. Su crecimiento interanual entre 2000 y 2015 es del 16%, mientras que para las autopistas se registra un descenso del -0,1%.
- Tarragona destaca como la provincia que tiene más porcentaje de vías de peaje.

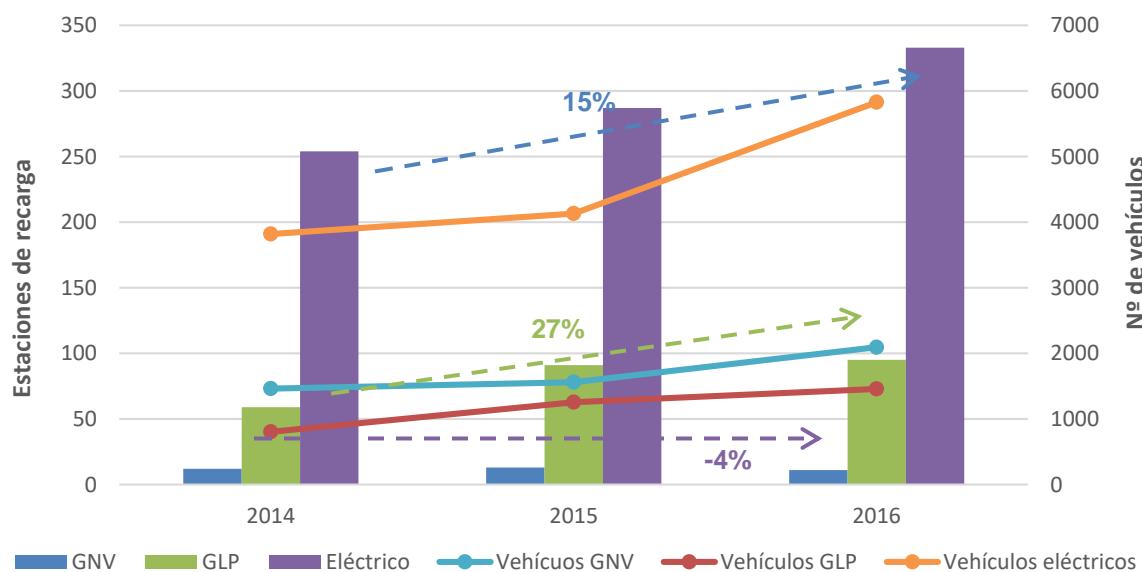


Fuente: Elaboración propia con datos de Idescat y del Ministerio de Fomento

Novedad

Red de puntos de suministro de GNV, GLP y eléctrico

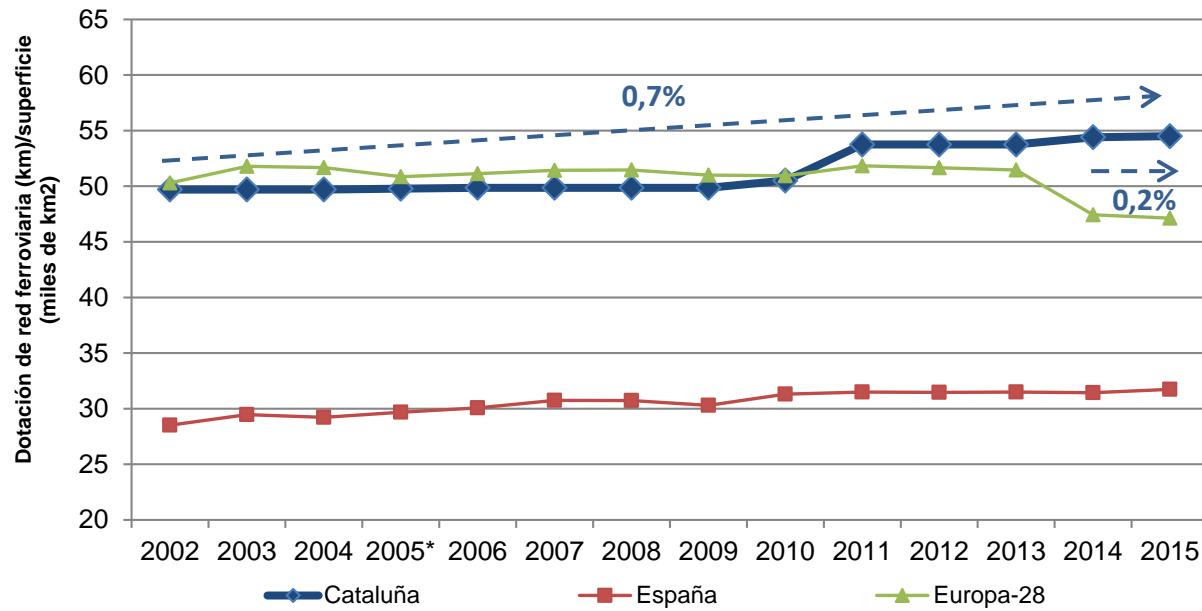
- Estaciones eléctricas:** Crecimiento del 15% interanual (2014-2016).
- Estaciones de GLP:** Crecimiento significativo del 27% desde el 2014.
- Estaciones mixtas (GNC-GNL):** Ligero decrecimiento (-4%) entre el 2014 y 2016.



Fuente: Elaboración propia con datos de GASNAM y ICAEN

Dotación de infraestructura ferroviaria

- Cataluña y España presentan un crecimiento interanual (2002-2015) del 0,7% y 0,8%, siendo la **dotación en km/km² el año 2015** para **Cataluña** de **54,5** y para **España** de **31,7**.
- La **densidad infraestructural ferroviaria de Cataluña** se sitúa **próxima a los ratios europeos de 47,1 km/km²**.

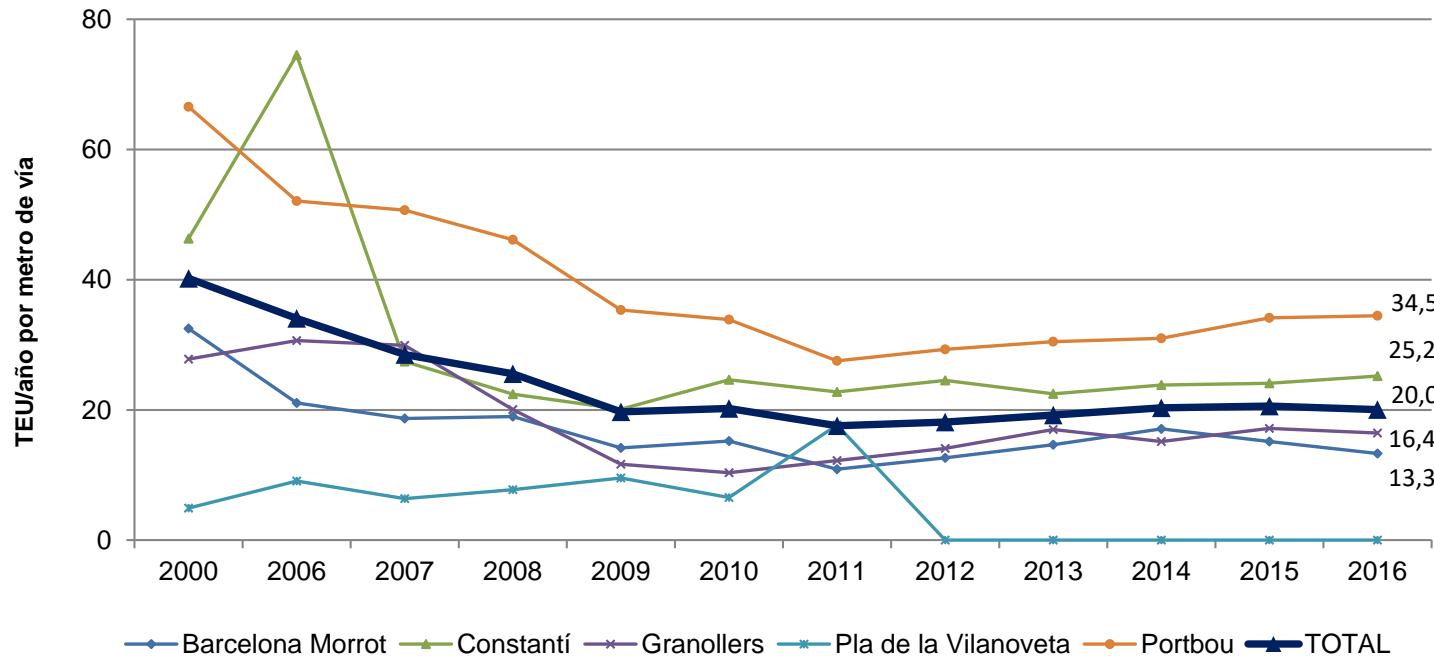


Fuente: Elaboración propia con dato de Idescat, INE y Eurostat

Km/población [km/millón]	2015
Cataluña	232,9
España	343,6
Alemania	401,3

Rendimiento de las terminales intermodales

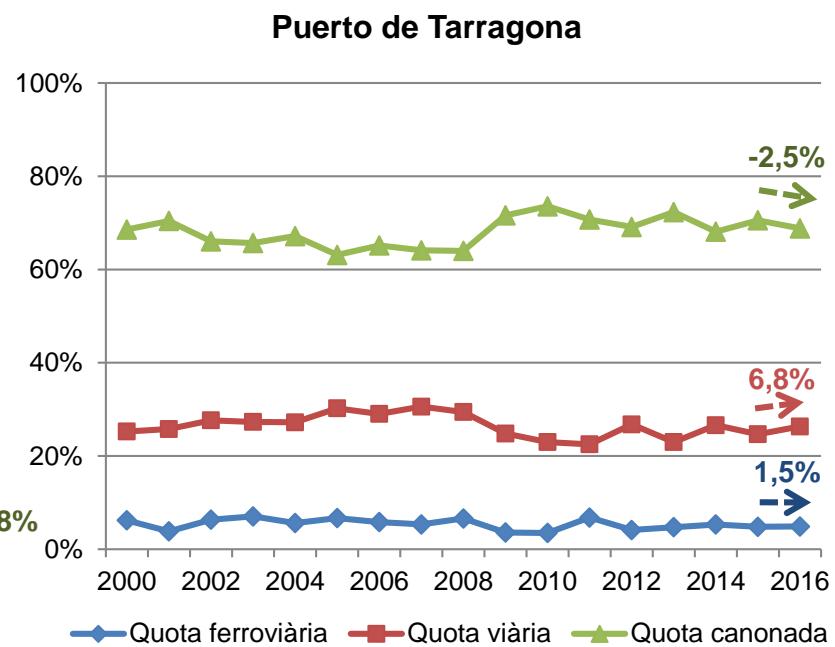
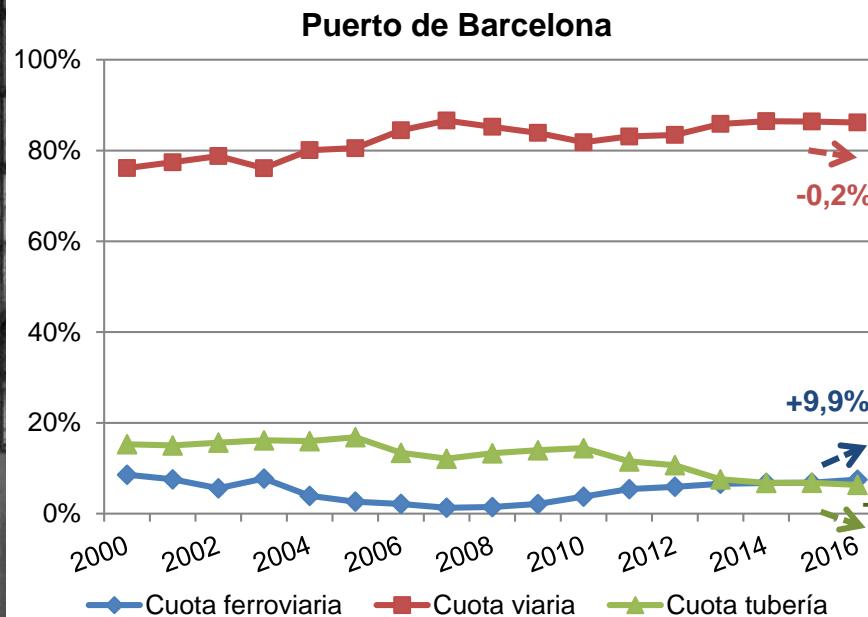
- El rendimiento de las terminales catalanas disminuye su valor respecto 2015, situándose en 20 TEUs/año por metro lineal de vía movidos durante el año 2016 (-2,7% respecto 2015). Esta cifra se aleja mucho de la media Europea, cercana a los 50 TEUs/año.



Fuente: Elaboración propia con datos de Renfe

Cuota modal de acceso y salida de los puertos catalanes

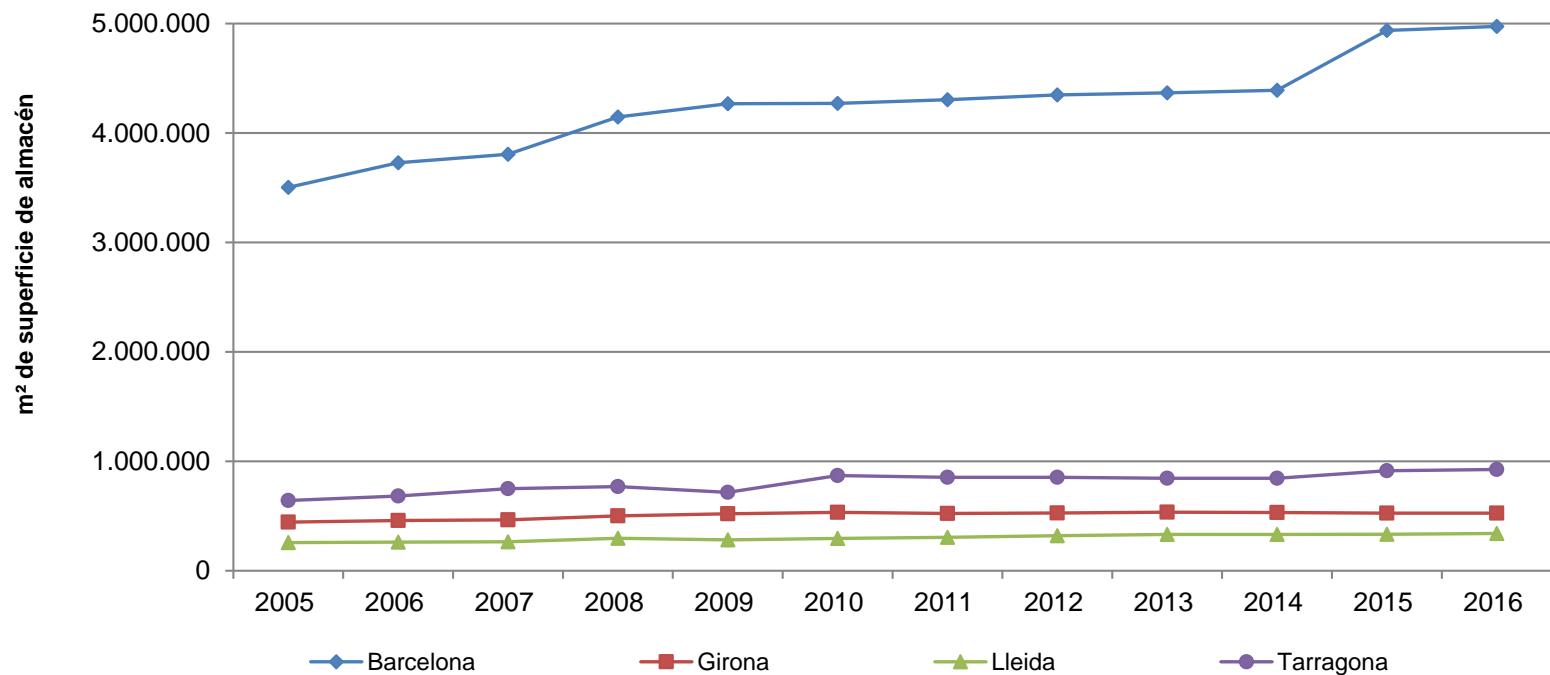
- El repartimiento de las cuotas modales se mantiene con márgenes estables en toda la serie (2000-2016).
- Puerto de Barcelona:** Dominio del **transporte viario (86%)**. Incremento de la cuota ferroviaria en un 9,9% (2015-2016), situándose como segundo modo por delante de la tubería (-6,8%).
- Puerto de Tarragona:** Dominio del **transporte por tubería (69%)**. Crecimiento de la cuota ferroviaria (1,5%) y viaria (6,8%) (2015-2016).



Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos por correos internos de las Autoridades Portuarias de Barcelona y Tarragona

Superficie útil de almacén por provincias

- **Barcelona** lidera los m² de superficie disponible de almacén logístico, en cambio, **Lleida se mantiene última en el ranquin.**
- En todas las provincias se mantienen las superficies disponibles estables respecto al año anterior con incrementos entre el 0 y el 1,9%.

