



Observatorio de la logística

Los indicadores de competitividad del
sistema logístico Catalán (9^a edición)

+ datos avanzados del 2014

Julio de 2014

Índice

1. Introducción

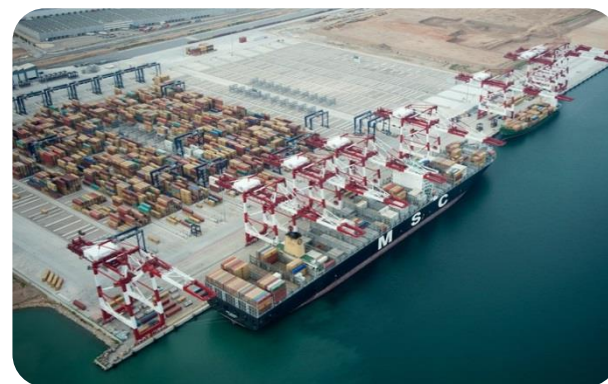
2. Contexto socioeconómico

3. Oferta y Demanda

4. Oferta Infraestructural

5. El mercado inmologístico

6. Eficiencia



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 decisores** 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.
- Convertirse en 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: 34 indicadores.**
 - ✓ **Anexo estadístico: más de 50 datos estadísticos complementarios**
- ❑ El cuerpo del documento se divide en:
 - 1.- Contexto socioeconómico
 - 2.- Oferta Infraestructural
 - 3.- Oferta y Demanda
 - 4.- El mercado inmoelogístico
 - 5.- Eficiencia
 - 6.- Cuadro de Indicadores resumen

TAULA DE CONTINGUTS

0. INTRODUCCIÓ	3
0.1. ANTECEDENTS I OBJECTIUS	1
0.2. ESTRUCTURA	1
0.3. MILLORES	2
1. CONTEXT SOCIOECONÒMIC	3
1.1. INTRODUCCIÓ	5
1.2. INDICADORS	7
2. OFERTA INFRAESTRUCTURAL	13
2.1. INTRODUCCIÓ	15
2.2. INDICADORS	17
3. OFERTA I DEMANDA	31
3.1. DADES GENERALS	32
3.2. INDICADORS	35
3.3. TRANSPORT PER CARRETERA	41
3.4. INDICADORS	43
3.5. TRANSPORT PER FERROCARRIL	55
3.6. INDICADORS	57
3.7. TRANSPORT MARITIM	65
3.8. INDICADORS	67
3.9. TRANSPORT AERI	73
3.10. INDICADORS	75
4. EL MERCAT IMMOLOGÍSTIC	83
4.1. INTRODUCCIÓ	85
4.2. INDICADORS	87
5. EFICIÈNCIA	91
5.1. INTRODUCCIÓ	93
5.2. INDICADORS	95
6. QUADRE D'INDICADORS RESUM	103
6.1. CONTEXT SOCIOECONÒMIC	103
6.2. OFERTA INFRAESTRUCTURAL	103
6.3. OFERTA I DEMANDA	104
6.4. MERCAT IMMOLOGÍSTIC	107
6.5. EFICIÈNCIA	107
APÈNDIX. DADES ESTADÍSTIQUES DEL SECTOR LOGÍSTIC	109

Introducció

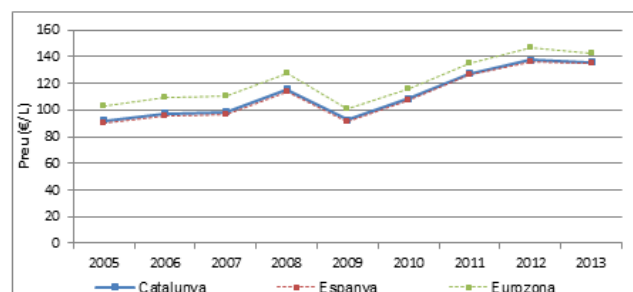
INDICADOR 3. PREU MITJÀ DEL GASOIL A LES GASOLINERES CATALANES

1.- MOTIVACIÓ: Conèixer el preu de mitjà del litre de gasoil a les gasolineres catalanes, espanyoles i europees, amb l'objectiu d'establir una comparativa entre les diferents unitats territorials.

2.- DEFINICIÓ: Preu mitjà del litre de gasoil d'automoció a Catalunya.

3.- EVOLUCIÓ:

INDICADOR 3	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Δ 12-13	Δ interanual
Preu del gasoil a Catalunya (€/L)	91,9	97,2	98,3	115,5	92,5	108,5	127,3	137,3	136,1	-0,9%	5,0%



Dades complementàries	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Δ 12-13	Δ interanual
Preu del gasoil a Espanya (€/L)	90,0	95,7	97,0	114,1	91,2	107,5	126,7	136,5	135,2	-1,0%	5,2%
Preu del gasoil a l'Eurozona (€/L)	103,5	109,0	110,0	127,1	100,5	115,4	135,5	147,3	143,1	-2,9%	4,1%

Indicadors de competitivitat del sistema logístic Català.

Indicadors de competitivitat del sistema logístic Català.

4.- RELLEVANCIA I ANÀLISI DE TENDÈNCIA:

L'anàlisi de la sèrie 2005-2013 mostra un increment interanual mitjà del 5,0% del preu mitjà del litre de gasoil a Catalunya. No obstant, entre 2012 i 2013 el preu ha disminuït un 0,9%, trencant la tendència a l'alça iniciada el 2009.

Pel que fa a la resta d'unitats territorials, es constata un decrement de preus l'últim bienni analitzat. Addicionalment, es constata que al conjunt de l'Estat el preu mitjà d'aquest carburant es situa un centímetre per sota que a Catalunya, mentre que a l'Eurozona el preu és 7 cèntims d'euro superior. No obstant, la diferència de preus entre Catalunya i l'Eurozona ha disminuït a ritme del 6,1% anual entre 2005 i 2013.

5.- METODOLOGIA

La informació per a la construcció d'aquest indicador s'ha extret dels informes anuals de preus dels carburants publicats pel Ministeri d'Indústria, Comerç i Turisme, prenent com a referència els preus amb impostos del gasoil d'automoció.

Pel que fa al preu corresponent a l'Eurozona, es considera la mitjana ponderada dels països pertanyents a la zona Euro, indicats en cada cas en els informes anuals consultats.

6.- FONTS:

- Precios de carburantes y combustibles (Ministeri d'Indústria, Comerç i Turisme).

7.- INFORMACIÓ ESTADÍSTICA DE REFERÈNCIA RECOLLIDA A L'ANNEX:

- I.11.- Composició del preu mitjà del litre de gasoil

Introducción

Proceso de obtención de la información:

■ Más de 30 fuentes de información utilizadas

- **Orientadas al análisis del contexto económico:**

- Instituto 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, ADIF y FGC.
- Memorias estadísticas de los Puertos.
- Datos estadísticos de Aena y Clasa.
- Datos de IMD (Servicio catalán de tráfico)
- Censo de Almacenes y plataformas logísticas (Alimarket)
- ...

- **Contraste de los principales resultados con expertos en los diferentes ámbitos de especialización del sector.**



Introducción: NOVEDADES DEL OBSERVATORIO

OBJETIVOS

- ✓ 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**.

8 NUEVOS INDICADORES



Precio medio del gasóleo en las gasolineras catalanas y comparativa



Valor de los intercambios comerciales con el Estado



Cuota ferroviaria de los flujos terrestres internacionales



Transporte ferroviario intermodal.



Actividad de los operadores ferroviarios privados



Sector inmologístico al corredor mediterráneo



Emisiones del transporte de mercancías viario



Peso de los combustibles alternativos.