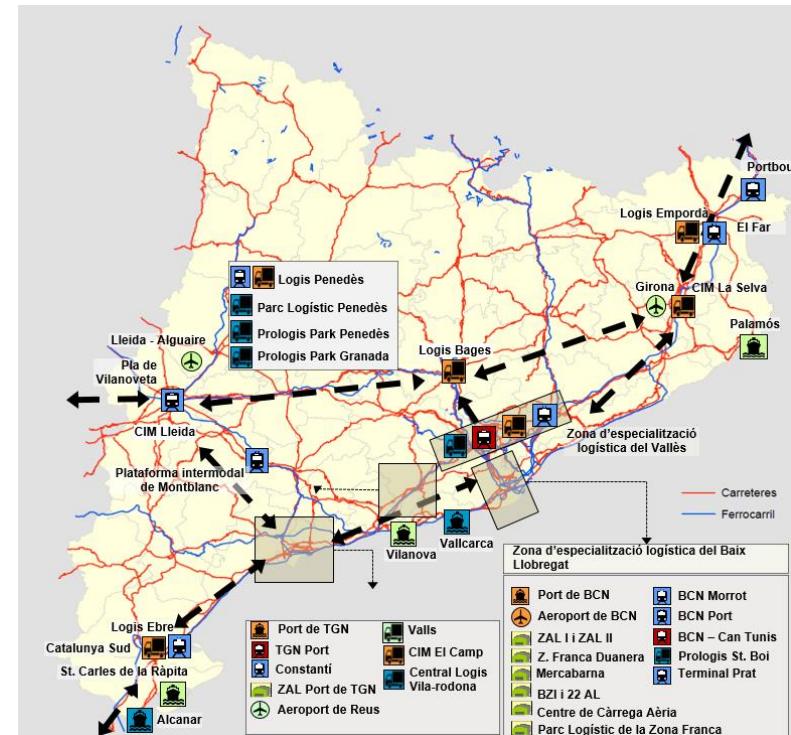


Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos de Alimarket

Oferta infraestructural: Anexo estadístico

II. OFERTA INFRAESTRUCTURAL

- II.1. – Evolución de la accidentalidad en Cataluña y España
- II.2. – Mapa de plataformas logísticas
- II.3 – Superficie útil de almacén en España
- II.4. – Superficie útil de almacén en Cataluña
- II.5. – Dotación de infraestructura viaria por provincias en Cataluña
- II.6.- Proporción de las vías de peaje en la red viaria de alta capacidad por provincias en Cataluña





Índice

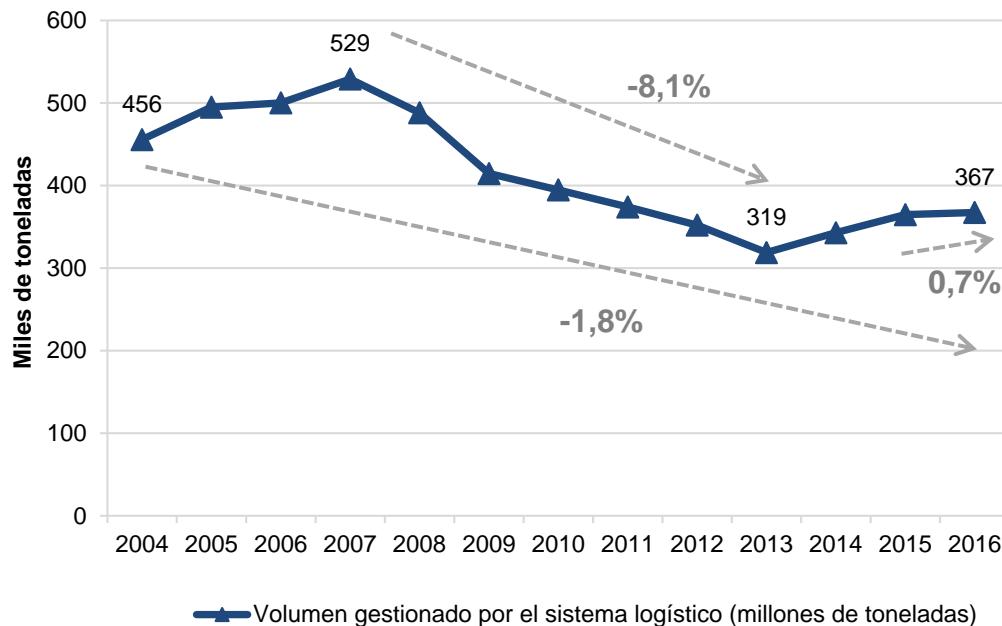
1. Introducción
2. Contexto socioeconómico
3. Oferta infraestructural
4. Oferta y demanda
5. El mercado inmologístico
6. Eficiencia
7. Logística urbana

Oferta y Demanda

- 
- **El volumen total de mercancías gestionado por el sistema logístico catalán durante el 2016 alcanza la cifra de 367,5 millones de toneladas, consolidando su tendencia de recuperación iniciada en el 2014.** Concretamente, el transporte interno es el más beneficiado por este aumento, con un incremento del 2,5% entre 2015 y 2016. En cuanto a modos de transporte, se mantiene el viario como mayoritario en Cataluña, suponiendo alrededor del 76% del total.
 - **A pesar de que el gasoil es el combustible más consumido por los vehículos de automoción en Cataluña (79%) seguido de la gasolina (16%), se constata en la serie de estudio su reducción en favor de los combustibles alternativos. El consumo del GLP aumenta en un 16% en el último bienio (2015-2016).**
 - **Como novedad de la edición de este año, se recoge información de vehículos híbridos, complementando la información de los propulsados por GLP, GNC, GNL y electricidad.**
 - **El tráfico Ro-Ro observa un descenso del 5% en el volumen de toneladas transportadas, alcanzando un volumen total de 10,2 millones de toneladas en el 2016.**
 - **El sistema aeroportuario catalán registra durante el 2016 un aumento del volumen de toneladas de mercancías transportadas en un 13% respecto 2015.**

Volumen gestionado por el sistema logístico

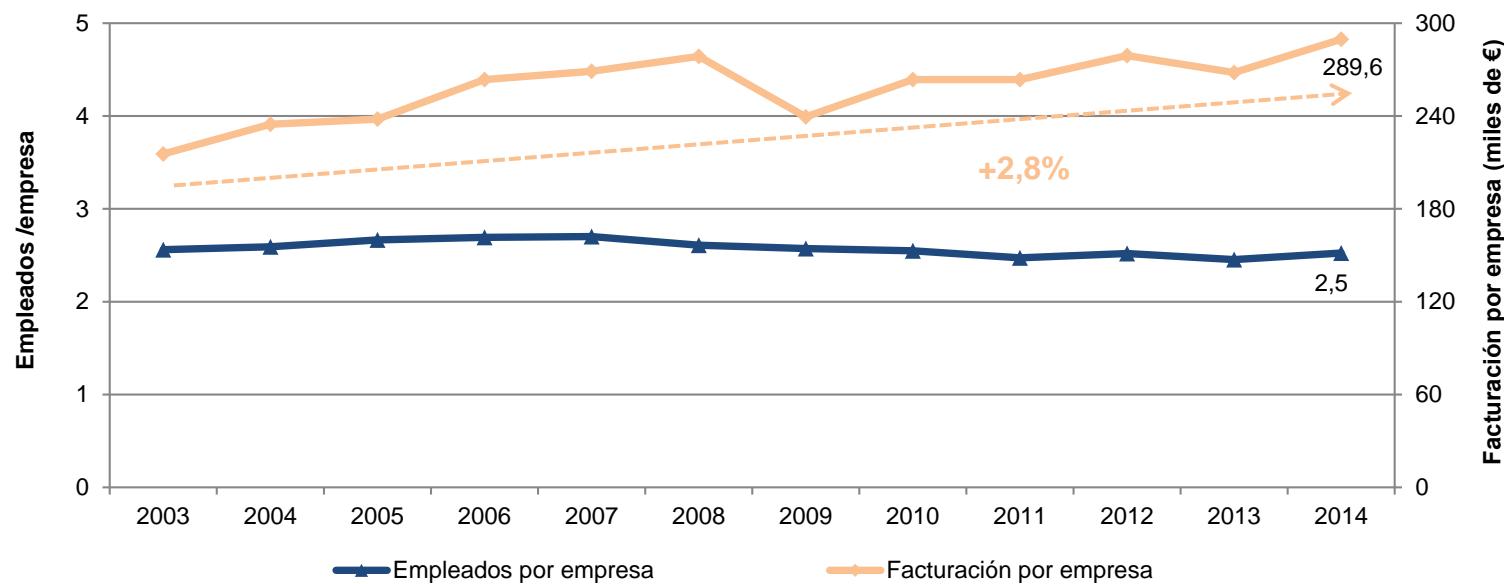
- A partir del año 2013 se rompe con la tendencia decreciente iniciada el año 2007 (-8,1% interanual) en el volumen de toneladas gestionados por el sistema logístico catalán. El volumen movido el 2016 aumenta respecto el 2015 un 0,7%.



Fuente: Elaboración propia con datos de Aena, Autoritat Portuària de Barcelona, DGIMT, FGC, Ministerio de Fomento y Renfe

Indicadores de estructura empresarial

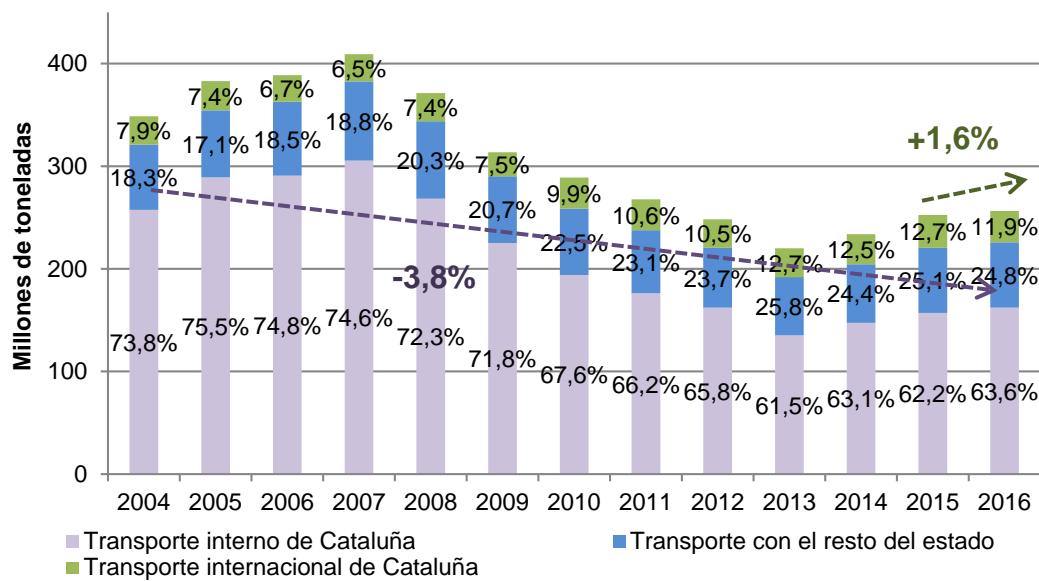
- Desde el año 2003 no se aprecian cambios significativos en el **número medio de empleados por empresa en Cataluña (siendo de 2,5)**.
- La media catalana alejada de la de los principales países de Europa (**Alemania 9,4 (2008)**, **Bélgica 7,6 (2008)**).
- Crecimiento de la **facturación por empresa** interanual del **2,8%** (2003-2014). Actualmente la facturación en Cataluña por empresa es de **289,6 miles de € (2014)**.



Fuente: Elaboración propia con datos de 'Eurostat, Idescat y INE'

Distribución por tipología de flujo viario

- Durante el periodo 2007-2013, se constata una caída general en el volumen transportado por modo viario del 46% en volumen debido a la recesión económica. Esta tendencia se invierte a partir del año 2014 llegando a un volumen total transportado por modo viario de **256.422 millones de toneladas (2016)** (+1,6% respecto el 2015).
- Incremento positivo en el transporte interno y con el Estado. Destaca el **descenso del transporte internacional (-4,4%)**.

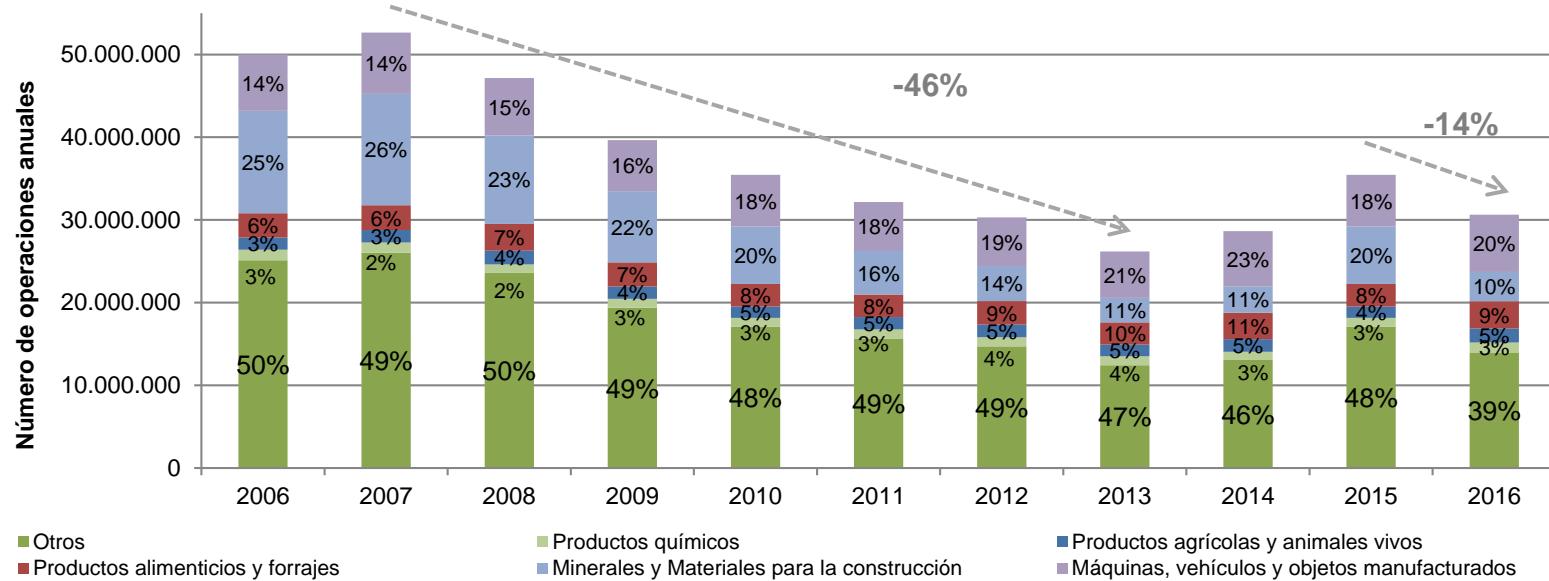


Transporte intermodal	2016
Transporte viario-portuario (mT)	41.318
Transporte viario-ferroviario (mT)	4.781
Transporte viario-aéreo (mT)	133
TOTAL (mT)	46.231

Fuente: Elaboración propia con datos de DGITM y Ministerio de Fomento

Operaciones por sectores

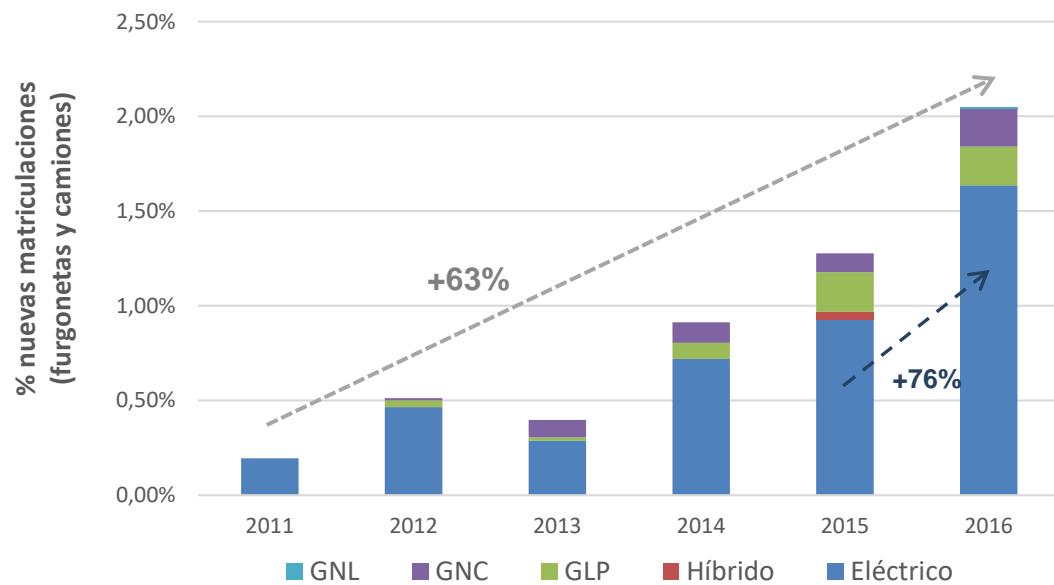
- Fuerte bajada en el número total de operaciones desde el inicio de la crisis económica próximo al 50% (2007-2013), aún así los datos actuales (2016) no consolidan el aumento del año exterior y experimentan un **descenso del -14% respecto el 2015**.
- En el periodo (2015-2016) por tipo de mercancía destacan los **minerales y materiales para la construcción (-49%)**, representando el 10% del total.



Fuente: Elaboración propia con datos del Ministerio de Fomento

Novedad ➤ Evolución de la matriculación según combustible y carga máxima

- 1.122 nuevas matriculaciones entre 2011 y 2016 de furgonetas y camiones con energías alternativas.
- El GNC se utiliza por primera vez el año **2012** en **2** vehículos.
- Este año las matriculaciones de **GNV** aumentan un **271%** respecto el año 2015 (**de 21 a 78** vehículos).
- El **GLP** pasa **de 44 a 43** nuevas matriculaciones en el periodo **2015-2016**.



Fuente: Elaboración propia con datos de la DGT

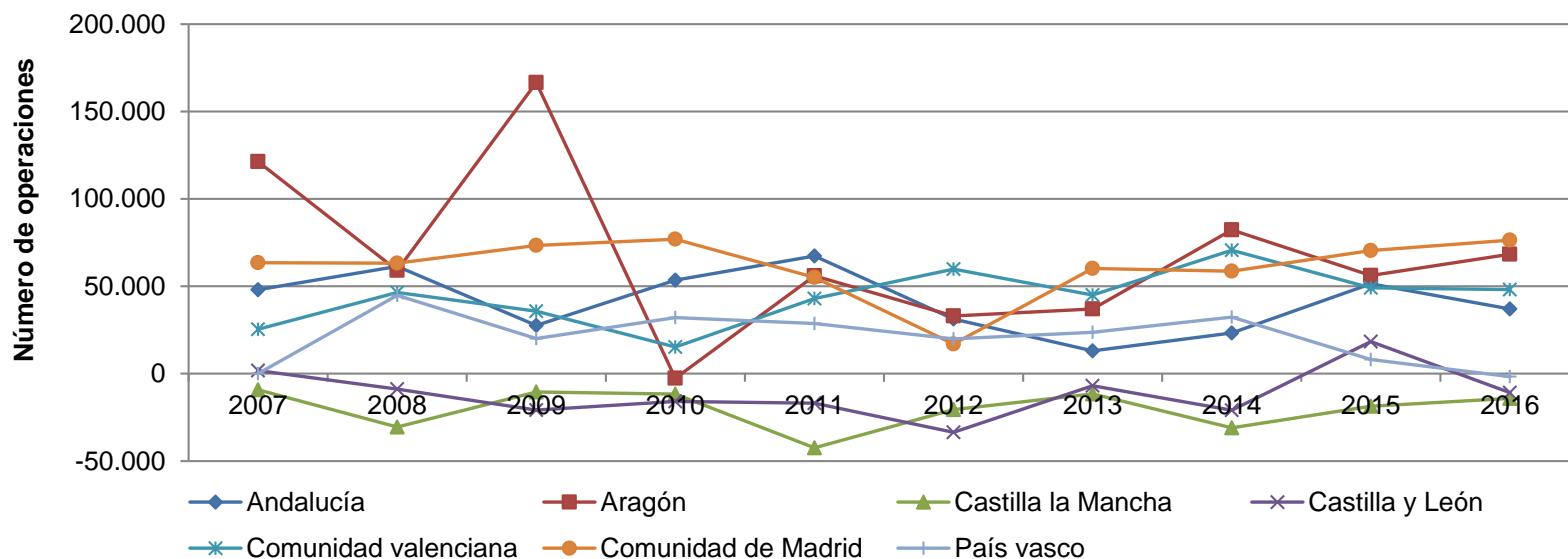
Datos avanzados del 2017-T1

Matriculaciones:

- +37 furgonetas eléctricas
- +22 furgonetas de GLP
- +15 furgonetas de GNC
- +4 camiones eléctricos
- +7 camiones de GLP
- +7 camiones de GNC

Equilibrio/desequilibrio de cargas

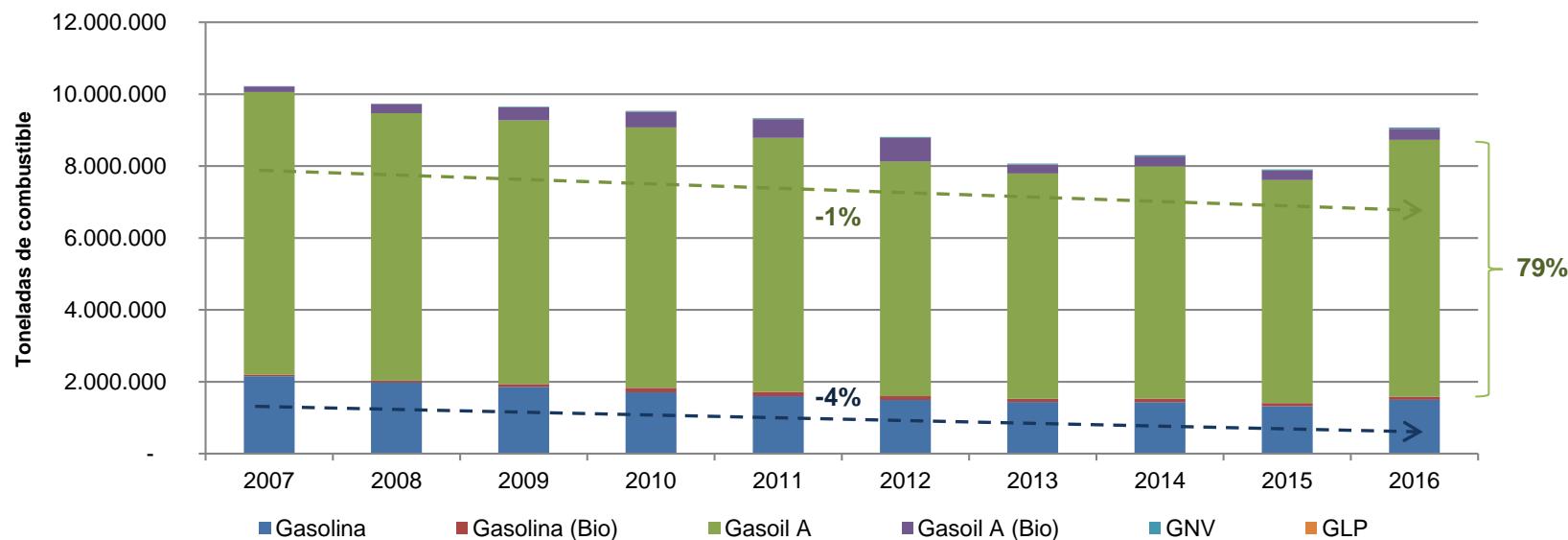
- En el período 2008-2015 los únicos territorios con **balance negativo** (importaciones>exportaciones) son **Castilla la Mancha y Castilla y León**. En el último bienio (2015-2016) en el caso de Castilla la Mancha se reduce en un 24%, mientras que en el de Castilla y León aumenta el desequilibrio un 159%.
- Actualmente (2016) se constata un **balance positivo** creciente con **Madrid y Aragón** (9% y 22% respecto 2015). Destinaciones potenciales importantes de exportaciones desde Cataluña.



Fuente: Elaboración propia con datos del Ministerio de Fomento

Consumos de combustible para automoción

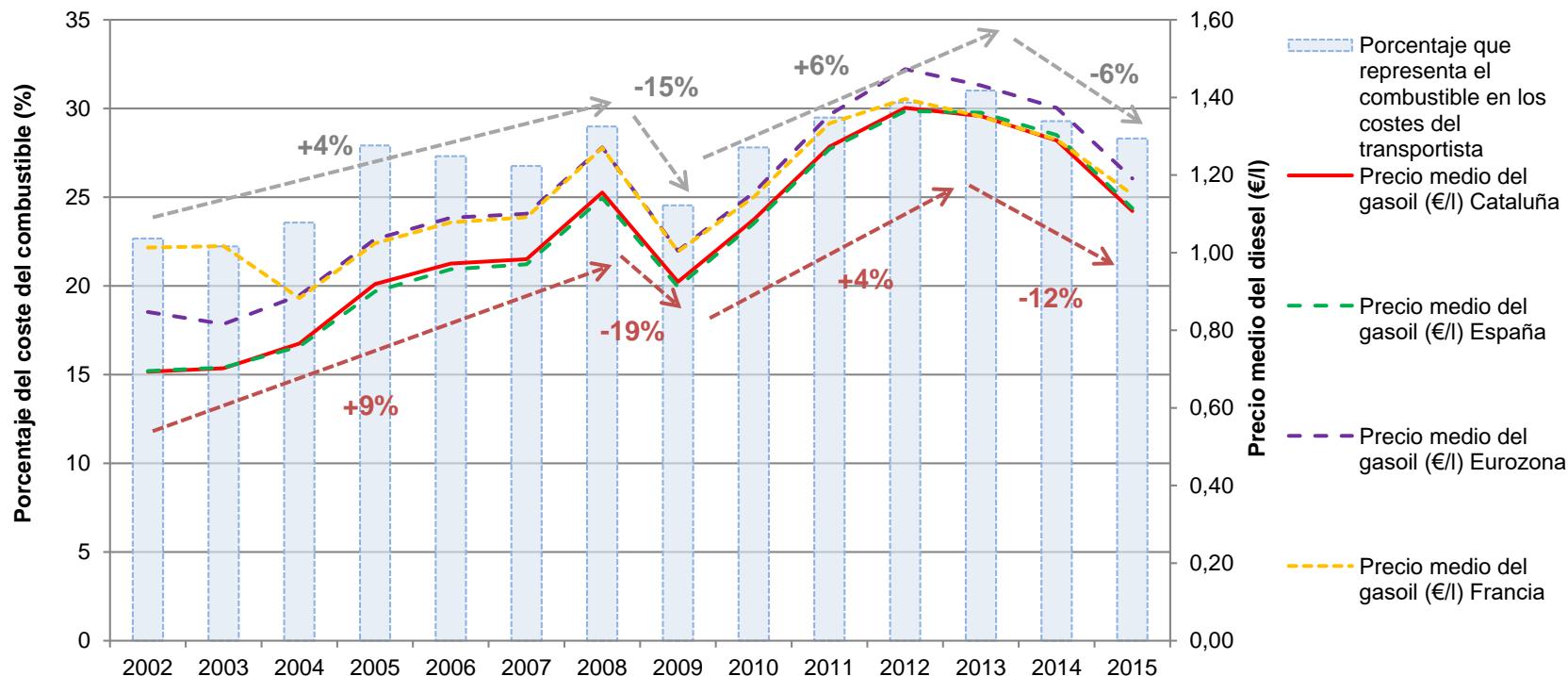
- Predominio del **gasoil (gasoil A)** en todo el período de estudio en Cataluña, a pesar del decrecimiento interanual del **-1%** (2007-2016). Su cuota de mercado actual (2016) es del **79%**.
- La **gasolina** es el segundo combustible consumido, a pesar de su **decrecimiento interanual del -4%** (2007-2016).
- **Crecimiento interanual** positivo de los **biocombustibles** y crecimiento de su consumo el último bienio (2015-2016) a excepción de la Gasolina (bio) (-0,4%).



Fuente: Elaboración propia con datos de CORES, Institut Cerdà y Ministerio de Fomento

Evolución de los costes en base gasoil

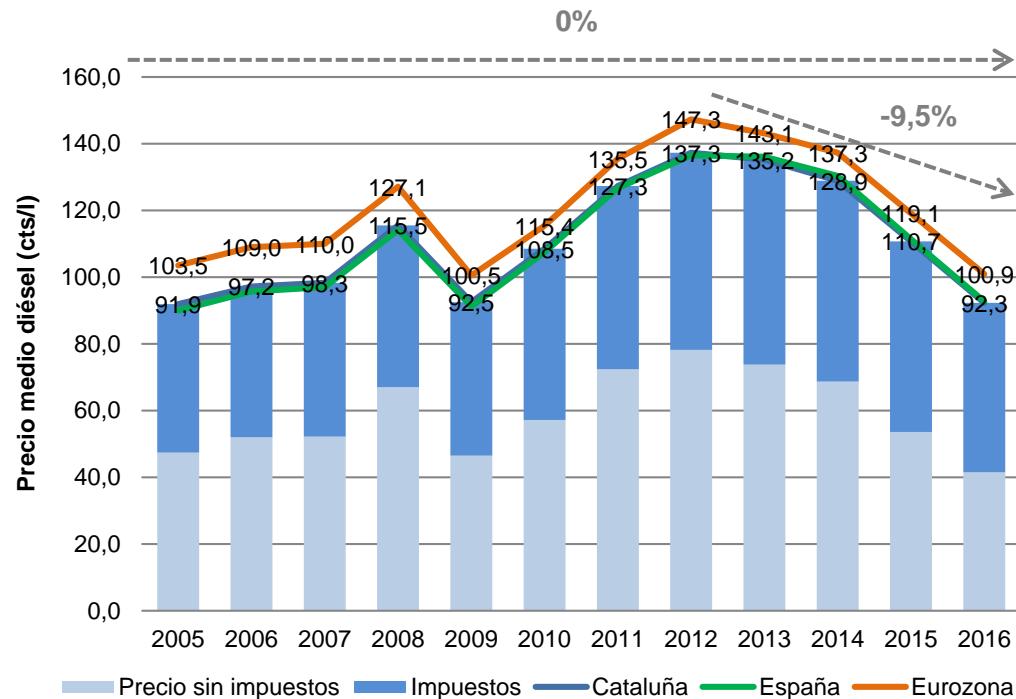
- La **evolución** de los porcentajes del coste del combustible y del precio del gasoil es **análoga**.
- El **precio medio del litro de gasoil en la Eurozona es 9 céntimos de € mas alto** que en Cataluña (2016).



Fuente: Elaboración propia con datos de la Generalitat de Catalunya y el Ministerio de Industria, Energía y Turismo

Precio medio del gasoil en las gasolineras catalanas

- En el periodo **2012-2016** existe una disminución del precio del gasoil del **-32,8% en Cataluña**. El crecimiento **interanual** de toda la serie es del **0%** (2005-2016).
- Misma tendencia evolutiva en **España y Eurozona**: **0,5 céntimos y 8,7 céntimos** respectivamente **mayor** que en Cataluña (2016).

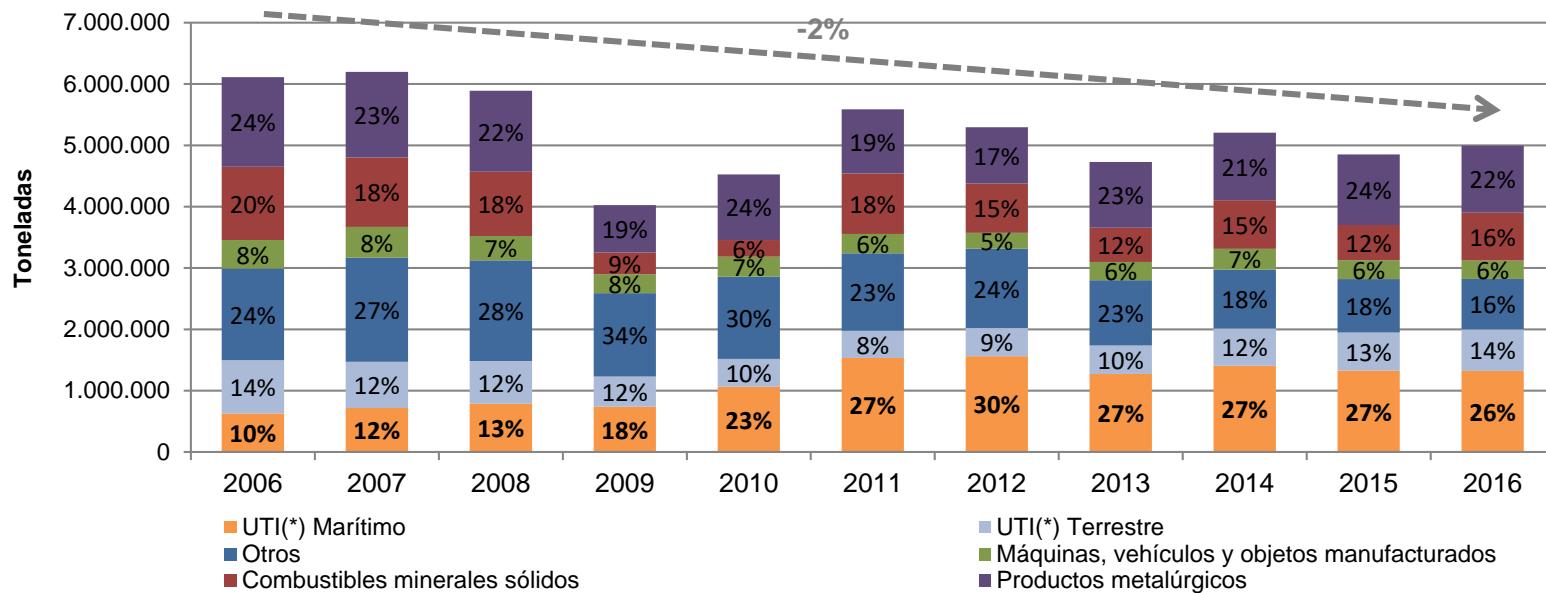


Fuente: Elaboración propia con datos del Ministerio de Industria, Energía y Turismo



Transporte ferroviario intermodal

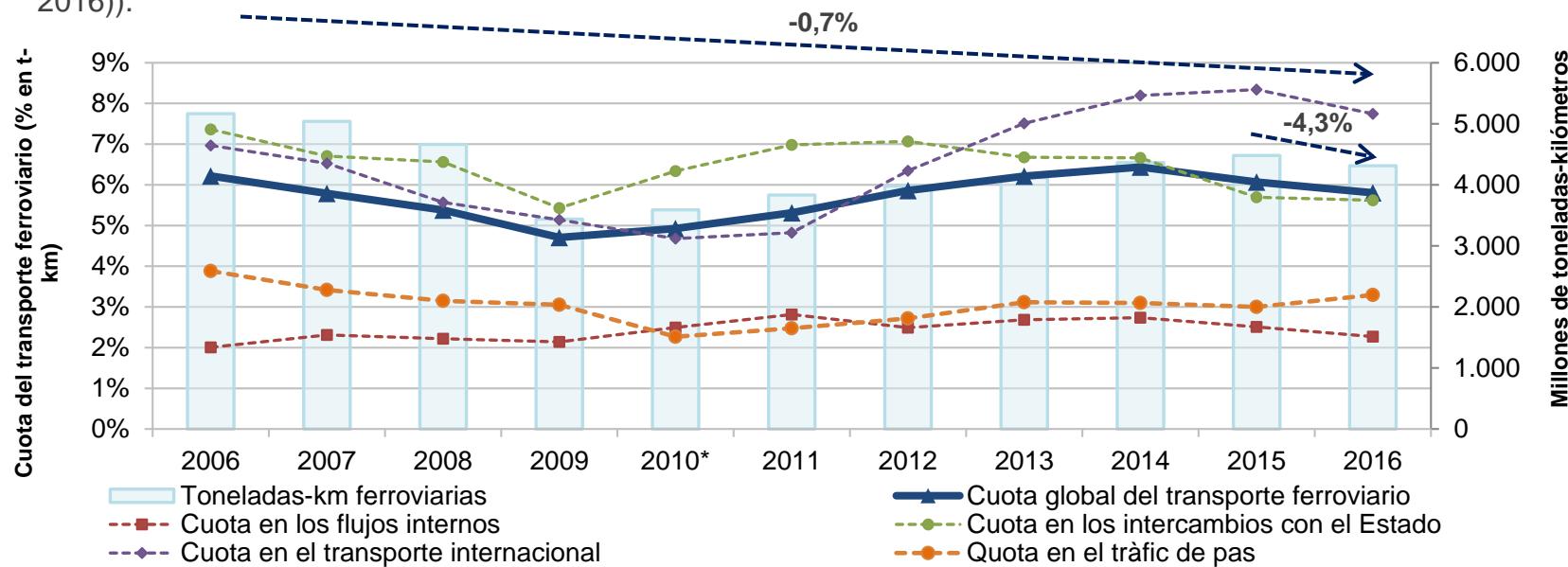
- **Tendencia oscilatoria en el volumen de toneladas gestionado por modo ferroviario** en Cataluña. El año 2009 se obtiene el mínimo de toneladas transportadas de la serie, seguido de un crecimiento acelerado hasta el 2011.
- **Liderazgo del transporte vinculado al modo marítimo con un crecimiento** interanual del 8% (2006-2016), representando, el año 2016, un **26% del total**.



Fuente: Elaboración propia con datos de Renfe

Cuota del transporte ferroviario

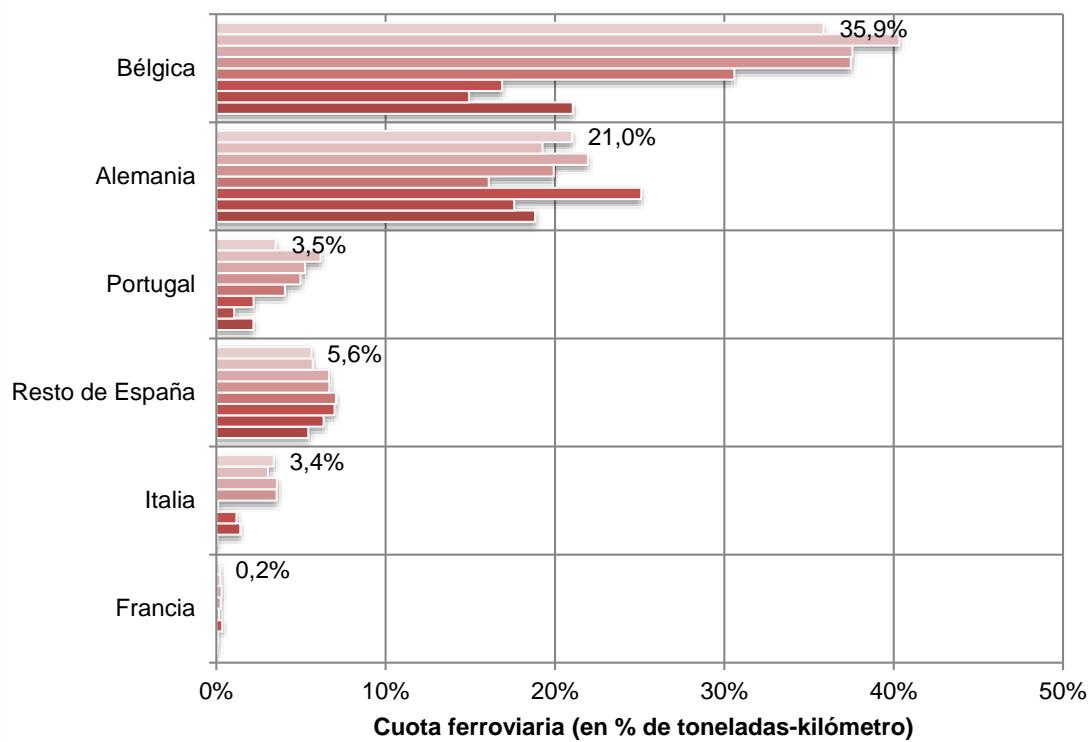
- Cuota ferroviaria de los tráficos internos:** Decrecimiento del 9,5% el último bienio (2015-2016).
- Cuota ferroviaria de los tráficos con el resto del Estado:** Tendencia decreciente a lo largo de la serie (-2,7% interanual (2006-2016)).
- Cuota ferroviaria de los tráficos internacionales:** Supone actualmente una cuota ferroviaria del 7,7% (2016).
- Cuota ferroviaria de los tráficos de paso:** Tendencia decreciente a lo largo de la serie (-1,6% interanual (2006-2016)).



Fuente: Elaboración propia con datos de DGTIM, Ministerio de Fomento y Renfe

Cuota ferroviaria de los flujos terrestres internacionales

- Existen diferencias significativas entre territorios, constatando el hecho de que el ferrocarril resulta más competitivo en largos recorridos.