+ 7 NUEVOS ANEXOS ESTADÍSTICOS

+ DATOS AVANZADOS DE 2014

Índice

1. Introducción

2. Contexto socioeconómico

3. Oferta y Demanda

4. Oferta Infraestructural

5. El mercado inmologístico

6. Eficiencia





Contexto socioeconómico: CONCLUSIONES

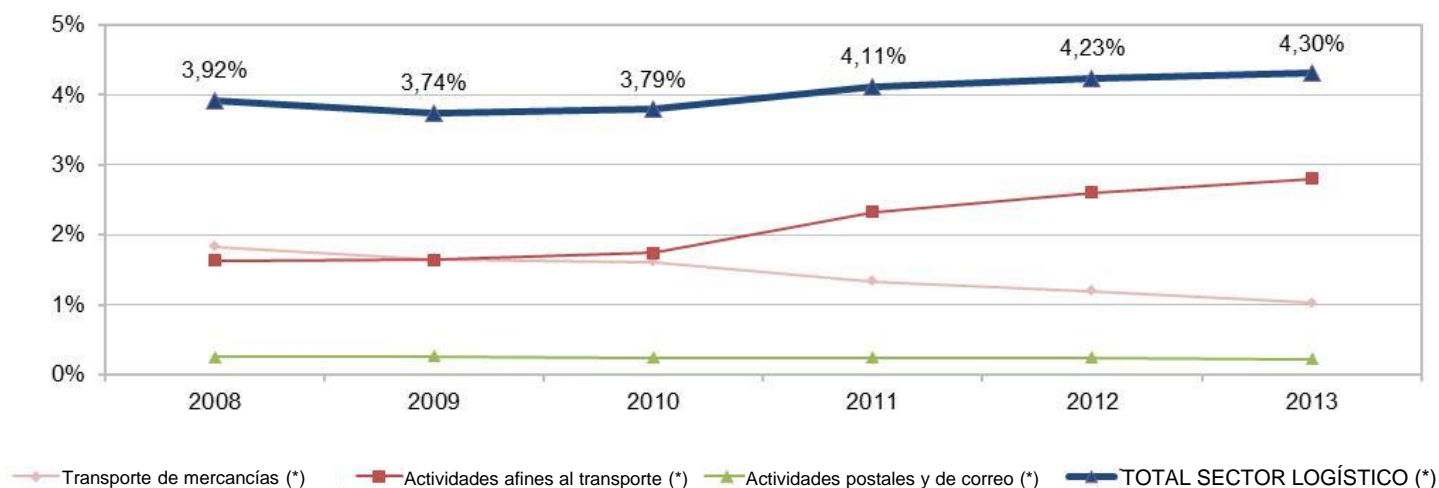
- Siguiendo la tendencia de crecimiento de los últimos cuatro años, a pesar de la reducción del alcance económico del transporte por mercancías, **el peso económico de la logística sobre el conjunto de la economía se sitúa por encima del 4%.**
- Durante el año **2013**, el número **de empleados del sector logístico** se ha **incrementado** en un **1,6%** respecto al año anterior.
- La **balanza comercial catalana de los últimos años ha tendido a reducir la diferencia** entre el valor económico de las exportaciones y las importaciones. A pesar de la crisis económica, **el crecimiento** interanual del **valor económico de las exportaciones** ha sido del **4%** durante el período **2004-2013**.
- Los **sectores químico, de automoción y de alimentación y bebidas** concentran **más del 50%** de las **exportaciones catalanas**.
- Entre 2009 y 2013, **el valor económico de las exportaciones catalanas** hacia el **resto del mundo** ha **aumentado más de un 40%**, mientras el valor de las salidas **hacia el resto del Estado** ha **disminuido** un **15%**.



Contexto socioeconómico : Peso económico

Siguiendo la tendencia de **crecimiento de los últimos cuatro años**, el **peso económico de la logística en la economía** se sitúa **por encima del 4% sobre el global de la economía**. Este hecho es debido al aumento de la **importancia de las actividades afines al transporte**, que proporcionan un mayor valor añadido.

Peso económico de la logística sobre la economía global



Fuente: Elaboración propia con datos de Idescat y Anuario estadístico de Caixa Catalunya

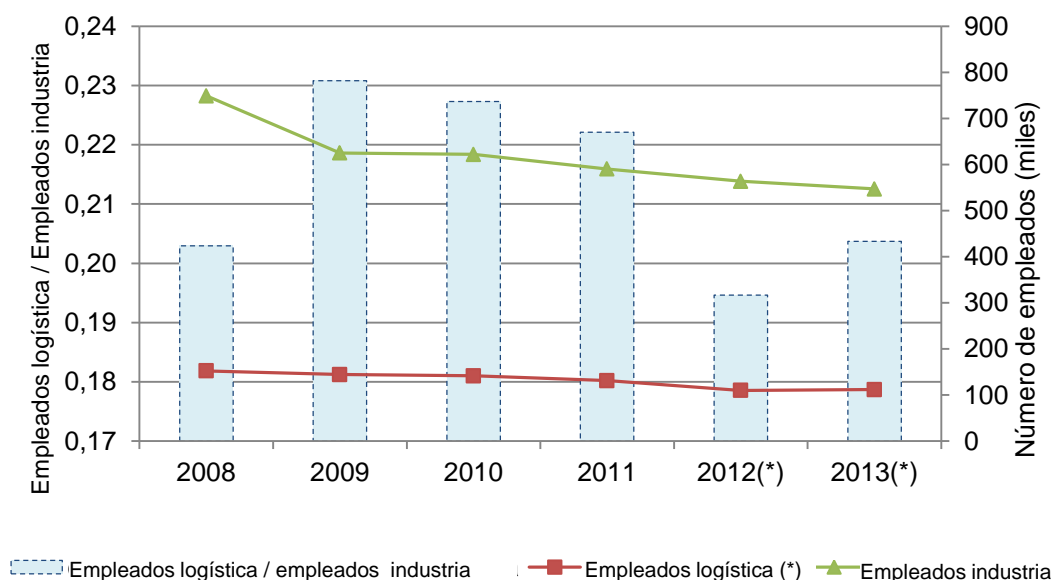
(*) Los datos de los años 2012 y 2013 son provisionales, y se han llevado a cabo a partir de los indicadores de producción y actividad del sector. Estos datos se actualizarán a medida que se publique la Encuesta anual de servicios.

Contexto socioeconómico: Generación de Empleo



El sector del transporte y el almacenamiento lidera la reactivación del mercado de trabajo

- Durante el año **2013**, el **número de empleados del sector logístico** se ha **incrementado en un 1,6%** respecto al año 2012.



Fuente: Idescat, a partir de datos de la encuesta de población activa del INE.

*Para el período 2012-2013 se ha obtenido la desagregación del subsector de la logística a partir de una estimación de los datos de empleo del sector servicios

Datos avanzados del 2014

Durante el 1er trimestre de 2014 se ha producido un aumento del **8,8%** del **número de empleados** en el transporte y almacenamiento **con respecto al primer trimestre de 2013**, lo que otorga al sector el **liderazgo** en la reactivación del **mercado laboral**

Fuente: Idescat

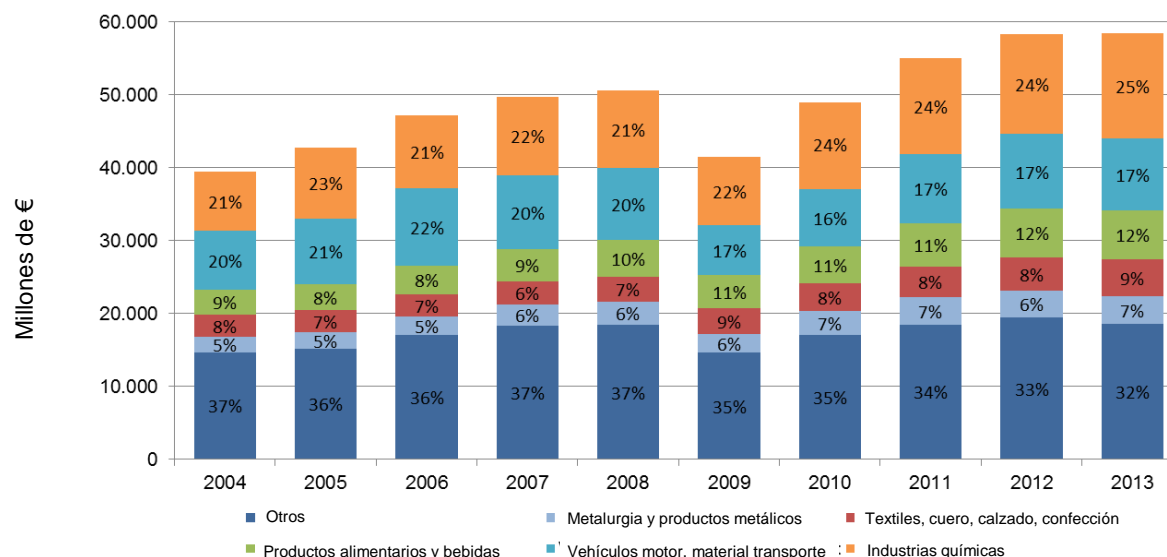


Nuevo Contexto socioeconómico: Valor económico de las exportaciones (I)

Evolución temporal

A pesar de la **acentuada caída** del año **2009** (18% respecto a 2008), el **crecimiento** interanual del **valor económico de las exportaciones** ha sido del **4%** durante el período **2004-2013**.

- Durante el último **ejercicio 2013** se destaca la evolución del **textil, cuero, calzado y confección**, así como de la **industria química**, que han aumentado el valor de sus exportaciones en un **10% y 4%** respectivamente.



Datos avanzados del 2014

Los **2 primeros meses** de **2014** representan el **mejor inicio** en el **histórico** de la contabilidad disponible (crecimiento por encima del 2%)

Fuente: Idescat

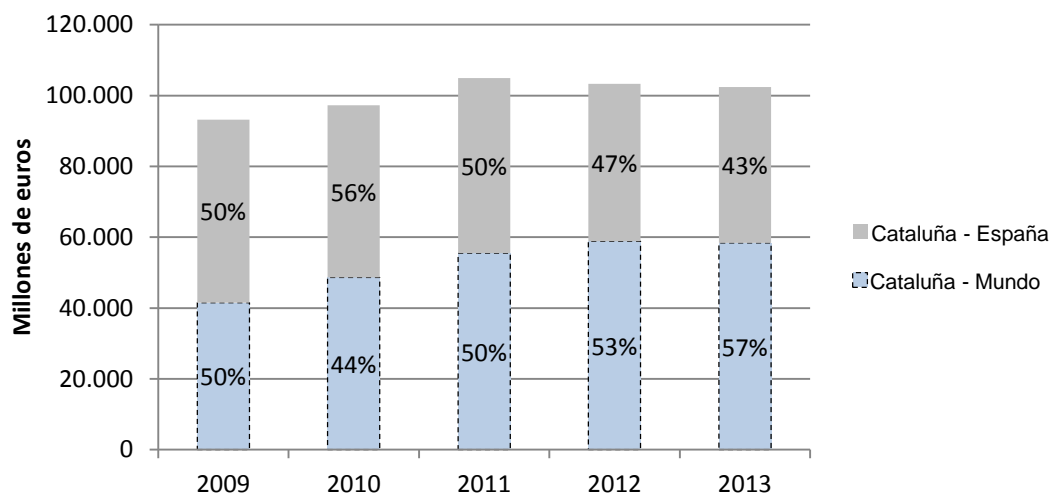


Nuevo Contexto socioeconómico: Valor económico de las exportaciones (II)

Internacionalización de los intercambios comerciales

En el período 2009-2013, se observa que **el valor económico de las exportaciones catalanas hacia el resto del mundo ha aumentado un 40,8%**. En cambio, en ese mismo período el valor de las salidas **hacia el resto del Estado ha disminuido un 14,8%**.

Valor económico de las exportaciones por áreas geográficas



Valor económico de las exportaciones. Evolución 2009 - 2013

Cataluña-resto del Estado	-14,8%
Cataluña-resto del mundo	+40,8%

Fuente: Elaboración propia (datos del Informe Trimestral sobre el comercio interregional en España, CEPREDE)

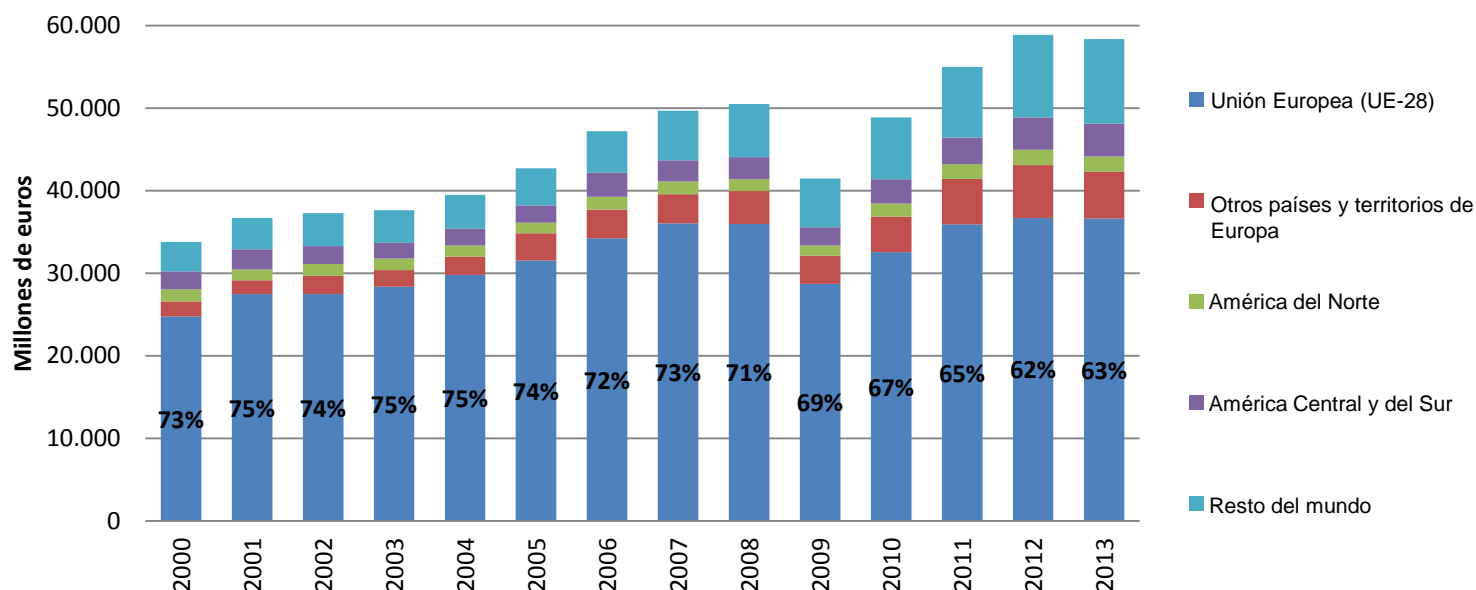
Contexto socioeconómico: Valor económico de las exportaciones (III)



Destino de las exportaciones

La **Unión Europea** sigue **concentrando** la **mayor parte** de las **exportaciones catalanas**. No obstante, en los **últimos años** la **UE** ha **cedido cuota** a favor de **otras partes del mundo**.

Exportaciones de Cataluña por áreas y países



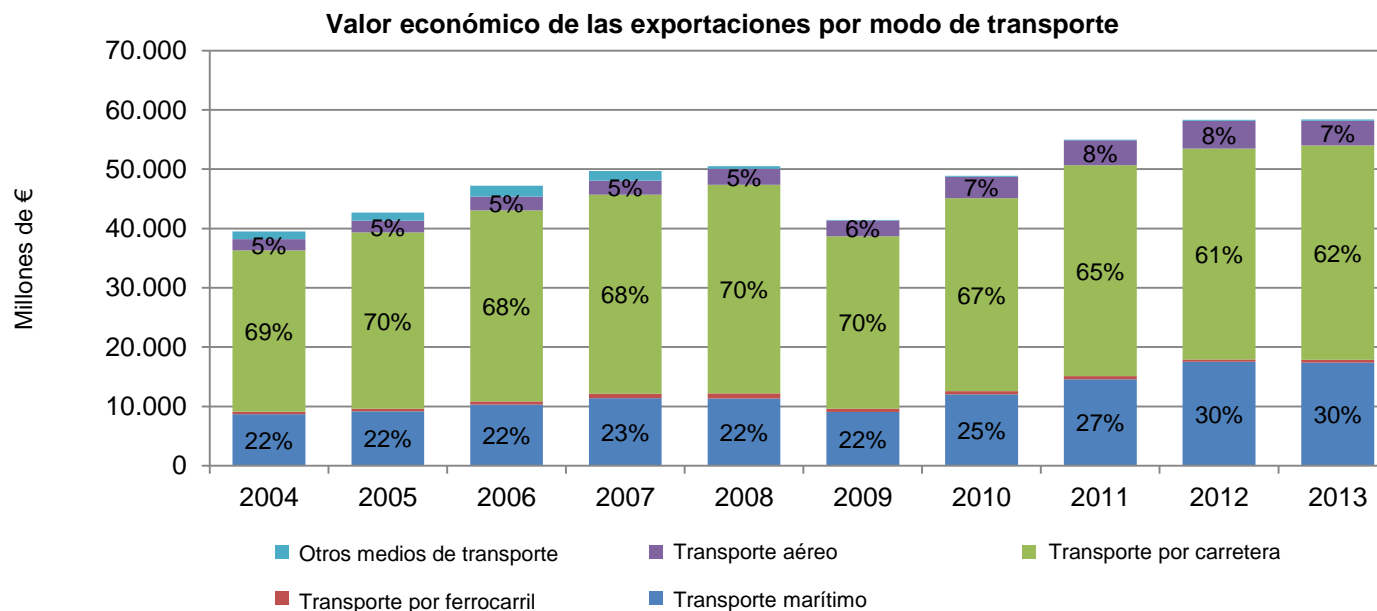
Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Instituto de Estadística de Cataluña.