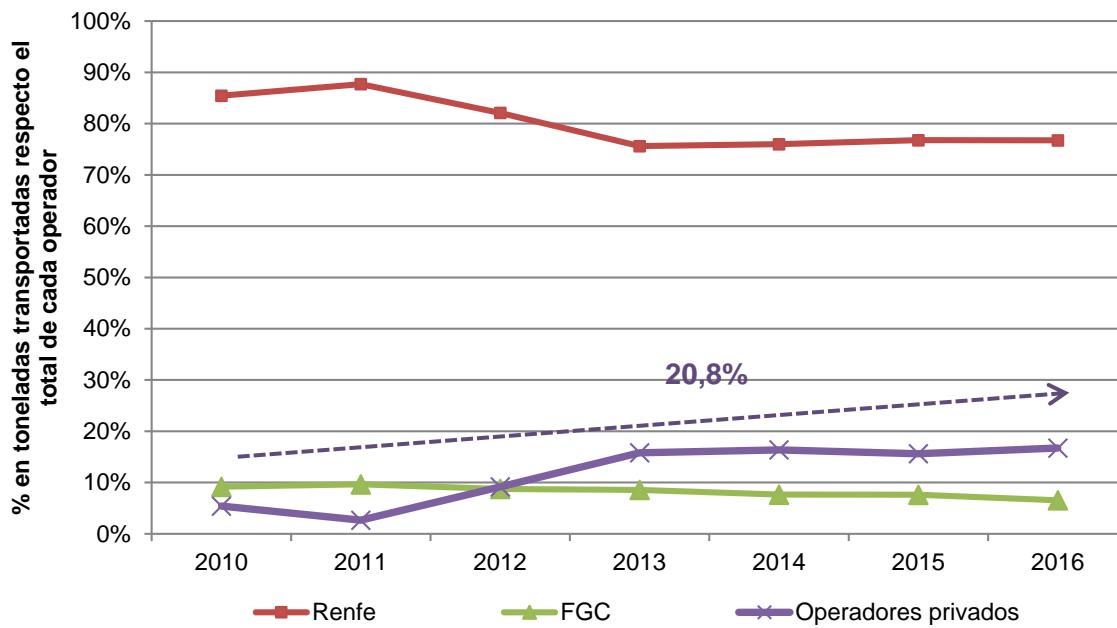
- 2016
- 2015
- 2014
- 2013
- 2012
- 2011
- 2010
- 2009

Millones de toneladas-km intercambiadas con Cataluña	2016
Francia	10.543
Italia	2.919
España	31.467
Alemania	5.553

Fuente: Elaboración propia con datos de Ministerio de Fomento y Renfe

Actividad de los operadores ferroviarios privados

- El año 2010 el peso de la cuota de los **operadores ferroviarios** privados en el transporte de mercancías en Cataluña inicia su presencia llegando a suponer una **cuota cercana al 17% el 2016** respecto al total de toneladas transportadas.
- Renfe continua su liderazgo con la cuota más significativa de un 77% (2016).**

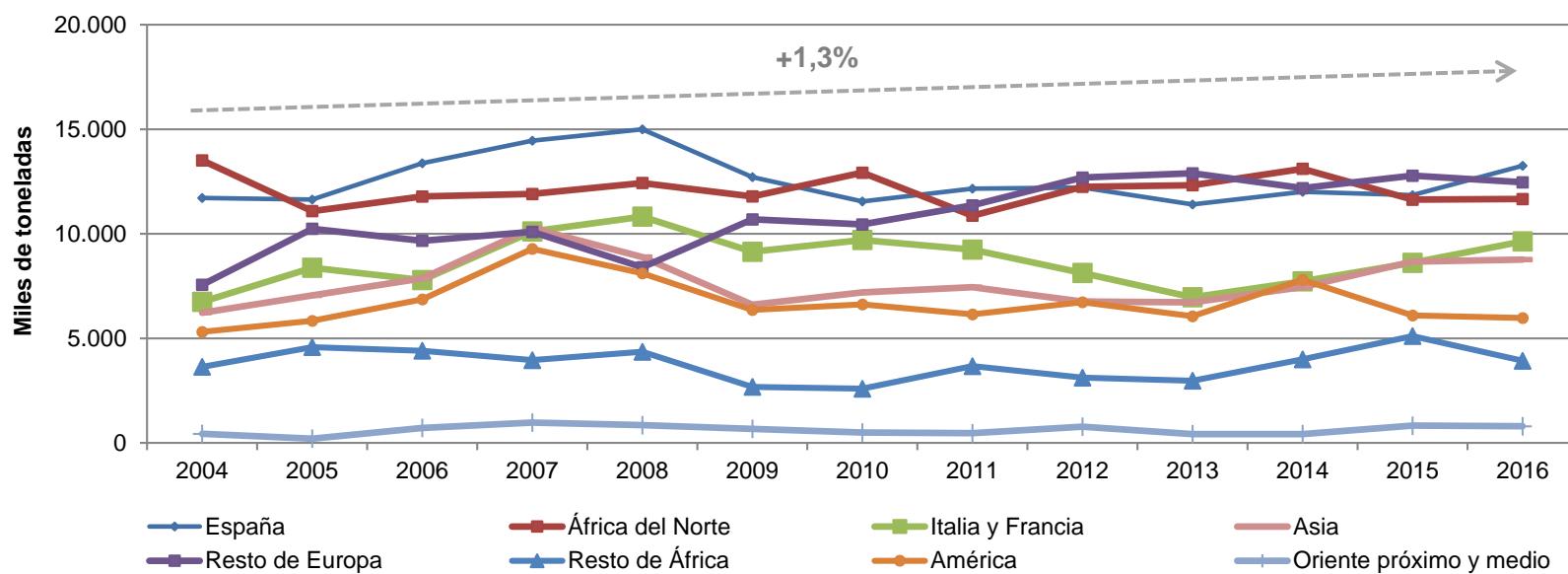


Millones de toneladas transportadas	2016
Renfe	7.055
FGC	700
Operadores privados	1.435

Fuente: Elaboración propia con datos de FGC y Renfe

Tráfico de mercancías de los puertos catalanes según origen y destino

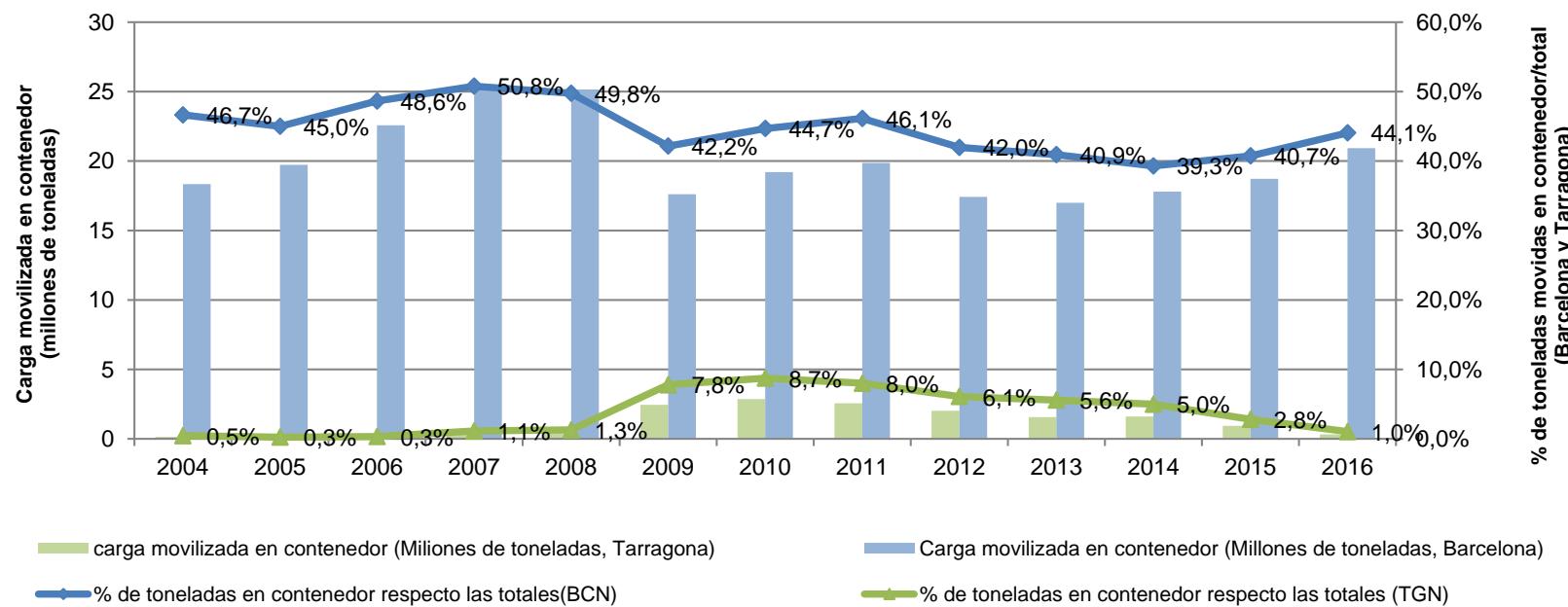
- En el 2016 mantenimiento (+0%) respecto 2015 en el volumen total de mercancías movidas en los puertos de Barcelona y Tarragona. **Crecimiento del tráfico internacional de corta distancia en el último bienio (2015-2016)** por Francia e Italia (+12%) y de larga distancia desde Asia (+16,3%) y América del Norte (+9%) y los intercambios con España (+12%). Decrecimiento significativo de los intercambios con el Resto de África (-23%) y con Próximo Oriente (-16%).



Fuente: Elaboración propia con datos de la Autoridad Portuaria de Tarragona y del Port de Barcelona

Porcentaje de toneladas en contenedores respecto el total movido

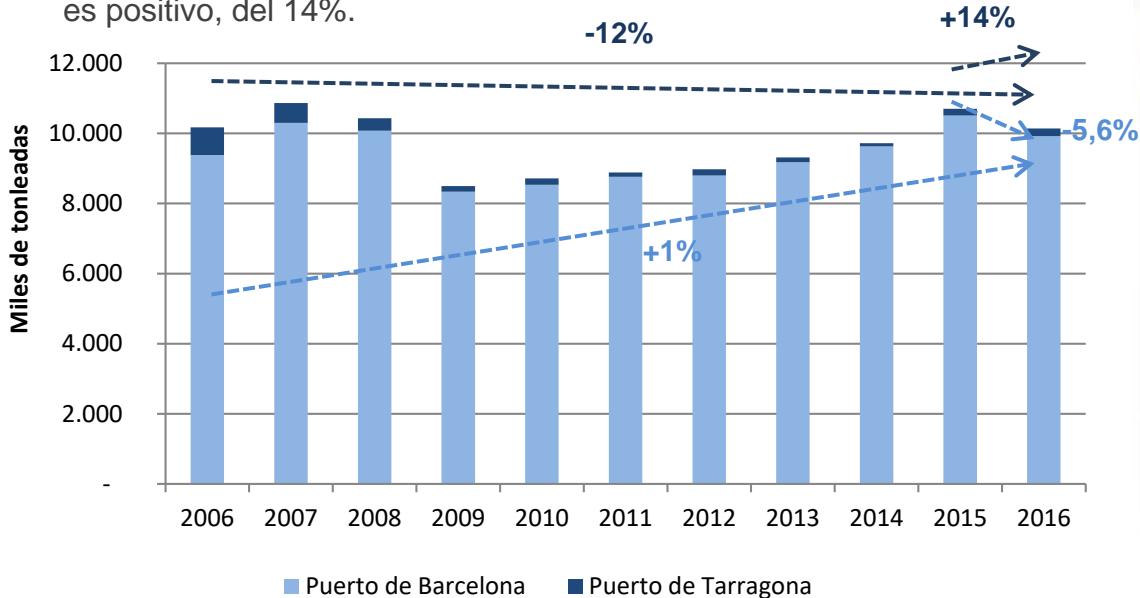
- Puerto de Barcelona:** Tendencia creciente hasta el año 2008. La **cuota de transporte en contenedor el año 2016** ha alcanzado el **44,1%**, inferior al máximo de 50,8% del año 2007.
- Puerto de Tarragona:** Tendencia decreciente a partir del año 2010 hasta la actualidad. La **cuota de transporte en contenedor en el 2016** es del **1%**. El máximo es de 8,7% el año 2010.



Fuente: Elaboración propia con datos de las Autoritats Portuàries de Barcelona y Tarragona y los Puertos de Barcelona y Tarragona

Estudio de la intermodalidad en modo marítimo

- Claro dominio del tráfico Ro-Ro en el Port de Barcelona respecto al de Tarragona a lo largo de toda la serie (2006-2016).
- Barcelona:** Crecimiento generalizado a partir del 2009, reducción de un 5,6% del volumen Ro-Ro el 2016 respecto el 2015.
- Tarragona:** Decrecimiento interanual de -12% (2006-2016). No obstante, en el 2016 el crecimiento respecto 2015 es positivo, del 14%.



Fuente: Elaboración propia con datos de Puertos del Estado

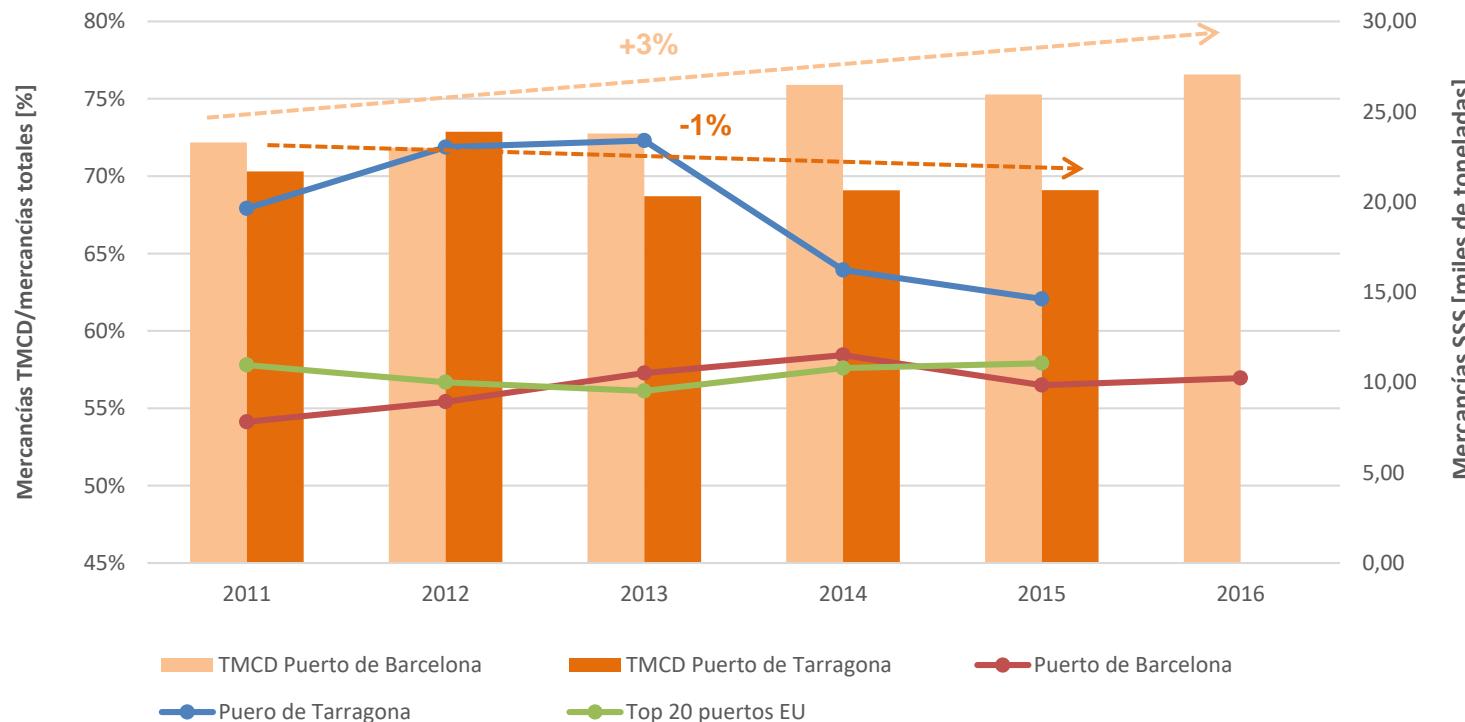
Datos avanzados de 2017

Barcelona (Mayo): 4.329 miles de toneladas acumuladas desde Enero (+5,09% respecto Mayo 2016)

Tarragona (Mayo): 129 miles de toneladas acumuladas desde Enero (+25,88% respecto Mayo 2016)

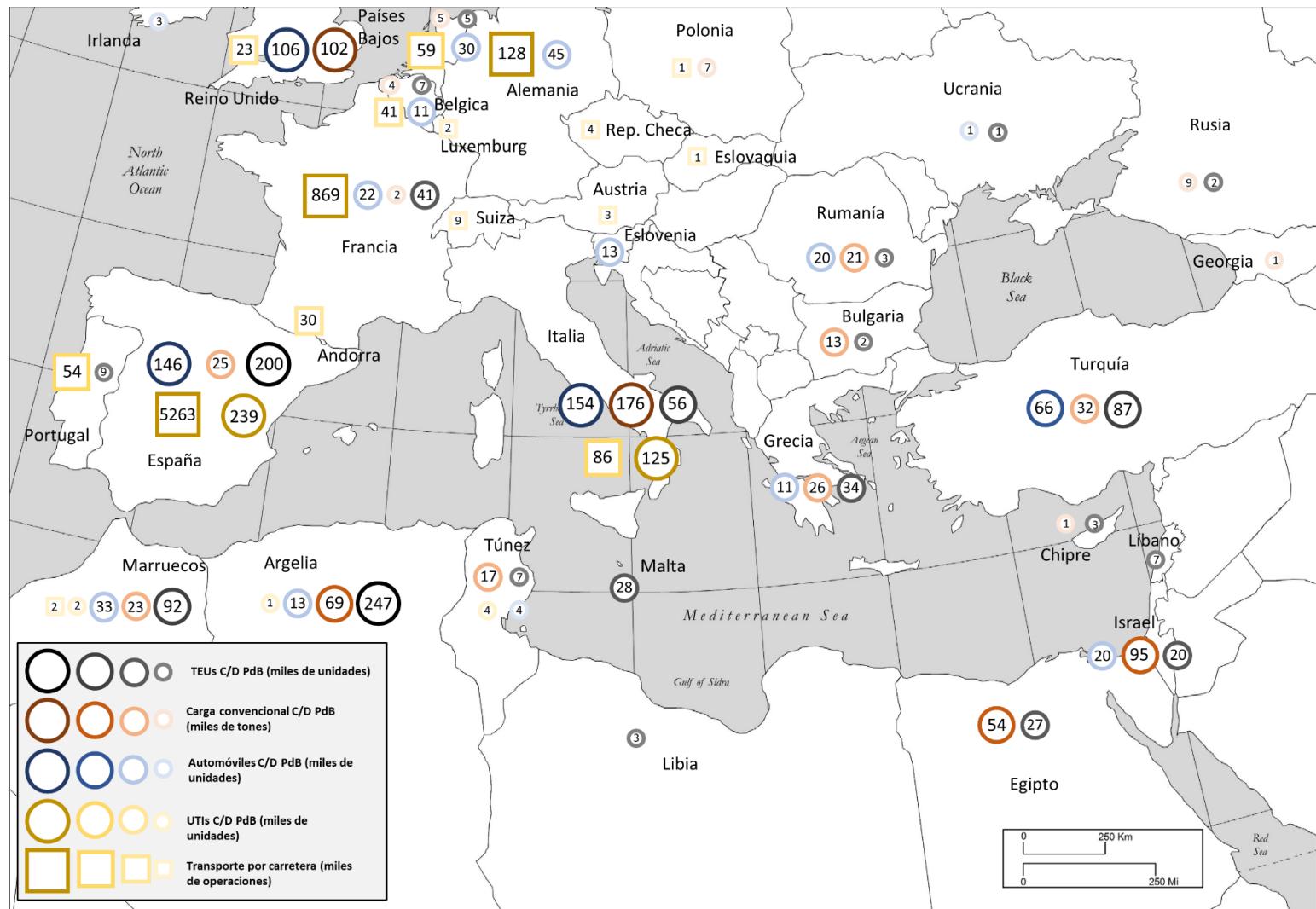
Nuevo **Cuota de volumen de mercancías de TMCD respecto el tráfico total**

- Barcelona:** El TMCD representa el 57% (27 millones de toneladas) del total, similar al top 20 de los puertos europeos.
- Tarragona:** El TMCD representa el 62% (20 millones de toneladas) del volumen total gestionado.