Contexto socioeconómico: Valor económico de las exportaciones (IV)



Exportaciones por modo de transporte

No se observan cambios relevantes en el comportamiento modal expresado en valor económico. La **carretera concentra más del 60% del valor económico** de las **exportaciones catalanas** y el **marítimo consolida su importancia**.



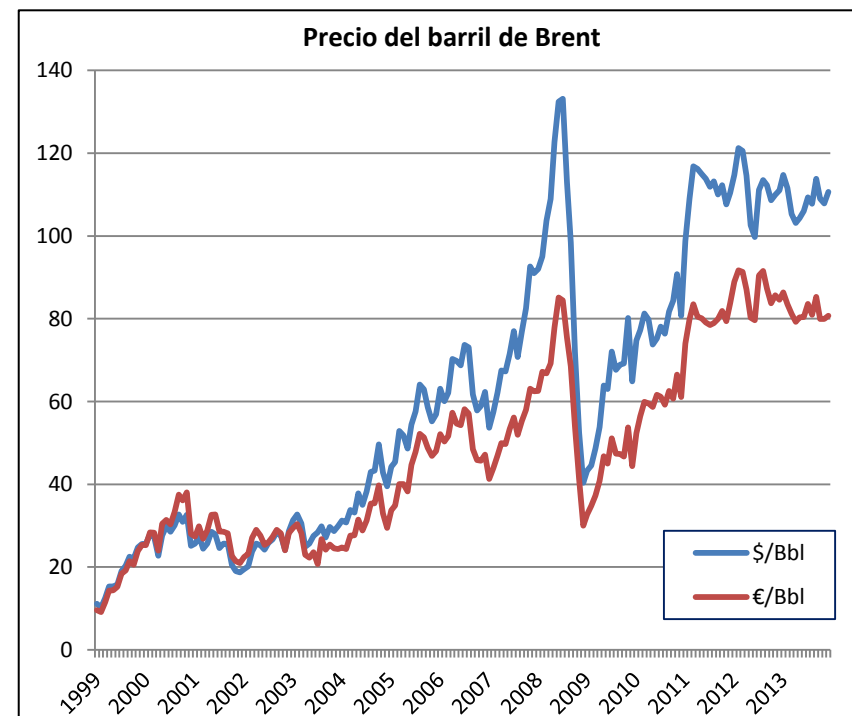
Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Instituto de Estadística de Cataluña.

Contexto socioeconómico: Anejo estadístico



I. CONTEXTO SOCIOECONÓMICO

- I.1) Evolución de la población en Cataluña.
- I.2) Evolución del PIB de Cataluña a precios corrientes por sectores.
- I.3) Evolución del PIB de Cataluña a precios constantes (base 2008)
- I.4) Evolución del PIB de España a precios constantes (base 2008).
- I.5) Estimación de la evolución del sector logístico y del transporte.
- I.6) Número de empleados por sectores en Cataluña.
- I.7) Evolución del índice de precios al consumo en Cataluña y España.
- I.8) Importaciones y exportaciones de Cataluña por áreas y países
- I.9) Importaciones y exportaciones de España por áreas y países
- I.10) Importaciones y exportaciones de Cataluña por sectores
- I.11) Balanza comercial de Cataluña.
- I.12) Balanza comercial de España
- I.13) Evolución del precio del barril de Brent.



Índice

1. Introducció

2. Contexto socioeconómico

3. Oferta y Demanda

4. Oferta Infraestructural

5. El mercado inmologístico

6. Eficiencia



Oferta y Demanda: CONCLUSIONES



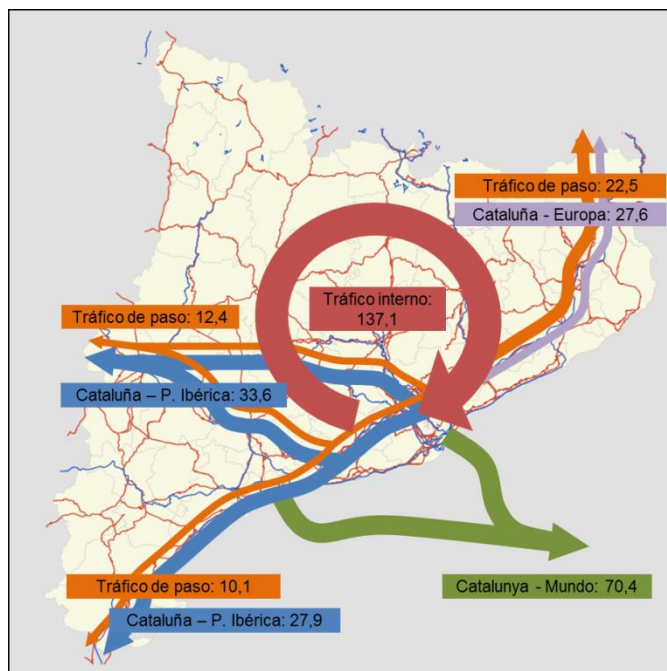
- En el año 2013 **el sistema logístico catalán gestionó 319 millones de toneladas, un 9,5% menos** que el año anterior, siendo el tráfico interno el más perjudicado por este decremento, y continúa perdiendo cuota. En los últimos 6 años ha perdido 12 puntos, situándose en el año 2013 en el 43% de las toneladas transportadas por el sistema logístico catalán.
- **Durante el último año, los flujos viarios decrecen un 10,5% en Cataluña.** Nuevamente, el tráfico interno es el más perjudicado en el descenso de actividad. Asimismo, el porcentaje que representa **el coste del combustible** respecto a los costes del transporte por carretera, **se ha incrementado un 27% desde 2009.**
- El total de **mercancía transportada por modo ferroviario** ha experimentado un **aumento del 3,3% durante el período 2012-2013**, alcanzando un **3,5% de participación en las cadenas logísticas catalanas**. Adicionalmente, se **consolida** la importancia del **transporte intermodal terrestre** durante los últimos años.
- **El transporte marítimo de mercancías decrece un -7,8%.** Sin embargo, se refuerza el **papel exportador** de los **Puertos Catalanes** en **carga contenerizada**.
- En el último ejercicio analizado **el volumen de mercancía** transportada por el **sistema aeroportuario catalán** ha experimentado un **aumento del 3,2%**, destacando **el incremento del 70%** del volumen de **mercancía gestionada** desde el Aeropuerto del Prat con **Oriente Medio**.

Oferta y Demanda: Volumen global transportado (I)



Por tipología de los tráficos

El año 2013 el sistema logístico catalán ha continuado la tendencia decreciente iniciada hace 6 años y con una caída del -9,6% del volumen global transportado respecto al año anterior.



Volumen de mercancías:

- Año 2012: 352,4 Millones de Toneladas
- Año 2013: 319,2 Millones de Toneladas

Tipo de tráfico	Peso 2012	Peso 2013
Interno	46,5%	43,0% ↓
Marítimo / aéreo	21,6%	22,0% ↑
Con el resto de España	17,9%	19,3% ↑
De paso	6,3%	7,1% ↑
Internacional terrestre	7,7%	8,7% ↑

Fuente: Elaboración propia (Datos del Ministerio de Fomento, Renfe, FGC, operadores ferroviarios privados, Puertos del Estado, Aena) (Millones de toneladas)

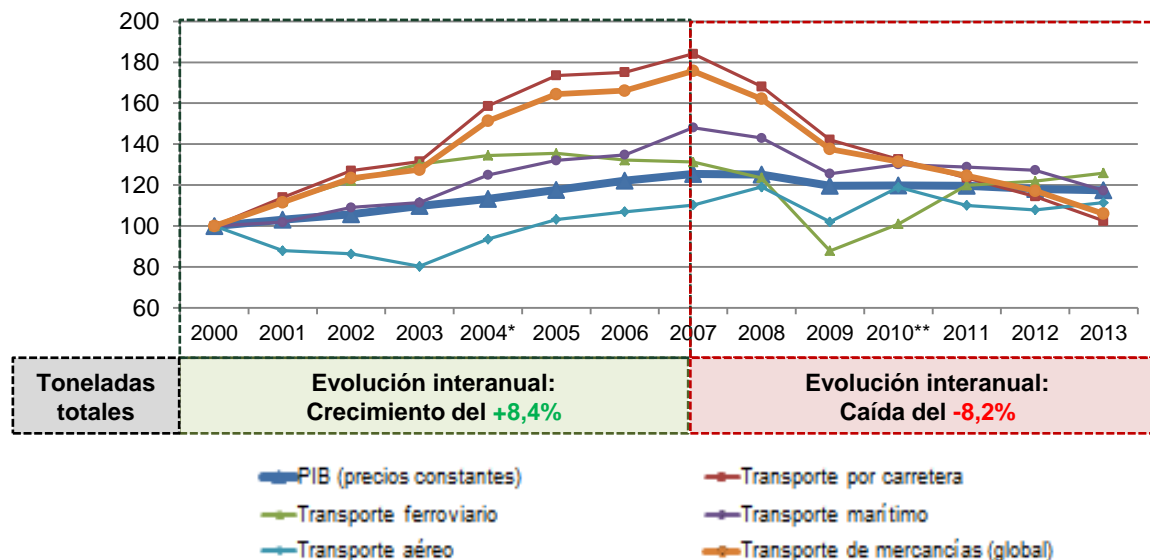
Oferta y demanda: Volumen global transportado (II)



Por modo de transporte

Se constata **el efecto multiplicador del comportamiento del PIB** respecto al **tráfico de mercancías**, tanto en tiempos de bonanza económica, como en época de recesión.

Evolución del PIB hacia la evolución de los modos de transporte en Cataluña



Fuente: Elaboración propia (Datos del Ministerio de Fomento, Renfe, FGC, operadores privados de ferrocarril, Puertos del Estado, Idescat). * A partir de 2004 se incluye el tráfico viario de paso. ** A partir de 2010 se incluyen en el cómputo los operadores ferroviarios privados. Los datos de Comsa los años 2010-2011 están pendientes de resolución

Evolución toneladas transportadas 2012 - 2013

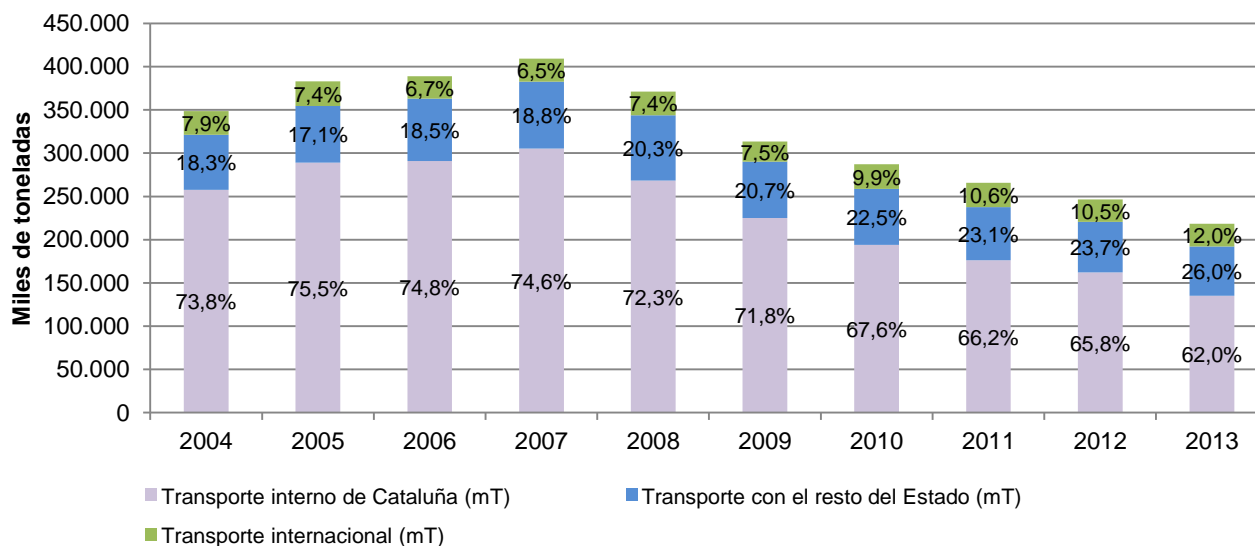
PIB (precios constantes)	-0,5%
Carretera	-10,5%
Ferroviario	+3,3%
Marítimo	-7,8%
Aéreo	3,2%
TOTAL	-9,5%

El modo viario: Tipología de flujos



Globalmente, durante el año **2013 los flujos viarios en Cataluña caen un -11,5%.**

- Los **flujos internos** continúan **perdiendo peso.**
- A pesar del retroceso de actividad, **los intercambios** con el **resto de España** siguen **ganando cuota.**
- Las conexiones **internacionales** **aumentan su peso** en la carretera, tanto en **cifras relativas** como **absolutas.**



Fuente: Elaboración propia (Datos del Ministerio de Fomento)

Datos avanzados del 2014

Durante el **primer trimestre de 2014** los **flujos internacionales** **aumentan un 23%** respecto al **mismo trimestre de 2013**

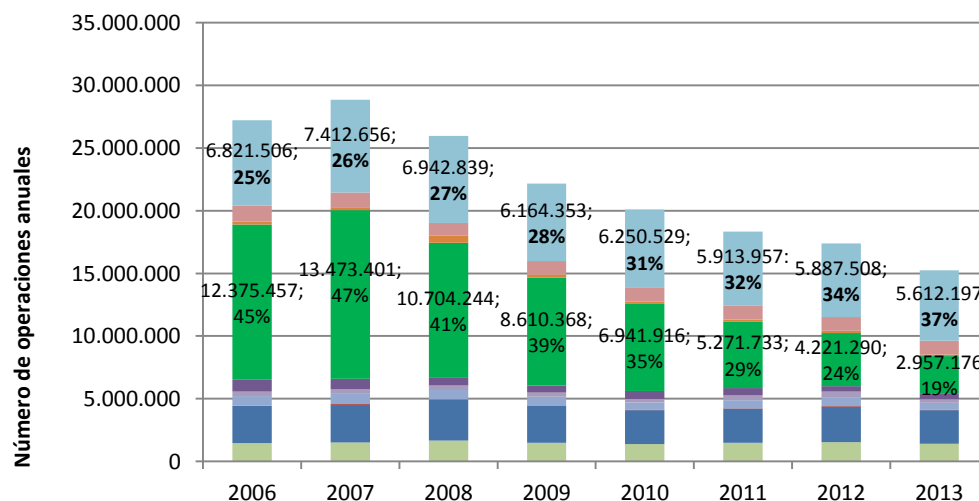
Fuente: EPTMC

El modo viario: Operaciones por sector productivo



Las operaciones de transporte en Cataluña se han reducido en un **-50%** entre 2007 y 2013.

- La **caída** del volumen transportado por carretera, responde especialmente al estallido de la **burbuja inmobiliaria**, que ha reducido las operaciones vinculadas al sector en un **78% desde el año 2007** (de esta manera, más del 80% del descenso de las operaciones corresponde al sector de la construcción).