Fuente: Elaboración propia con datos de la Autoritat Portuària de Barcelona y Eurostat

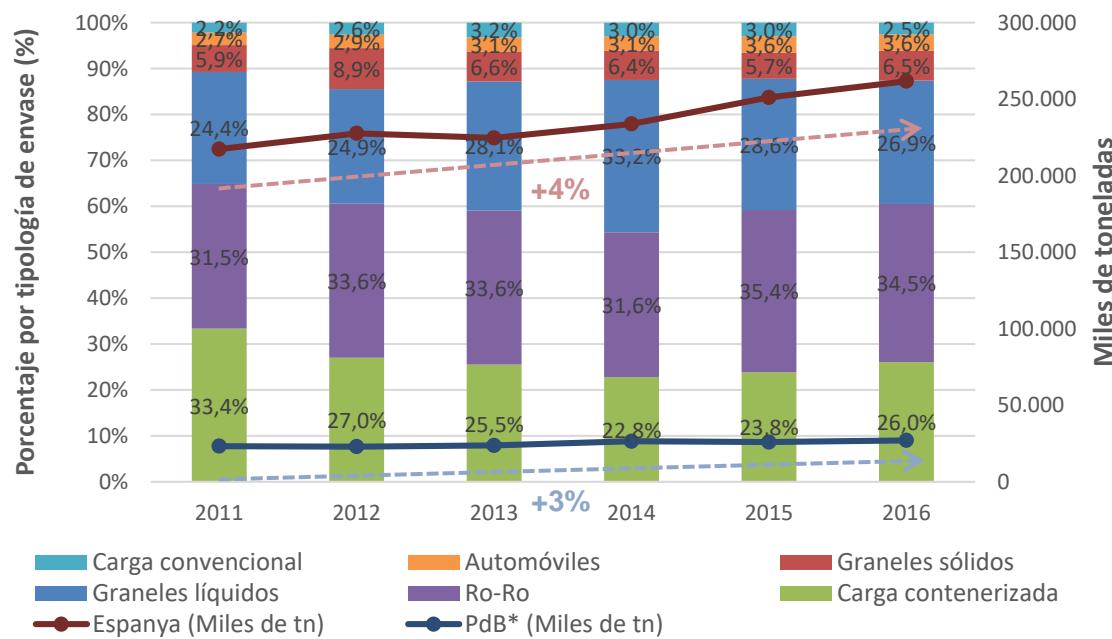
- Distribución por países y modo. Volumen de mercancía gestionada con O/D Cataluña. Datos 2016.



Fuente: Elaboración propia con datos de la Autoritat Portuària de Barcelona y el Ministerio de Fomento

Nuevo Mercancías por TMCD según envase

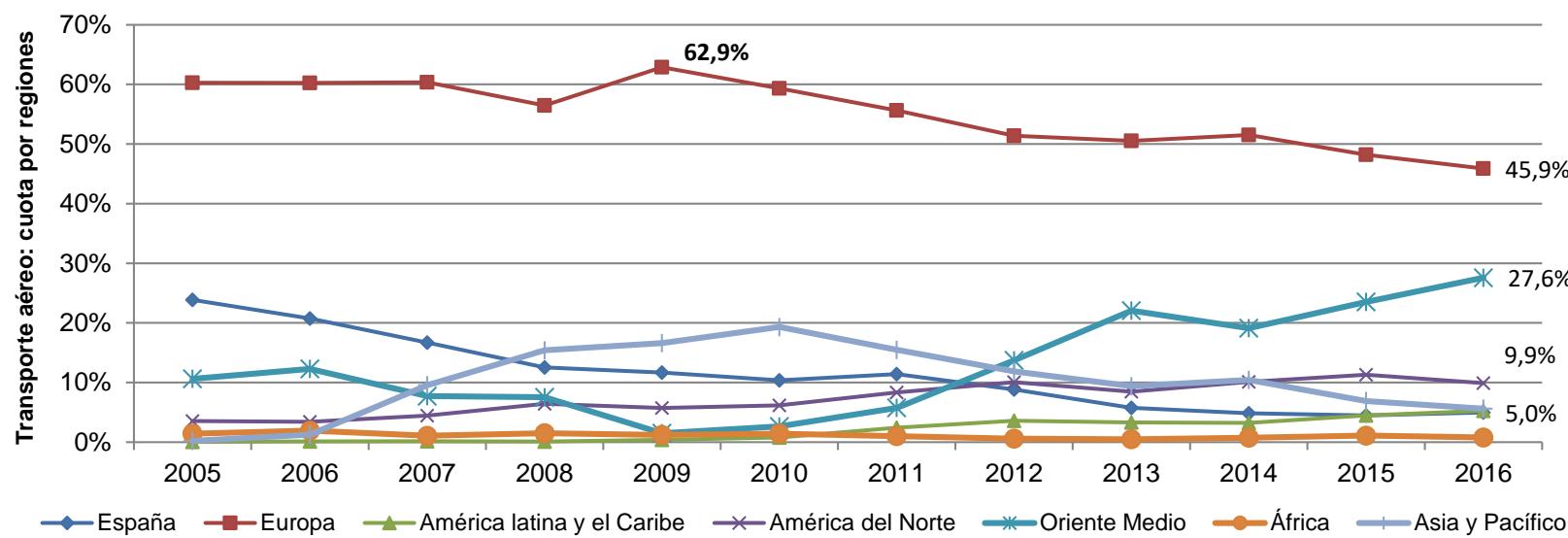
- El transporte **Ro-Ro** se sitúa en primera posición (34,5%), seguido de graneles líquidos (26,9%) y de la carga contenerizada (26%).
- En el bienio 2015-16 **crece un 4,2% el volumen** transportado por el Puerto de Barcelona y del conjunto de puertos del Estado.



Fuente: Elaboración propia con datos de la Autoritat Portuària de Barcelona y la Asociación de promoción del TMCD

Tráfico aéreo per regiones geográficas

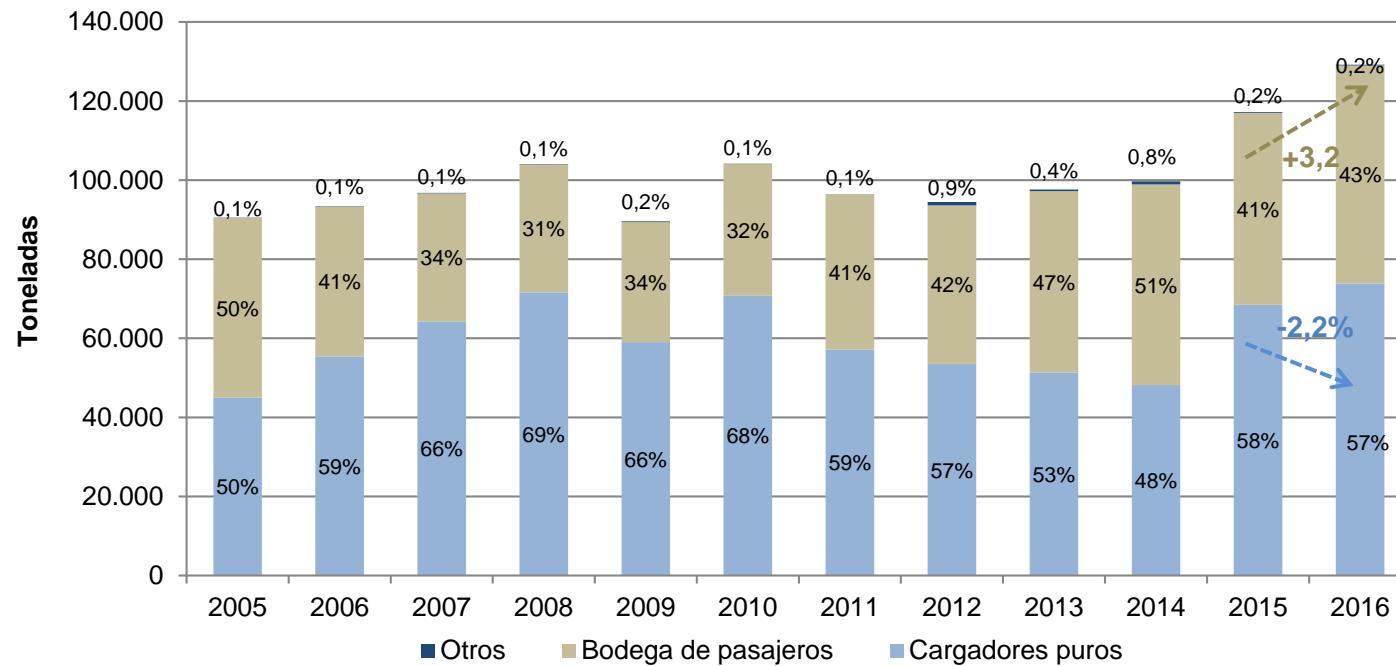
- **Intercambios con el aeropuerto de Barcelona-El Prat**
 - **Europa: Región predominante** en volumen de tráfico aéreo. El máximo valor se presenta el año 2009 con un 62,9% de toneladas movidas. Actualmente representa el 45,9% del volumen total.
 - **Oriente medio: Crecimiento** acelerado de este mercado desde el año 2011. Actualmente representa un 27,6%.
 - **España: Disminución** progresiva desde el año 2005. Actualmente representa un 5% del volumen total.



Fuente: Elaboración propia con datos de Aena

Volumen de mercancías por tipo de operación

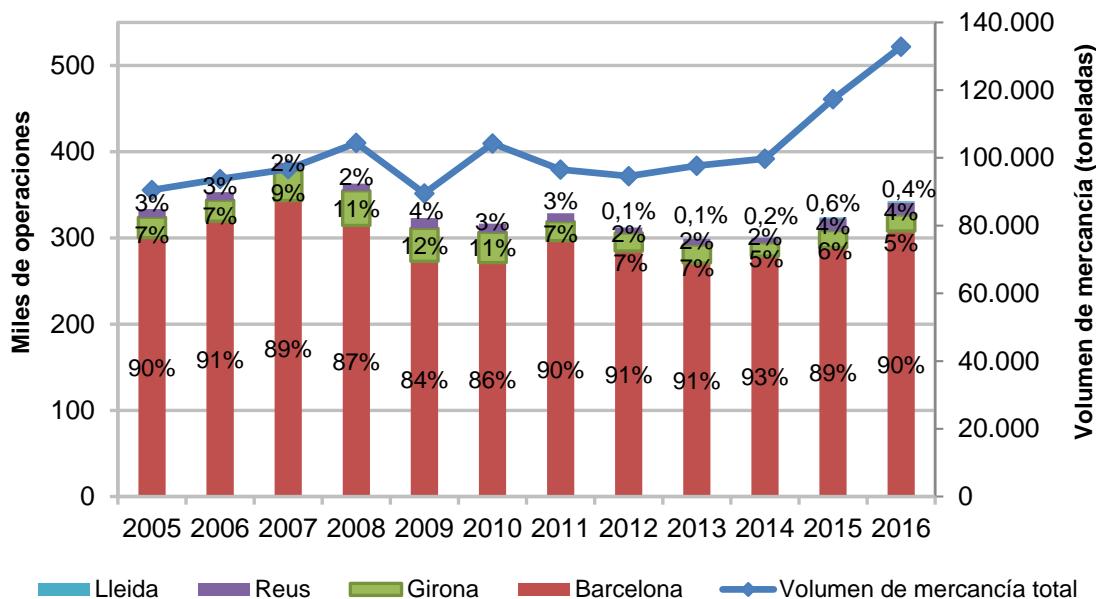
- **Cargadores puros:** El año 2016 tiene un **crecimiento negativo del -2,2%** respecto el 2015. Suponen un 57% del volumen de mercancías transportadas por transporte aéreo. Aún así, en valor absoluto han aumentado un 7,8% respecto el año anterior.
- **Mercancías en la bodega de pasajeros:** Aumento del **3,2%** respecto 2015, y un 13,7% en valor absoluto.



Fuente: Elaboración propia con datos de Aena

Tráfico aéreo catalán

- Barcelona:** Principal aeropuerto de Cataluña; aglutina actualmente el 90% de las operaciones en Cataluña.
- Girona:** Representa actualmente el 5% de las operaciones respecto el total.
- Reus:** Tercer aeropuerto en términos de operaciones, con un porcentaje del 4%.
- Lleida:** Representa un 0,4% de las operaciones totales, presenta una disminución del 25% en el número de operaciones respecto 2015.



Fuente: Elaboración propia con datos de Aena

Datos avanzados de 2017

Entre Enero-Junio de 2017 el aeropuerto de Barcelona presenta un incremento de operaciones:

- Madrid: +2,7%
- Barcelona: +4,9%
- Girona: +4,1%
- Reus: +14,2%
- Total estatal: +6,2%

Oferta y Demanda: Anexo estadístico

III. OFERTA Y DEMANDA

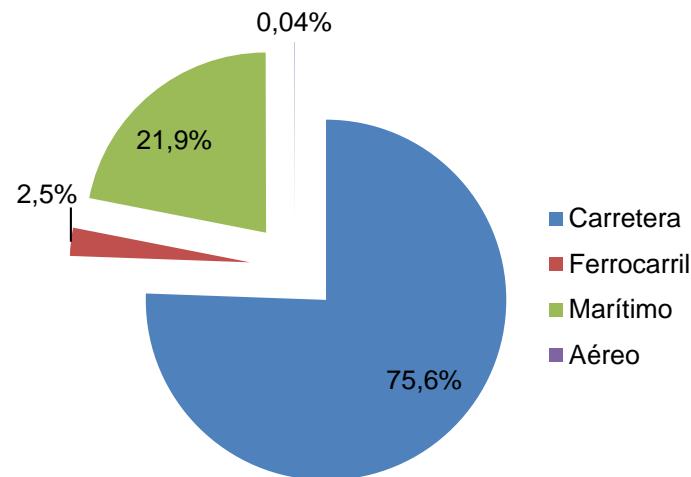
DATOS GENERALES

- III.1. - Distribución del volumen de mercancías por modo de transporte y tipo de flujo
- III.2. - Importaciones y exportaciones de Cataluña por modos
- III.3. - Repartimiento de los intercambios terrestres con Cataluña (en toneladas-kilómetro, por países)

TRANSPORTE VIARIO

- III.4. - Volumen de mercancías movido por carretera en Cataluña
- III.5. - Volumen de tránsito en las principales carreteras catalanas
- III.6. - IMD de vehículos pesantes en los límites territoriales
- III.7. - Porcentaje de vehículos pesantes respecto IMD total en los límites territoriales
- III.8. - Operaciones viarias por tipo de mercancía en Cataluña
- III.9. - Operaciones internacionales con O/D Cataluña por modo viario y por países
- III.10. - Toneladas transportadas por modo viario por países
- III.11. - Toneladas-km transportadas por modo viario por países
- III.12. - Parque de vehículos de mercancías en Cataluña
- III.13. - Movilidad de vehículos de mercancías en Cataluña
- III.14. - Evolución del precio del barril de Brent
- III.15. - Impuestos sobre el litro de gasoil. Comparativa

Por modo de transporte 2016



Oferta y Demanda: Anexo estadístico

III. OFERTA Y DEMANDA

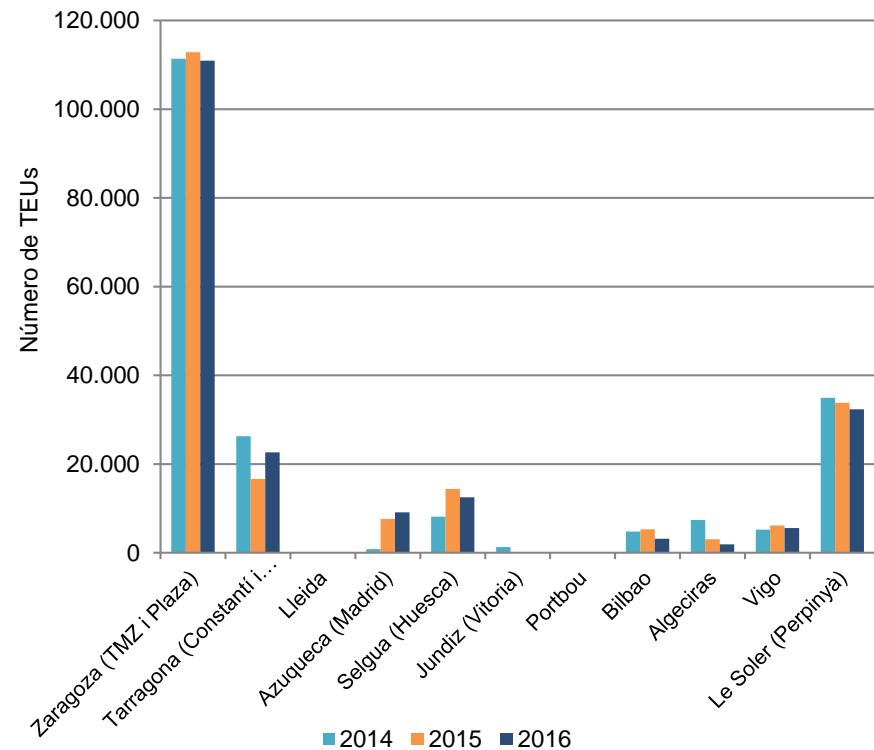
TRANSPORTE FERROVIARIO

- III.16. – Datos generales del transporte de mercancías por ferrocarril en España
- III.17. – Flujos de mercancías por modo ferroviario en Cataluña
- III.18. – Las terminales ferroviarias de Cataluña: Evolución del volumen de TEUs
- III.19. – El paso ferroviario transfronterizo
- III.20. – Toneladas transportadas por modo ferroviario por países
- III.21. – Toneladas-km transportadas por modo ferroviario por países

TRANSPORTE MARÍTIMO

- III.22. – Datos básicos sobre el volumen gestionado por el sistema portuario
- III.23. – Distribución de las toneladas según los principales orígenes y destinaciones
- III.24. – Repartimiento modal de acceso a los puertos catalanes.
- III.25. – El acceso viario al Puerto de Barcelona
- III.26. – El tráfico ferroviario en el Puerto de Barcelona. Evolución del tráfico de contenedores y automóviles por modo ferroviario
- III.27. – El tráfico ferroviario en el Puerto de Barcelona. Evolución del tráfico general
- III.28. – Principales destinos desde el Puerto de Barcelona
- III.29. – Evolución de los puntos de inspección en el PIF del Puerto de Barcelona

Número de contenedores recibidos/expedidos por el Puerto de Barcelona (RENFE)