Número de operaciones (Evolución 2012-2013)

Máquinas, vehículos y objetos manufacturados	-4,7%
Productos químicos	-0,1%
Abonos	-24,6%
Minerales y materiales para la construcción	-29,9%
Productos metalúrgicos	+7,1%
Minerales y residuos para fundición	-35,7%
Productos petrolíferos	-19,8%
Combustibles minerales sólidos	-38,7%
Productos alimentarios forrajes	-5,3%
Productos agrícolas y animales vivos	-8,6%

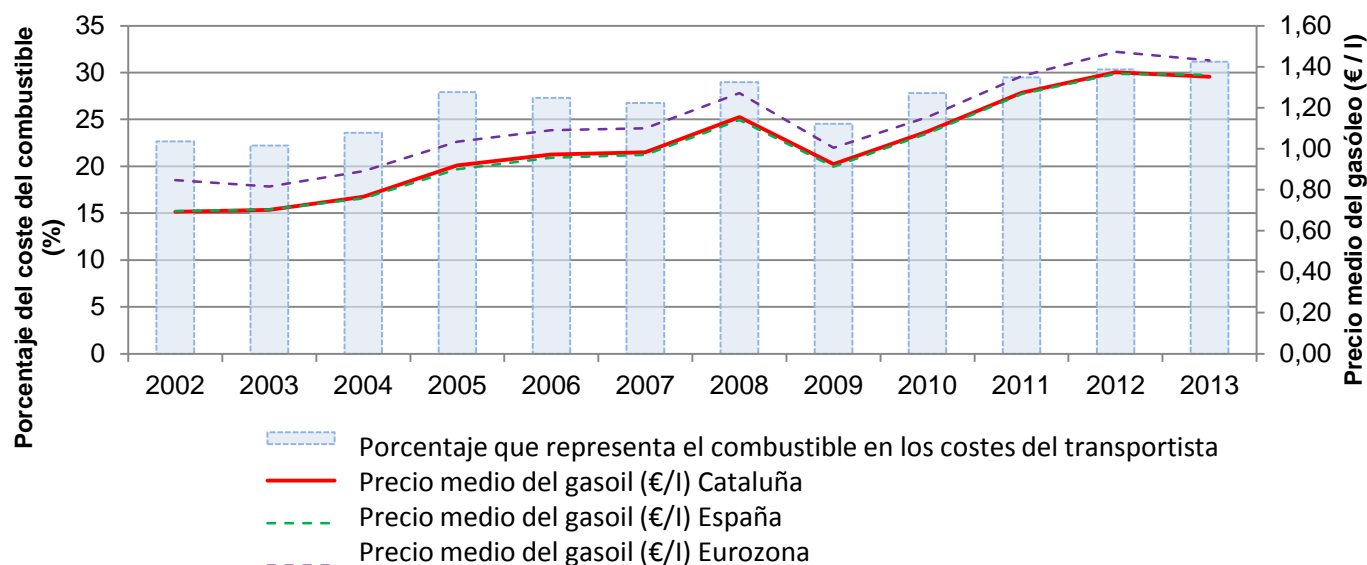
Fuente: Elaboración propia (Datos del Ministerio de Fomento)



Nuevo El modo viario: Evolución de los costes en base al gasóleo

En los últimos 4 años, el **peso del coste del combustible sobre el total de los costes del transporte por carretera** ha experimentado una **crecida acumulada del 27%**.

- Durante el año **2013** el **precio medio del gasóleo** ha disminuido un **1,5%** respecto a los valores de 2012.
- En la **Eurozona** el **coste por litro** es **8 céntimos de euro superior**.

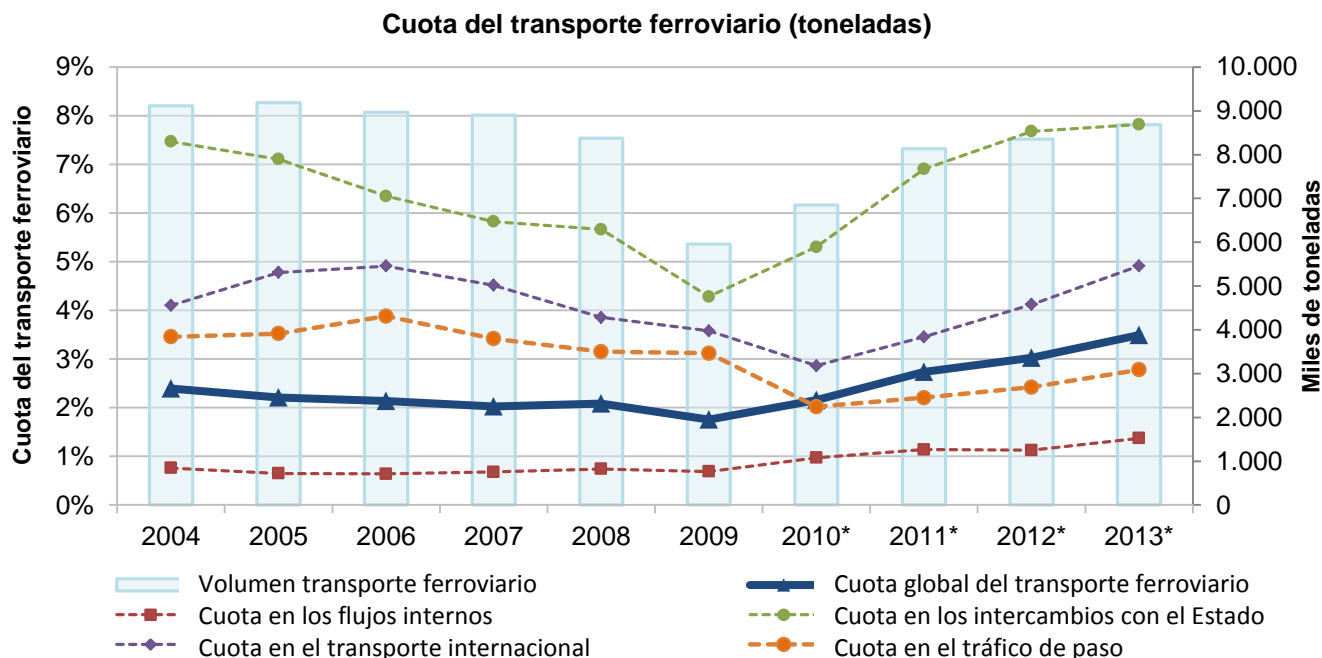


Fuente: Elaboración propia (Datos del Ministerio de Industria, Energía y Turismo, Observatorio de los costes del transporte de mercancías por carretera)

El modo ferroviario: Cuota ferroviaria



Durante el año **2013**, la actividad ferroviaria ha crecido un **15,5%** respecto al año anterior. Adicionalmente, la **participación del tren en las cadenas logísticas catalanas** sigue la **tendencia de incremento iniciada en el 2009**, alcanzando una **cuota del 3,5%**.



Fuente: Elaboración propia (Base de datos de Renfe, FGC, operadores privados y Ministerio de Fomento)

* A partir de 2010 se incluyen en el cómputo los operadores ferroviarios privados. Los datos de Comsa los años 2010-2011 están pendientes de resolución.

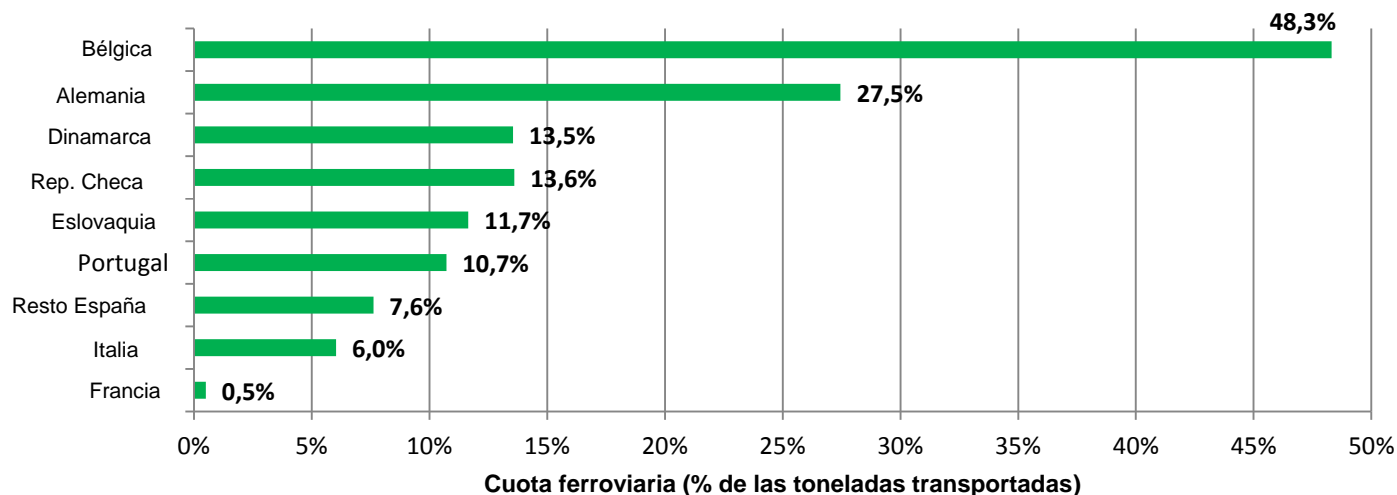


Nuevo El modo ferroviario: Cuota ferroviaria por países

Se constata la **mayor competitividad** del modo ferroviario en los **largos recorridos**.

- Las elevadas **cuotas modales ferroviarias** de **Bélgica y Alemania (48,3% y 27,5% respectivamente)** contrastan con la cuota residual de los intercambios con **Francia (0,5%)**.

Cuota modal ferroviaria de las operaciones terrestres catalanas (toneladas) por países 2013



Volumen de mercancía por modo terrestre (toneladas)

Bélgica	922.591
Alemania	2.509.948
Dinamarca	85.773
Rep. Checa	57.432
Eslovaquia	2.444
Portugal	480.931
Resto España	63.159.088
Italia	1.498.386
Francia	9.516.301

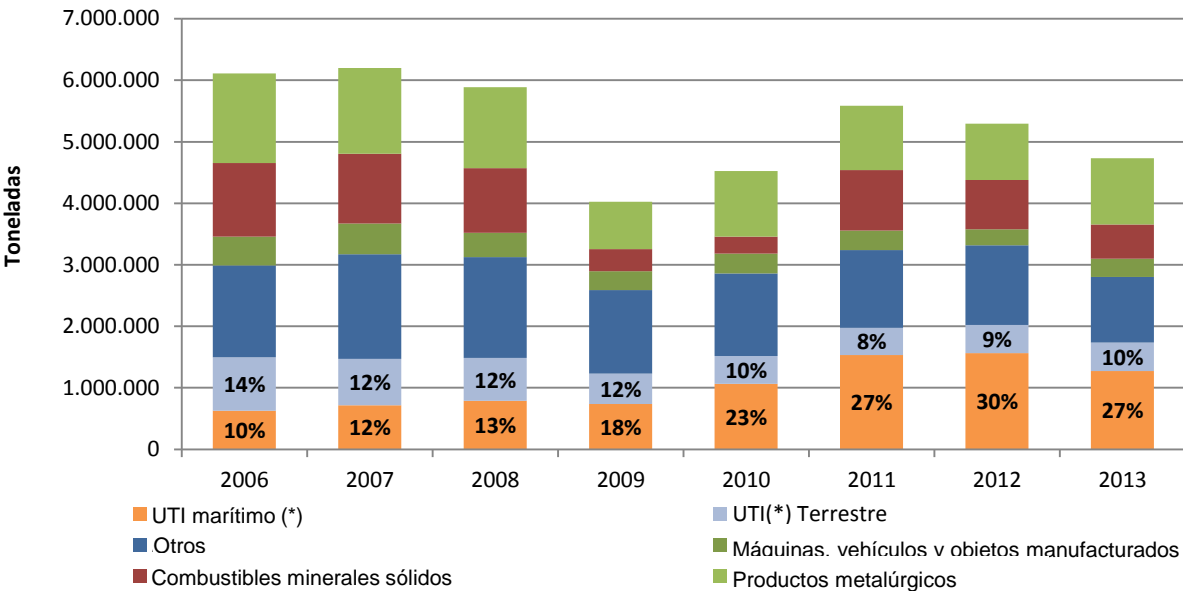
Fuente: Elaboración propia (Base de datos de Renfe, operadores privados y la EPTMC del Ministerio de Fomento)

El modo ferroviario: Tipología de mercancía transportada



El peso del transporte intermodal interior durante el último bienio analizado se ha mantenido bastante estable, consolidando la importancia ganada en los últimos años.

Transporte ferroviario de RENFE por tipo de mercancía (flujos internos y de intercambio con el Estado)



Peso del transporte intermodal interior	
2006	25%
2007	24%
2008	25%
2009	31%
2010	34%
2011	35%
2012	38%
2013	37%

(*) UTI: Unidad de transporte intermodal

Fuente: Elaboración propia (Base de datos de Renfe)

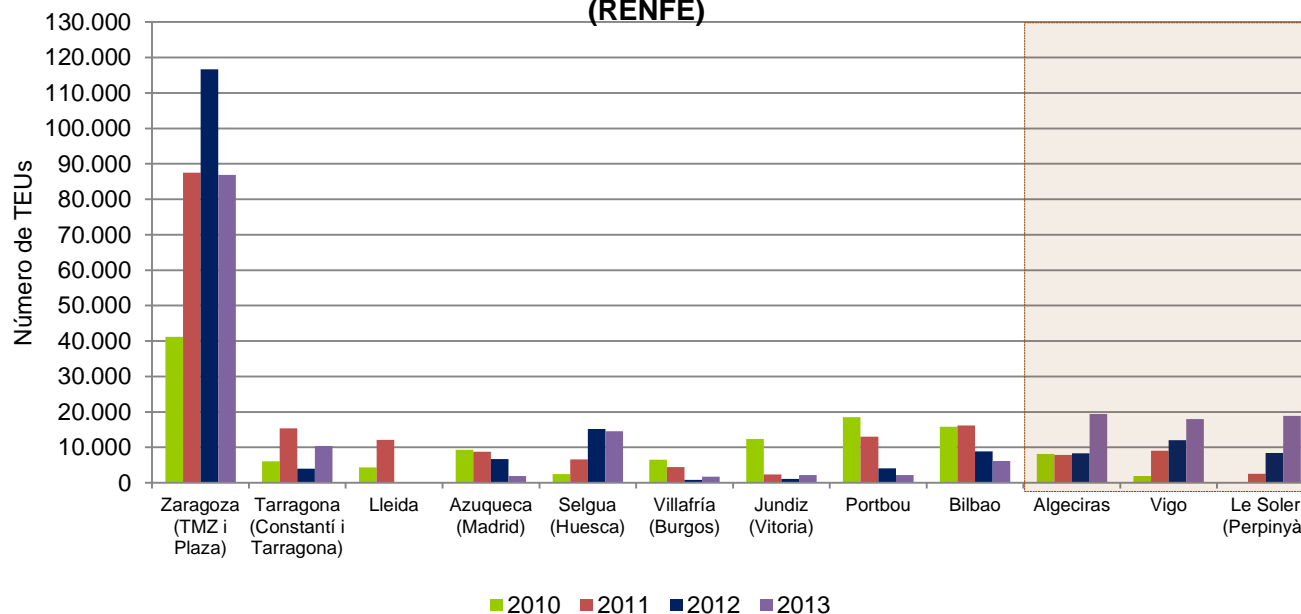
El modo ferroviario: Destinos del Puerto de Barcelona



Zaragoza es origen / destino del 40% de las UTI recibidas / expedidas por el Puerto de Barcelona operadas por Renfe.

- Adicionalmente, en el último año **2013**, el **Puerto de Barcelona** aumenta su **hinterland**, con incrementos notables de los intercambios de contenedores con Algeciras, Vigo y el sur de Francia.

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



Evolución 2010-2013

Terminal	Δ 12-13	Δ anual
Zaragoza	-26%	28%
Tarragona	158%	20%
Lérida		-100%
Madrid	-71%	-41%
Huesca	-5%	82%
Burgos	120%	-36%
Vitoria	103%	-44%
Portbou	-46%	-51%
Bilbao	-30%	-27%
Algeciras	134%	34%
Vigo	50%	110%
Perpiñán	125%	540%