Oferta y Demanda: Anexo estadístico

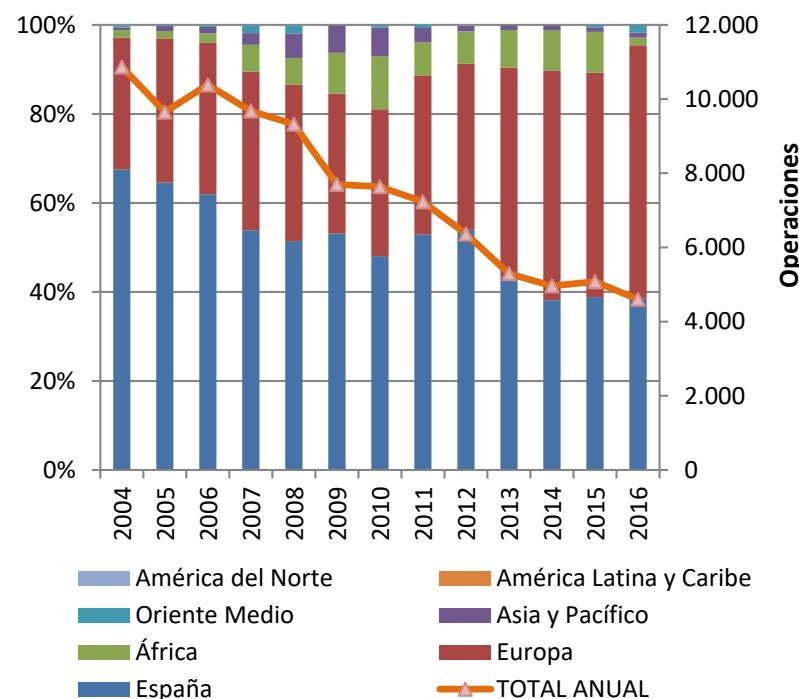
III. OFERTA Y DEMANDA

- III.30. – Tráfico TMCD cargado/descargado al Puerto de Barcelona según tipología y país
- III.31. – Volumen de mercancías de tráfico marítimo de corta distancia según envase al Puerto de Barcelona
- III.32. – Volumen de mercancías de TMCD según envase a nivel de España

TRANSPORTE AÉREO

- III.33. – Evolución del tráfico aéreo de mercancías (aeropuertos españoles)
- III.34. – Número de vuelos intercontinentales de pasajeros en el aeropuerto de Barcelona
- III.35. – Número de vuelos semanales de carga pura en el aeropuerto de Barcelona
- III.36. – Transporte aéreo de mercancías por regiones geográficas
- III.37. – Transporte aéreo de mercancías por tipo de avión
- III.38. – Mercancía transportada en camión aéreo desde el aeropuerto del Prat a otros aeropuertos
- III.39. – Evolución del número de pasajeros en los aeropuertos catalanes
- III.40. – Evolución del número de operaciones en los aeropuertos catalanes
- III.41. – Evolución del volumen de mercancía total en los aeropuertos catalanes
- III.42. – Evolución del número de inspecciones en el PIF del aeropuerto de Barcelona
- III.43. – Volumen de mercancías por tipos de operaciones. Peso del camión aéreo

Número de vuelos semanales de carga pura en el aeropuerto de Barcelona





Índice

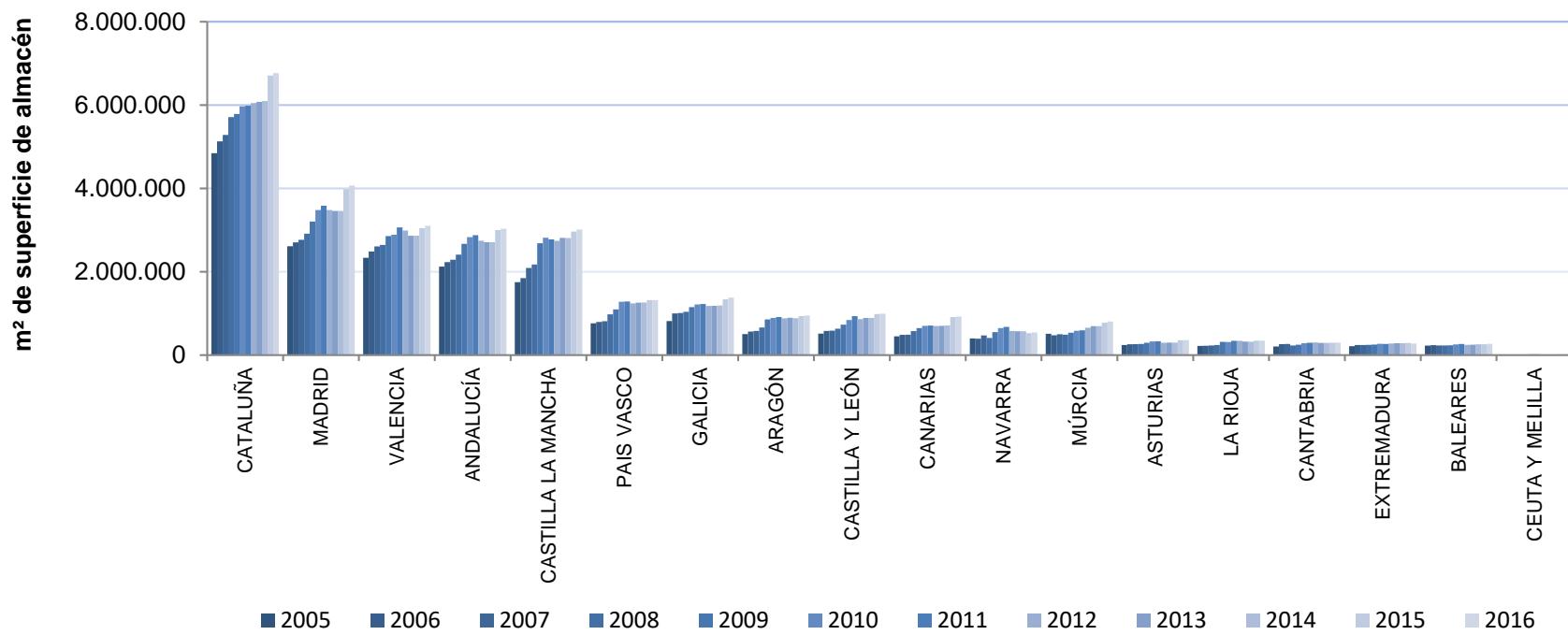
- 1. Introducción**
- 2. Contexto socioeconómico**
- 3. Oferta infraestructural**
- 4. Oferta y demanda**
- 5. El mercado inmologístico**
- 6. Eficiencia**
- 7. Logística urbana**

El Mercado inmologístico

- Cataluña consolida su liderazgo estatal en oferta de superficie útil disponible para almacén y plataformas logísticas. Actualmente (2016) dispone de 6,7 millones de metros cuadrados. Por su parte, España aumenta la superficie de almacén útil respecto al 2015 en un 10%, produciéndose un aumento muy inferior en Cataluña del 1%.
- Debido al entorno de consumo, desarrollo industrial y logístico privilegiado, la plataforma logística del Barcelonés lidera el ranking a nivel provincial de m² disponibles (4.974.243 m² en el año 2016) y precio provincial de alquiler de nave logística (4,6 €/m²/mes). Se sitúa de este modo cerca del precio medio de alquiler europeo de 5,4 €/m²/mes.

Superficie de suelo logístico a nivel estatal

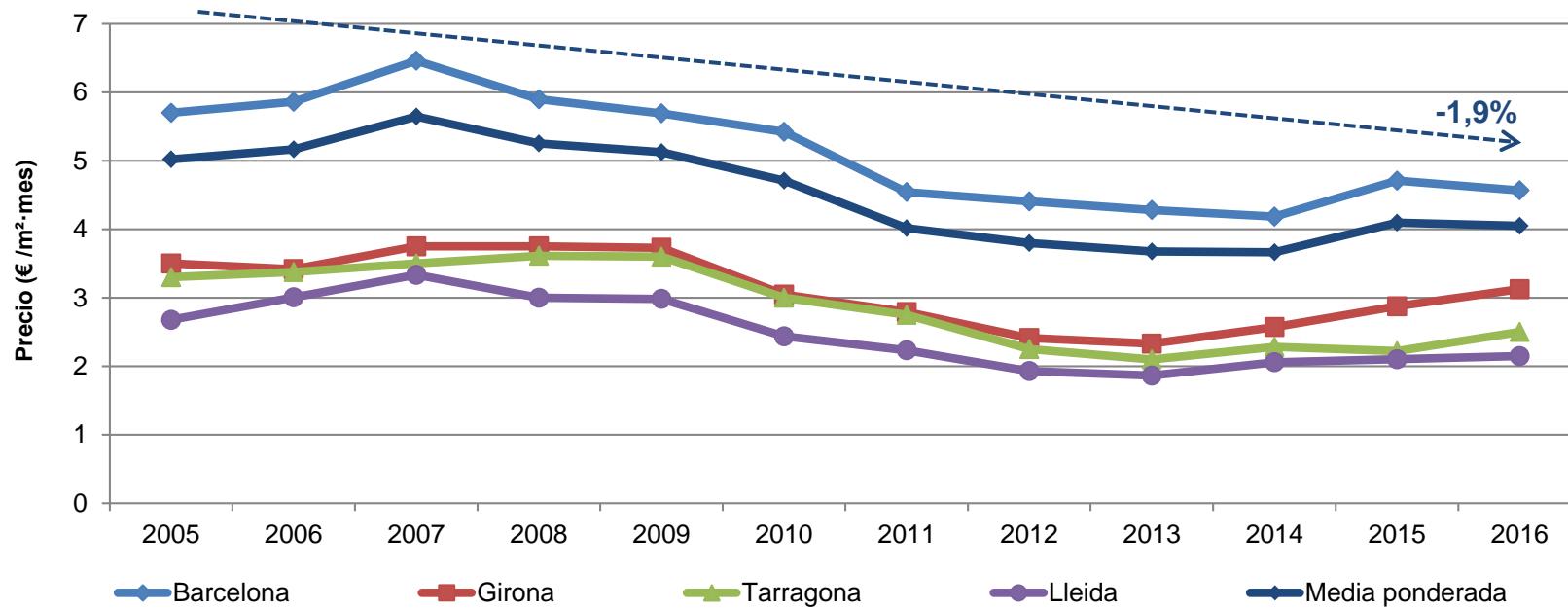
- **Cataluña**, con más de 6,7 de millones de m² continúa **liderando el ranking estatal** de superficie de suelo logístico (representando el **23,8%**).
- El **crecimiento del 1% de la oferta en Cataluña** en el último bienio (2015-2016) contrasta con el aumento del 10% del año anterior.



Fuente: Elaboración propia con datos de Alimarket

Precio medio del alquiler de nave logística por provincias

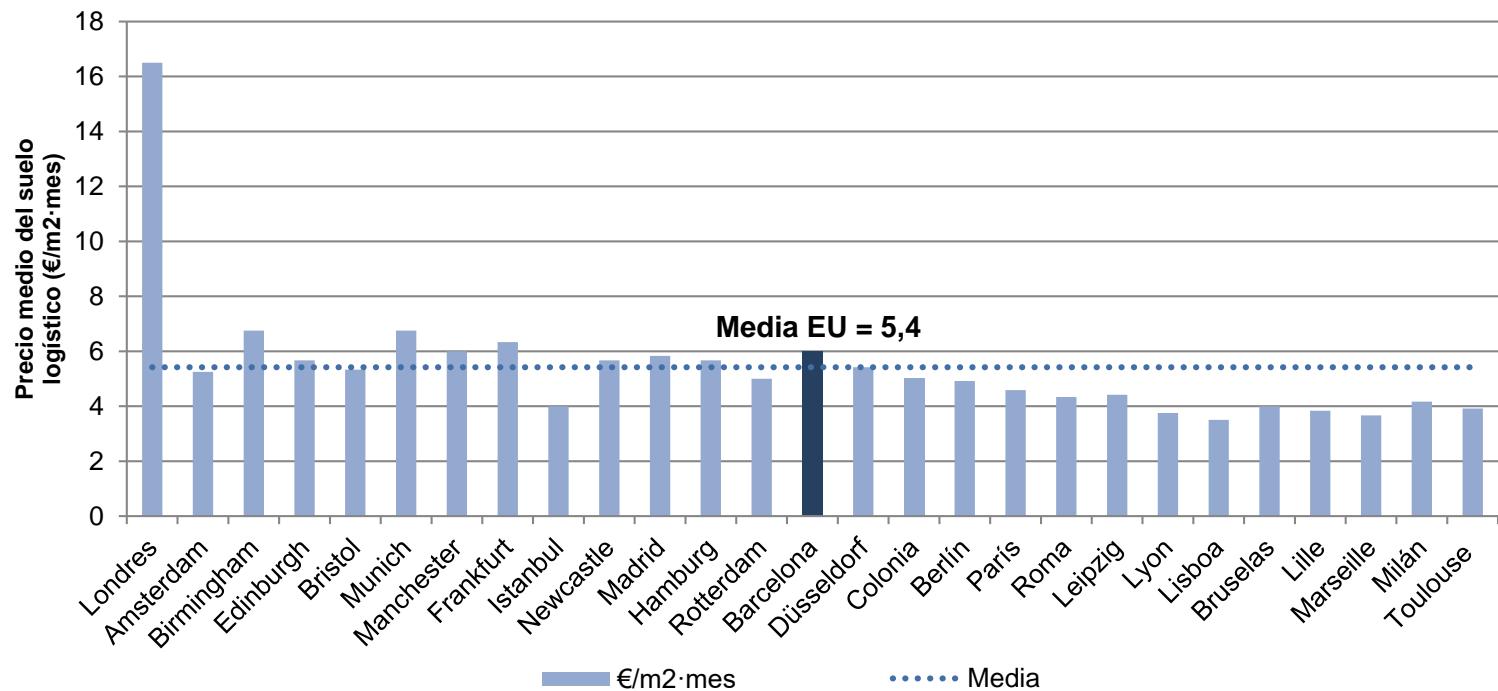
- **Por lo que respecta a la media ponderada en Cataluña, fuerte incremento** del precio del alquiler de nave entre los años **2005-2007**, seguido de una bajada hasta el año **2013** a causa de la crisis económica y del estallido de la burbuja inmobiliaria. El año 2016 presenta un precio medio de 4,6 €/m²·mes, un 3% menos que el año anterior.
- **Incremento de los precios en el resto de provincias respecto 2015**. Destaca Tarragona con un incremento del 12,6%.



Fuente: Elaboración propia con datos de Aguirre Newman, BNP, CBRE, Cushman & Wakefield, Forcadell, Jones Lang LaSalle, Triangle Real Estate Management

Precio medio de alquiler de nave logística en Europa

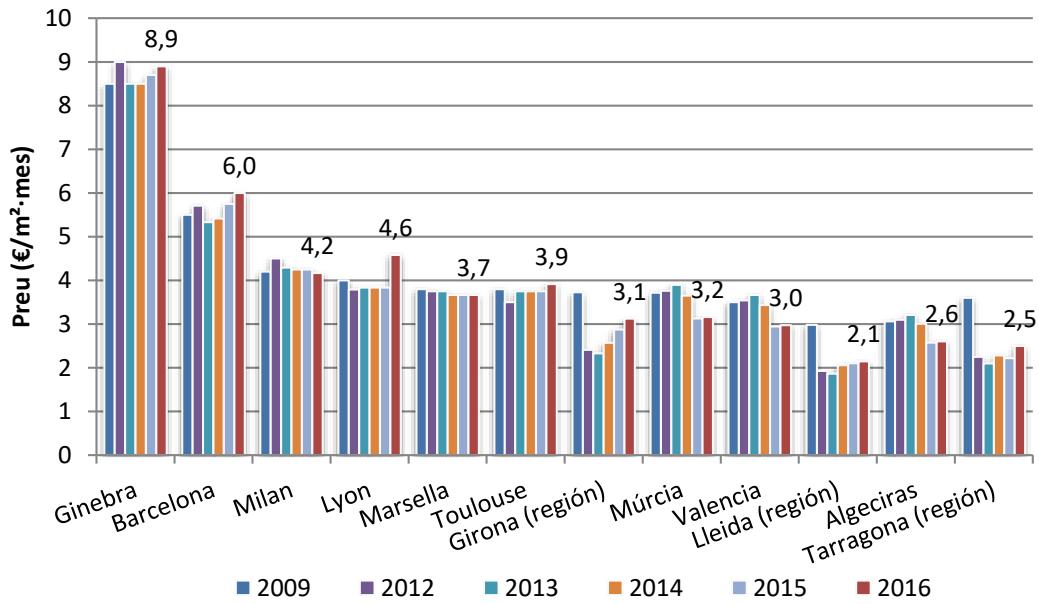
- El precio medio de nave logística en la ciudad de **Barcelona (6 €/m²·mes)** se sitúa por encima de la **media europea de 5,4 €/m²·mes.**



Fuente: Elaboración propia con datos de Alimarket

Análisis del sector inmologístico en el entorno del corredor mediterráneo

- En una destacada **primera posición** aparece **Ginebra**, con un valor medio de 8,9 €/m²·mes el año 2016.
- La ciudad de Barcelona ocupa la segunda posición**, con un precio de 6 €/m²·mes.



Fuente: Elaboración propia con datos de Colliers International, BNP Paribas Estate y CB Richard Ellis

El Mercado Inmologístico: Anexo estadístico

IV. EL MERCADO IMOLOGÍSTICO

- IV.1. – Ranking del precio del alquiler de naves en las principales zonas de España
- IV.2. – Ranking del precio del alquiler de naves en las principales zonas logísticas de Europa
- IV.3. – Ranking del precio del alquiler de naves en las principales áreas logísticas del corredor mediterráneo

Precio medio de alquiler de nave logística

	2006	2014	2015	2016	Δ15-16	interanual
San Agustin	5,1	3,1	3,1	3,1	0,0%	-4,8%
Vallecas	0,0	4,3	-	-	0,0%	0,0%
Cabanillas del Campo	3,8	3,3	2,9	2,9	0,0%	-2,8%
Getafe	5,5	4,1	4,1	4,1	0,0%	-2,8%
Seseña	4,3	2,9	2,9	2,9	0,0%	-3,8%
Azuqueca	4,3	2,8	2,9	2,9	0,0%	-3,9%
Ontígola	0,0	2,7	2,7	2,7	0,0%	0,0%
Valdemoro	3,3	3,1	3,1	3,1	0,0%	-0,6%
Alcalá de Henares	4,8	4,0	3,5	3,5	0,0%	-3,0%
Coslada	6,3	4,5	4,5	4,0	-11,1%	-4,4%
Madrid 1a Corona regional	7,0	4,3	4,3	4,3	0,0%	-4,8%
Madrid 2a Corona regional	4,8	2,8	2,8	2,8	0,0%	-5,2%
Madrid 3a corona regional	3,2	1,7	1,7	1,7	0,0%	-6,0%
Sevilla	0,0	-	0,0	0,0	0,0%	0,0%
Zaragoza	3,0	1,8	2,2	2,6	16,5%	-1,6%
València	4,0	3,3	2,9	3,0	1,1%	-2,9%
Girona	3,4	2,6	2,9	3,1	8,7%	-0,9%
Tarragona	3,4	2,3	2,2	2,5	12,6%	-3,0%
Lleida	3,0	2,1	2,1	2,1	2,1%	-3,3%
Barcelonès	7,0	5,5	5,5	5,9	6,4%	-1,8%
BaixLlobregat	6,4	4,3	4,5	5,3	16,7%	-1,9%
Vallès Oriental	5,3	3,3	3,8	3,8	1,3%	-3,2%
Vallès Occidental	4,9	3,3	3,8	4,2	10,7%	-1,5%
Alt Penedès	4,2	2,4	3,3	3,3	0,0%	-2,4%
BCN 1a Corona 0-10 Km	7,3	5,7	6,1	4,9	-20,4%	-3,9%
BCN 2a Corona 10-40 Km	5,3	4,3	4,4	3,6	-17,1%	-3,6%
BCN 3a corona 40- 100Km	3,8	2,8	3,0	2,8	-8,3%	-3,1%



Índice

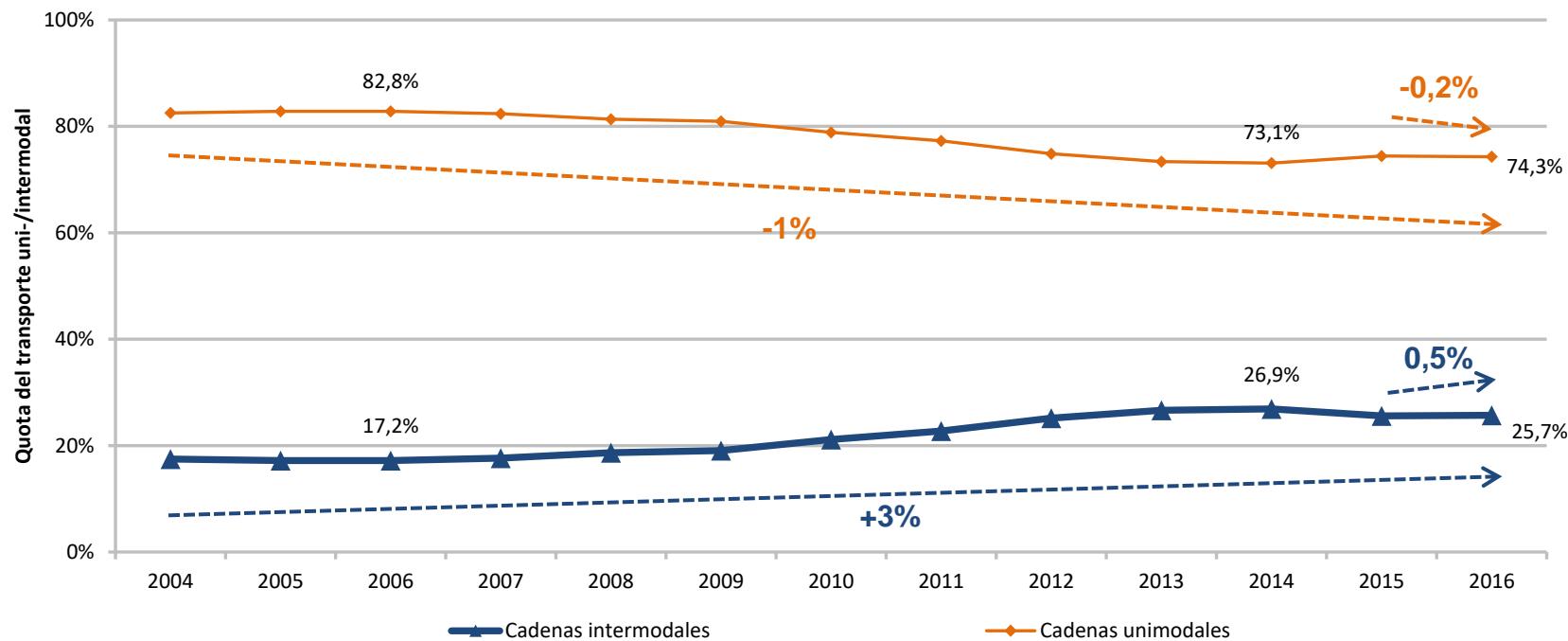
- 1. Introducción**
- 2. Context socioeconómico**
- 3. Oferta infraestructural**
- 4. Oferta y demanda**
- 5. El mercado inmologístico**
- 6. Eficiencia**
- 7. Logística urbana**

Eficiencia

- Las cuotas intermodales presentan una tendencia creciente durante la crisis. **No obstante, se constata que el aumento de dicha cuota en los últimos años corresponde a una caída de la demanda de transporte que ha afectado principalmente a las cadenas unimodales de carretera, y no a una captación de flujos por parte de las cadenas intermodales.**
- **El porcentaje de desplazamientos en vacío se mantiene estable alrededor del 40% a lo largo de toda la serie de estudio (2004-2016), con una reducción del -0,4% en el último bienio (2015-2016).** A pesar de la oportunidad que el contexto de recesión económica supone para aumentar la eficiencia operativa en el transporte de mercancías, la elevada atomización del sector impide reducir esta cuota.
- **En el intervalo 2006-2015 el consumo de combustible y las emisiones de gases y partículas por parte del transporte de mercancías han experimentado un descenso importante.** Por primera vez se analiza el consumo total y el unitario (teps/km). Así se constata que en el 2015 aún aumentado los kilómetros recorridos disminuyen en un 0,2% la emisiones respecto 2014.
- **La importancia del GLP como combustible de automoción ha crecido significativamente desde el 2006, multiplicándose por 8 entre 2007 y 2016.** Su variación interanual es superior al 27% en este periodo y el consumo actual es de 8 kteps.

Cuota de transporte intermodal

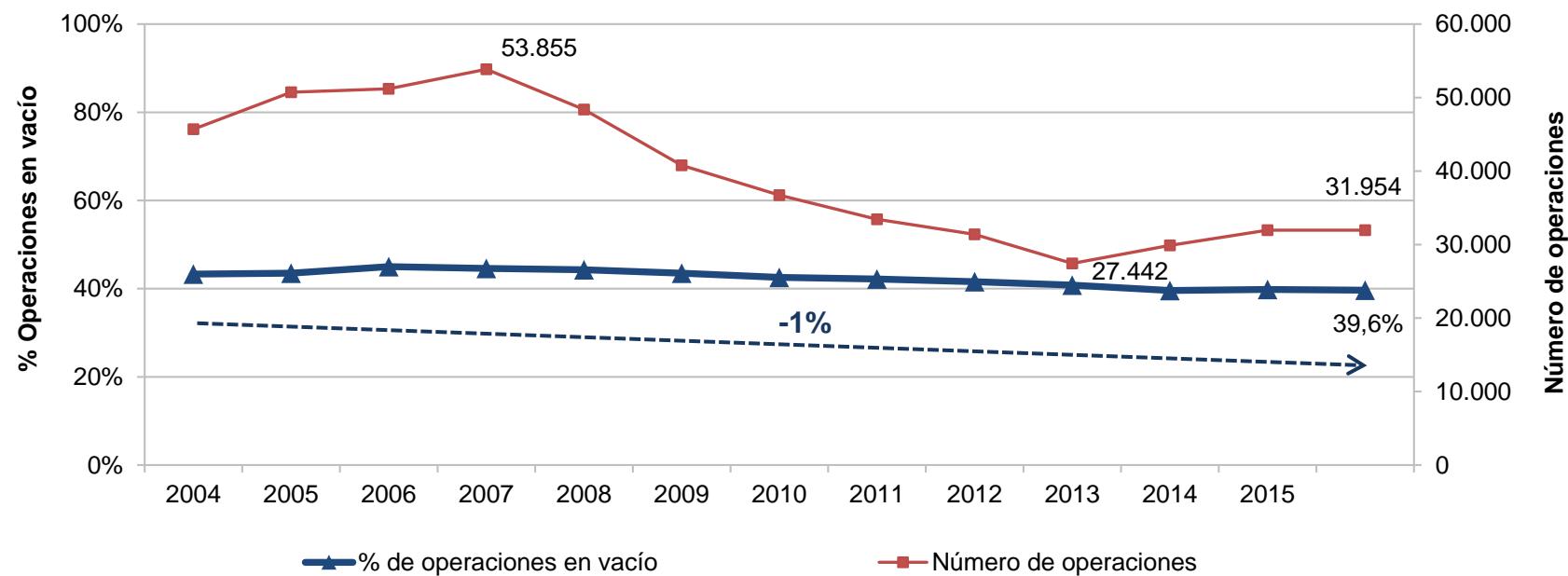
- El aumento de la cuota intermodal de los últimos años corresponde más a una caída de la demanda del transporte que ha afectado en mayor medida a la cadenas unimodales de carretera, que a una captación de flujos por parte de las cadenas intermodales.



Fuente: Elaboración propia con datos de FGC y Renfe

Porcentaje de desplazamientos en vacío

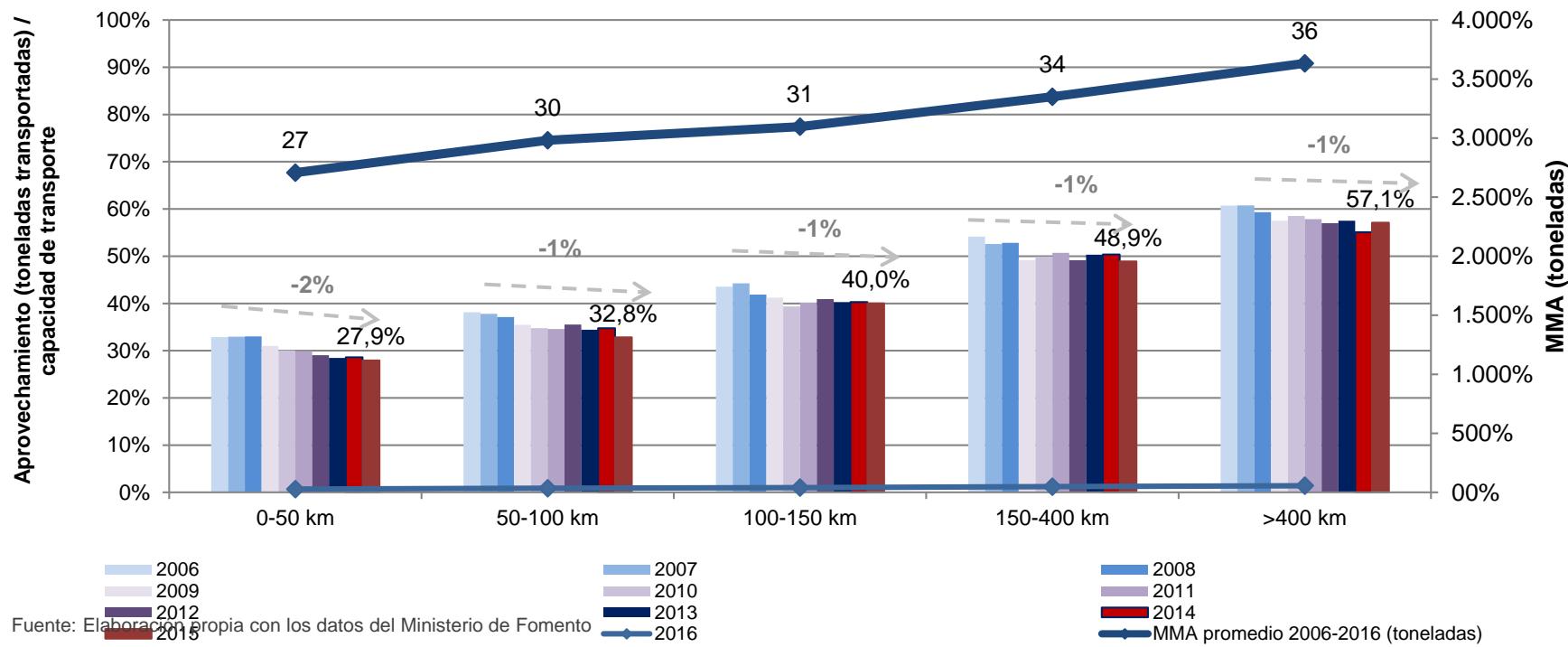
- Evolución en el número de **operaciones totales** negativa con una **variación interanual del -0,7%** (2004-2016). A partir del 2013 se invierte la tendencia al alza hasta la actualidad.
- Tendencia de **reducción del porcentaje de operaciones en vacío**. Se alcanzan tasas inferiores al 40% en los últimos años (2014-2016). Con una reducción del 0,4% en el bienio 2015-16.



Fuente: Elaboración propia con datos de el Eurostat y del Ministerio de Fomento

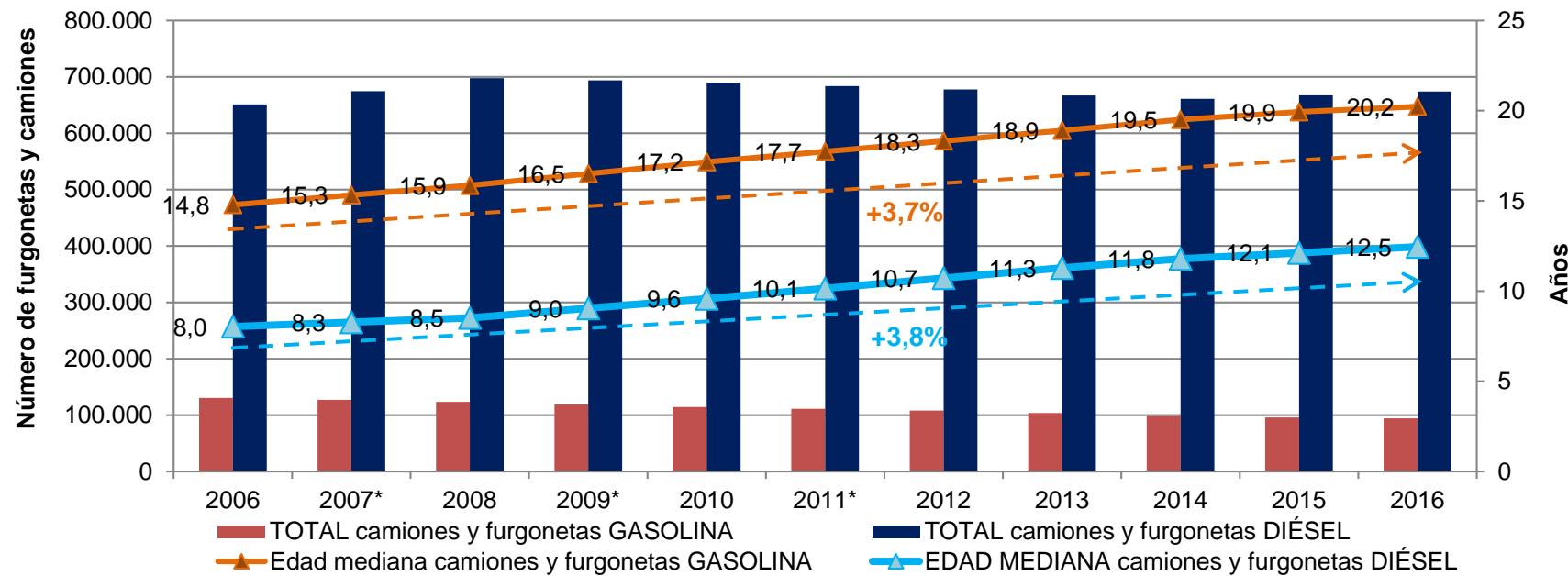
Aprovechamiento de la capacidad de transporte viaria

- **Descenso global** en el grado de aprovechamiento de los vehículos pesados en Cataluña en **toda la serie (2006-2016)**. Actualmente (2016) se encuentra entre el 28-57% en función de la distancia recorrida.
- Se constata la relación: **a mayor distancia, mayor grado de aprovechamiento**. El año 2016 el máximo es de **57% en distancias >400km**.



Antigüedad media de la flota de vehículos de camiones y furgonetas

- Tendencia al **envejecimiento generalizado**. Crecimiento interanual (2006-2016) de la edad media del 3,7% en furgonetas y camiones de gasolina y del 3,8% en furgonetas y camiones diésel.
- Dominio** de los vehículos de **motor diésel** respecto a los de gasolina. Representan un 88% del total en el 2016.

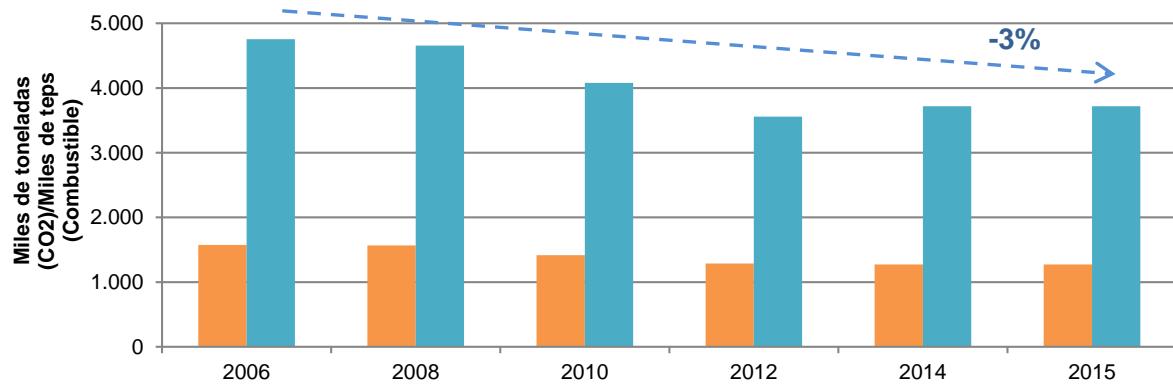


*Observación: Interpolación lineal entre año precedente y el año posterior

Fuente: Elaboración propia con datos de la DGT

Emisiones del transporte de mercancías viario en Cataluña

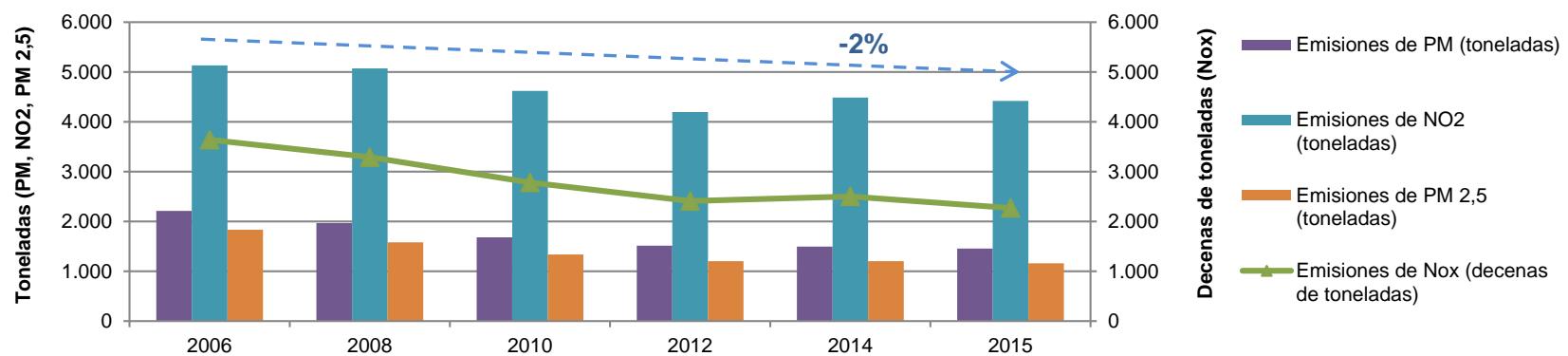
- Disminución generalizada del consumo de combustible y de las emisiones (2006-2015).



Emisiones	Evolución interanual (2006-2015)	Evolución (2012-2015)
CO ₂	-3%	+1%
PM	-5%	-1%
NO ₂	-1%	+2%
PM 2,5	-4%	-1%
NO _x	-5%	-2%

Consumo de combustible (miles de teps)

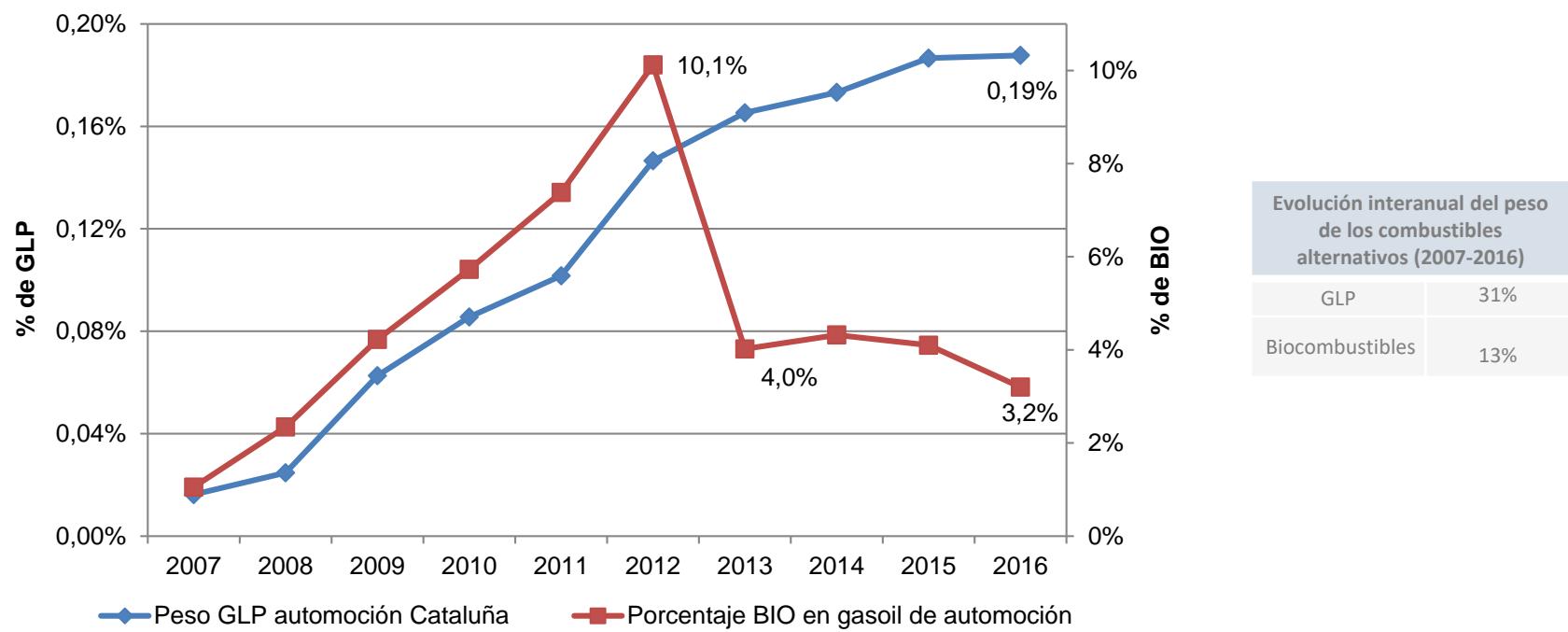
Emisiones de CO₂ (miles de toneladas)



Fuente: Elaboración propia con datos de la DGT, Institut Cerdà, EEA y Ministerio de Fomento

Peso de los combustibles alternativos

- GLP:** Aumento del consumo con una variación interanual del 31% (2007-2016).
- BIO en diésel:** Bajada a partir del año 2013. En el último bienio (2015-2016) ha disminuido en un 22% respecto la anualidad anterior.

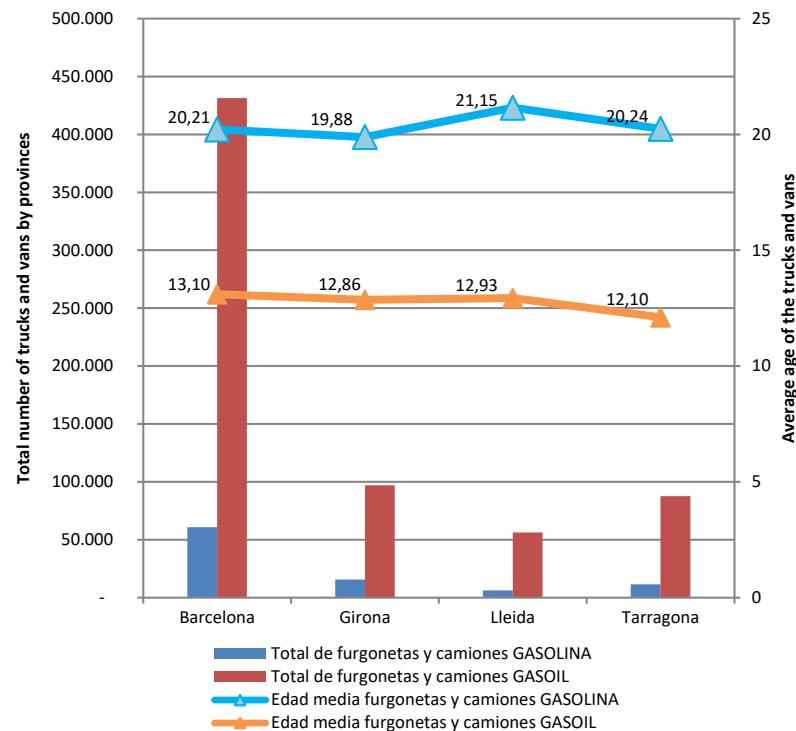


Fuente: Elaboración propia con datos de ICAEN y CORES

Eficiencia: Anexo estadístico

V. EFICIENCIA

- V.1. – Estimación de la evolución del transporte intermodal y unimodal
- V.2. – Operaciones de transporte y porcentaje en vacío, por tipos de desplazamiento
- V.3. – Antigüedad mediana de la flota de furgonetas y camiones
- V.4. – Consumo de gasolina y gasoil en Cataluña y España
- V.5. – Antigüedad media de la flota de vehículos de camiones y furgonetas por provincias en Cataluña
- V.6. – Porcentaje de desplazamientos en vacío según distancia recorrida
- V.7. – Distribución territorial del grado de saturación de las importaciones – exportaciones catalanas por CCAA
- V.8. – Emisiones del transporte de mercancías viarias por quilómetro en Cataluña
- V.9. – Operaciones de *bunkering* a los puertos del estado
- V.10. – Flota mundial de buques propulsados por GNL según tipo y año de puesta en funcionamiento





Índice

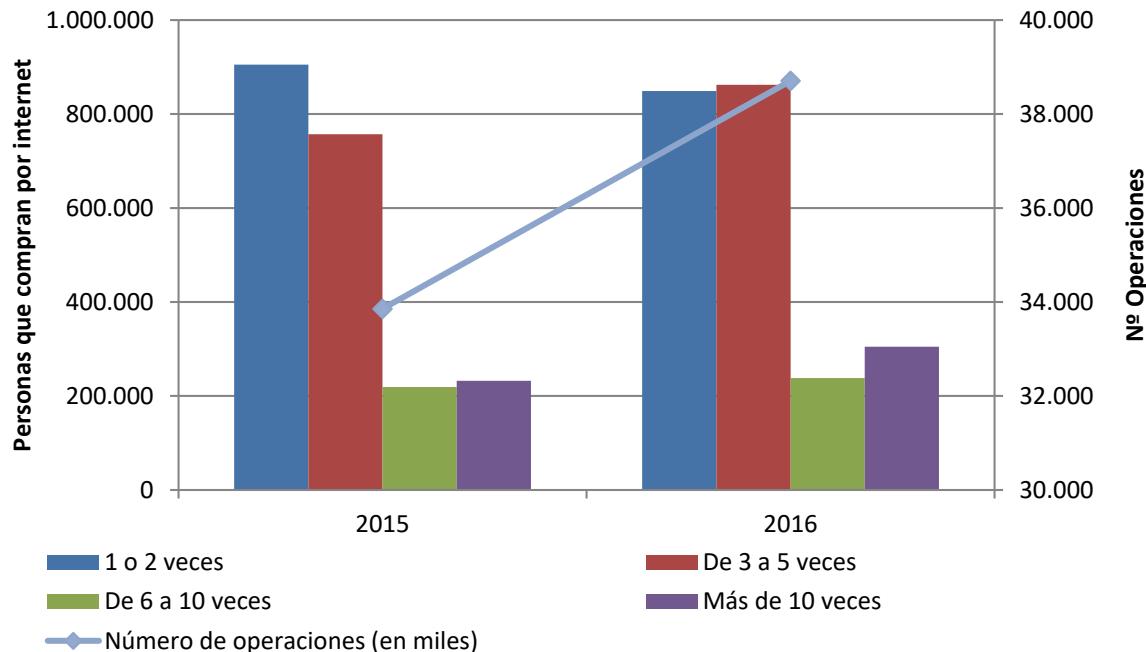
1. Introducción
2. Contexto socioeconómico
3. Oferta infraestructural
4. Oferta y demanda
5. El mercado inmologístico
6. Eficiencia
7. Logística urbana

Logística urbana

- El **transporte y la movilidad en el ámbito urbano** se ha erigido como una de las asignaturas pendientes de las ciudades, teniendo que conciliar la reducción del uso del transporte privado con la distribución de última milla, analizado por primera vez en el Observatorio.
- El aumento del **e-commerce** está directamente relacionado con el aumento del transporte comercial en los núcleos urbanos. El año 2016, más del 30% de la población catalana realizó alguna compra on-line, un 14% más que el año anterior. Se estima que el total fue de al menos 38,7 millones de operaciones de compra por internet.
- El transporte urbano de mercancías representa alrededor del **21% de tráfico total** de la ciudad de Barcelona., representando 435.000 desplazamiento diarios el año 2015.
- Por primera vez se incluye una **encuesta sectorial** para conocer el punto de vista de los distribuidores de la tendencia cualitativa del sector.

Nuevo **Número de operaciones de e-commerce en Cataluña**

- Aumentan** de manera substancial **las veces que compra** cada persona por internet **en los últimos tres meses**, evidenciando la fidelidad de los usuarios de este tipo de comercio.

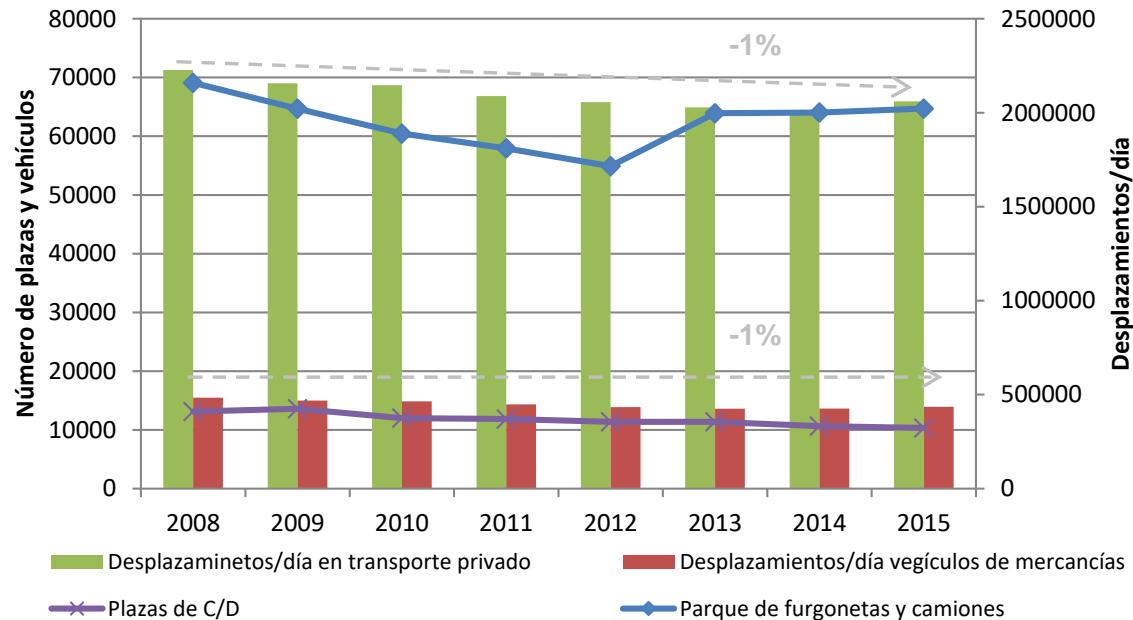


Fuente: Elaboración propia con datos de Idescat

Nuevo

Cuota de desplazamientos de los vehículos de mercancías en Barcelona

- **La cuota de desplazamientos urbanos de mercancías** a lo largo de la serie de estudio (2008-2015) presenta un comportamiento constante alrededor del **21%** .
- El número de desplazamientos diarios presenta un decrecimiento del 1% interanual.



Fuente: Elaboración propia con datos del Ajuntament de Barcelona

Plazas de carga/descarga a Barcelona	
2016	Δ 14-15
10.319	+2,2%

Datos avanzados de la demanda AreaDUM (2015-2016)

Usuarios registrados (+42%)

Usos realizados (+290%)

Nuevo Encuesta sectorial de tendencia: Distribución Urbana de Mercancías

Distribución en horario nocturno



- Como solución a la **congestión diurna*** con la identificación de las siguientes barreras:

- **Permisos** por parte del Ajuntament de Barcelona
- Problemática del **ruido**
- **Conciliación de horarios** en relación a la entrega/recepción

*excepto para las mercancías del **sector de la alimentación y farmacéutico**: requisitos específicos de control constante de temperatura y trazabilidad

Zonas de carga y descarga



- ✓ Principal problema identificado al **uso inadecuado** que hacen los conductores (en especial mención a los no profesionales).
- ✓ Adecuación del **dimensionamiento** de los espacios según tipología de paquete a repartir:
 - Vehículos pequeños: **cubierto**.
 - Vehículos pesados: **carencia** en número de plazas y en relación al tiempo de estacionamiento.
- ✓ **App del Área DUM**: demanda de **mejoras en su uso y nuevas funcionalidades**:
 - Tecnología NFC, mando por voz, aparcamientos disponibles,...

Nuevo Encuesta sectorial de tendencia: Distribución Urbana de Mercancías

Flota sostenible (eléctrico y GNV)



- ✓ Como puntos que frenan/son disuasorios para su implantación:
 - Carencia de ayudas destinadas a la **renovación** del **parque móvil** para el **transporte de mercancías**:
 - **Red insuficiente de puntos de aprovisionamiento** de combustibles alternativos (tanto **GNV** como **eléctrico**).
- ✓ **Sensación de incertidumbre** en relación a cual es la **apuesta** de la **Administración** de cara al futuro: demanda de líneas legislativas más definidas.

Microplataformas



- ✓ Como modelo **efectivo*** de distribución **de última milla** con múltiples **beneficios**:
 - Aprovechamiento de **recursos**, ahorro de **costes** → **precio** de mercado mas competitivo
 - **Descarga** del volumen de **circulación** a la ciudad
 - Mejora en el **tiempo de prestación** (mayor número de envíos concentrados en una zona).

*excepto para las empresas dedicadas a **gran consumo** y al **sector de la alimentación y farmacéutico**: requisitos específicos de control constante de temperatura y trazabilidad → apuesta hacia la eficiencia en términos de planificación de rutas, horarios y vehículos.

Nuevo Encuesta sectorial de tendencia: Distribución Urbana de Mercancías

Sostenibilidad del modelo actual



- ✓ Supresión de los envíos gratuitos para reducir el volumen de entregas a domicilio:
 - El usuario no aglutina envíos
 - Alto porcentaje de entregas fallidas (no previo aviso en caso de ausencia en la ventana acordada)
- ✓ Divergencia del modelo de entrega de tendencia a corto plazo (**a domicilio / puntos adheridos de recogida**):
 - Apuesta por la convivencia entre ambos modelos (50% encuestados).
 - Apuesta por la entrega a domicilio: priorización de la comodidad e importancia al temps (25% de los encuestados).
 - Apuesta por la recogida en punto donde el usuario tenga que desplazarse (25% restante).

Alineación de la Administración con los operadores logísticos

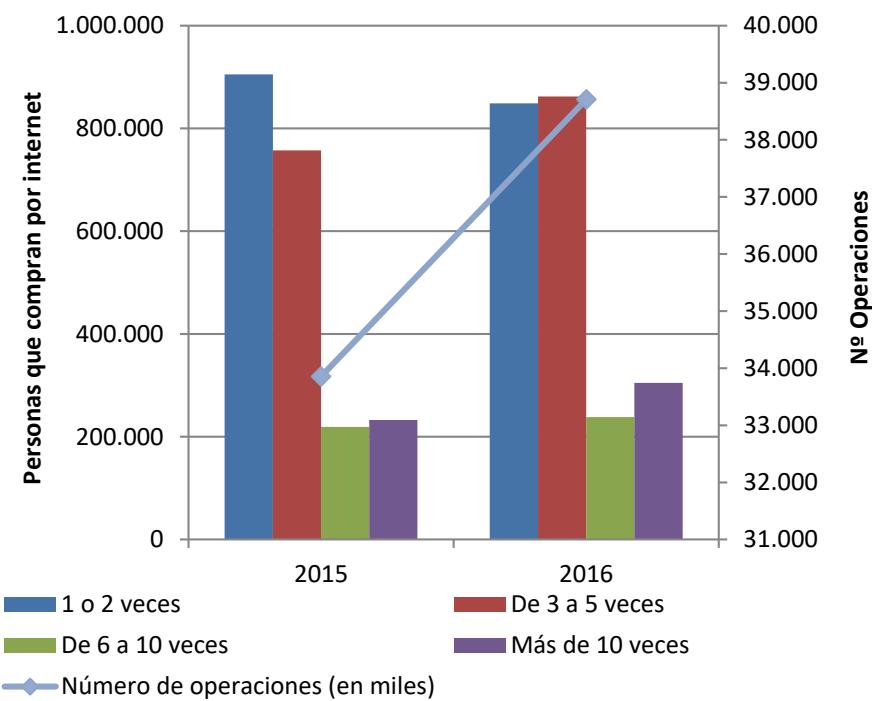


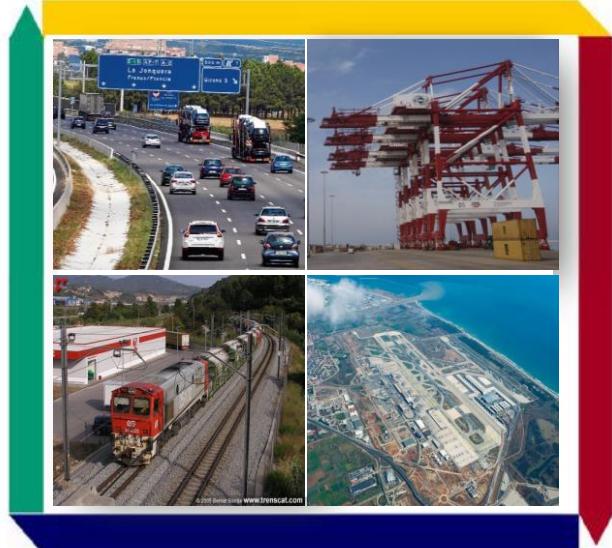
- ✓ Demanda generalizada per a una **comunicación más fluida** y más vías de **diálogo** para buscar soluciones y respuestas conjuntas **alineadas** (necesidad de un cambio de modelo).
- ✓ **Enfoque** de las problemáticas desde ópticas **partidistas**.
- ✓ Demanda de **normalización y armonización** en el **territorio**: planificación normativas de manera global.

Nuevo Logística urbana: Anexo estadístico

VI. LOGÍSTICA URBANA

- VI.1. – Número de personas según características demográficas y número de compras realizadas *on-line*
- VI.2. – Número de etapas de desplazamientos de los vehículos de mercancías y en transporte privado
- VI.3. – Encuesta sectorial de tendencia: Distribución de mercancías





¡Muchas gracias!

www.cimalsa.cat