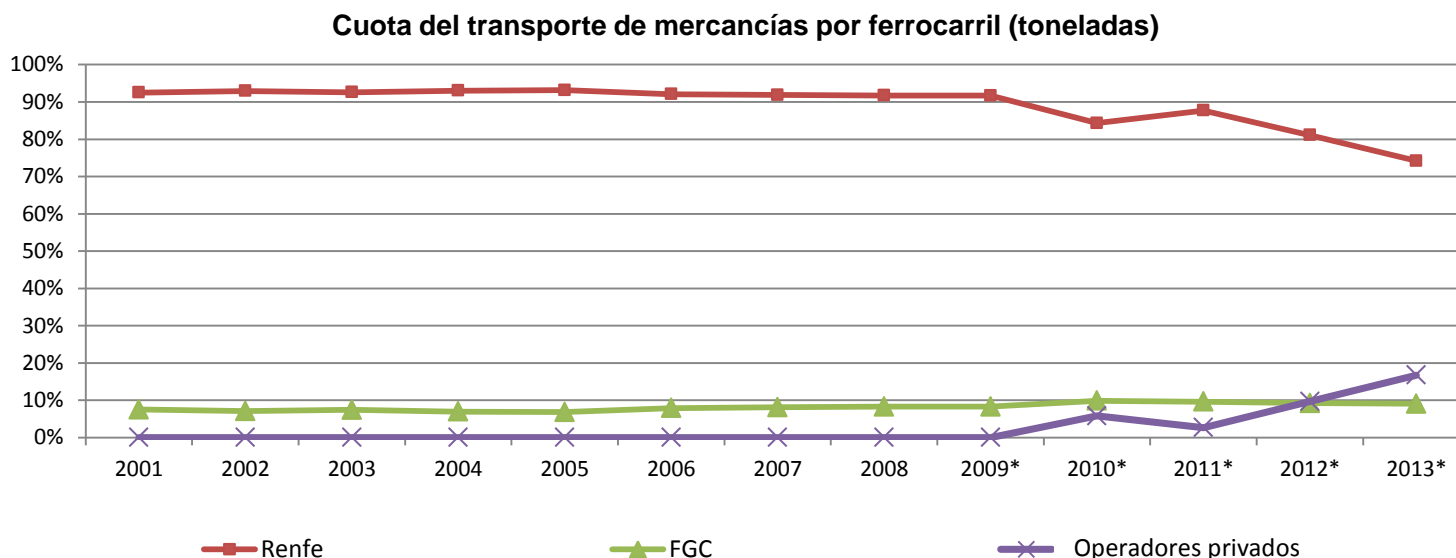
Fuente: Elaboración propia (Datos de Renfe)



Nuevo El modo ferroviario: Actividad de los operadores ferroviarios privados

Durante los últimos años se **consolida** la **importancia** creciente de los **operadores ferroviarios privados** en el **transporte ferroviario** de mercancías

- En el último año analizado, el porcentaje de **toneladas transportadas** por los **operadores ferroviarios privados** en **Cataluña** asciende al **16,7%**, suponiendo un **crecimiento superior al 70% respecto al 2012**.



Fuente: Elaboración propia (Base de datos de Renfe, operadores privados y FGC)

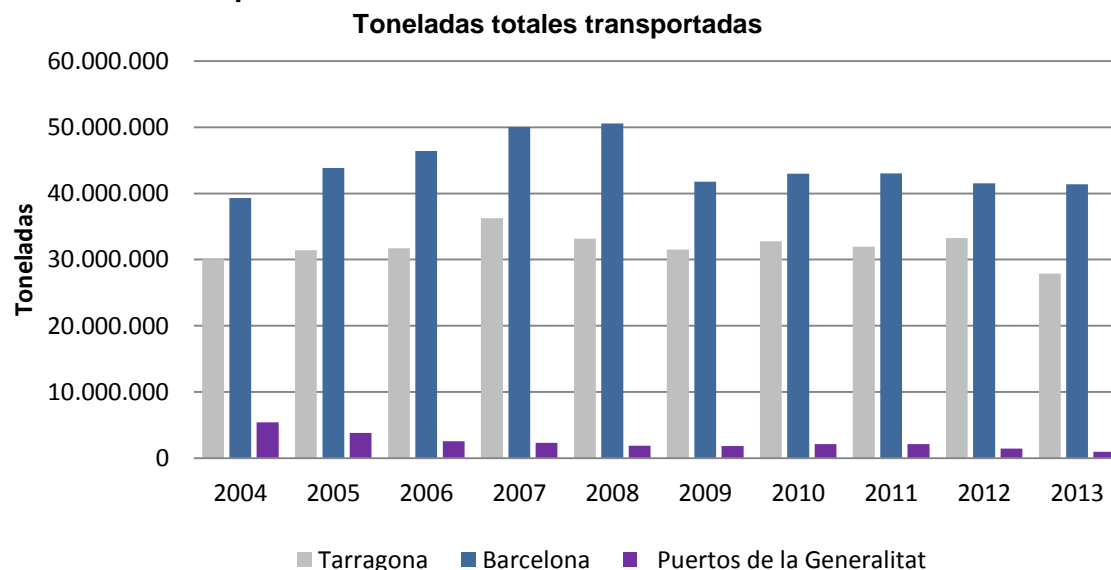
* Los operadores privados se incluyen en el cómputo a partir de 2010. Los datos de Comsa correspondientes a los años 2010-2011 están pendientes de revisión.

El modo marítimo: Volumen total de mercancía



Los datos del año **2013** corroboran la **tendencia a la baja del volumen de mercancía gestionado por el sistema portuario catalán**.

- En el **Puerto de Barcelona** el volumen de mercancía transportada se ha mantenido **estable** en el período 2012-2013. No obstante, el **descenso de actividad en el Puerto de Tarragona y los Puertos de la Generalitat provoca un descenso** anual del 8% del volumen de mercancía gestionado por el **sistema portuario catalán**.



Fuente: Elaboración propia (Memorias Portuarias de los puertos de Barcelona y Tarragona)

Datos avanzados del 2014

Durante los **5 primeros meses del año**, los **puertos de Barcelona y Tarragona** han experimentado **aumentos** en el **volumen total** transportado respecto al mismo período del año anterior, que podrían suponer el **inicio** de un **cambio de tendencia**.

Fuente: Puertos de Barcelona y Tarragona

Evolución enero-mayo 2014

Puerto de Tarragona	+1,9%
Puerto de Barcelona	+8,0%

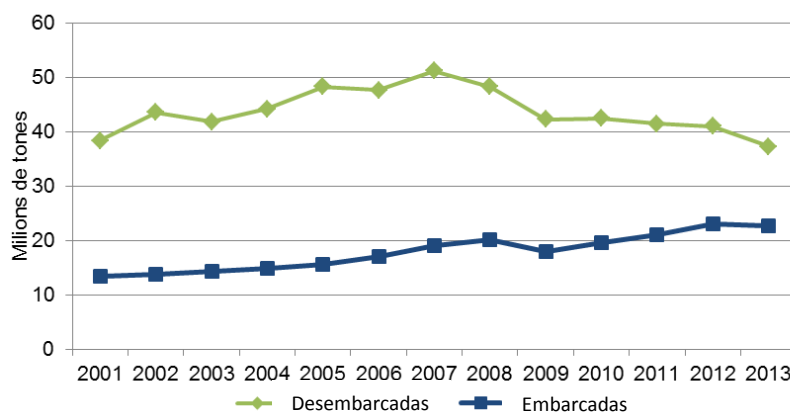
El modo marítimo: Exportaciones vs. importaciones



La diferencia entre las toneladas importadas y exportadas se va reduciendo, consolidando la tendencia de aumento de las exportaciones gestionadas por el sistema logístico portuario

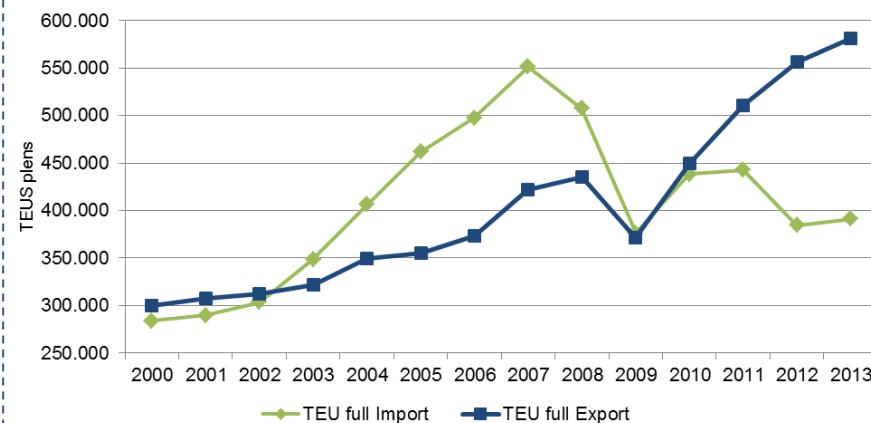
- En el caso del Puerto de Barcelona, durante **los últimos 8 años** las **exportaciones contenerizadas llenas** han pasado de ser un **25% inferiores** a las importaciones, a ser un **50% superiores**.

Evolución tráfico en los puertos de Barcelona y Tarragona



Fuente: Elaboración propia (Memorias Portuarias de los puertos de Barcelona y Tarragona y datos de los Puertos del Estado)

Evolución tráfico de TEUS llenos en el Puerto de Barcelona

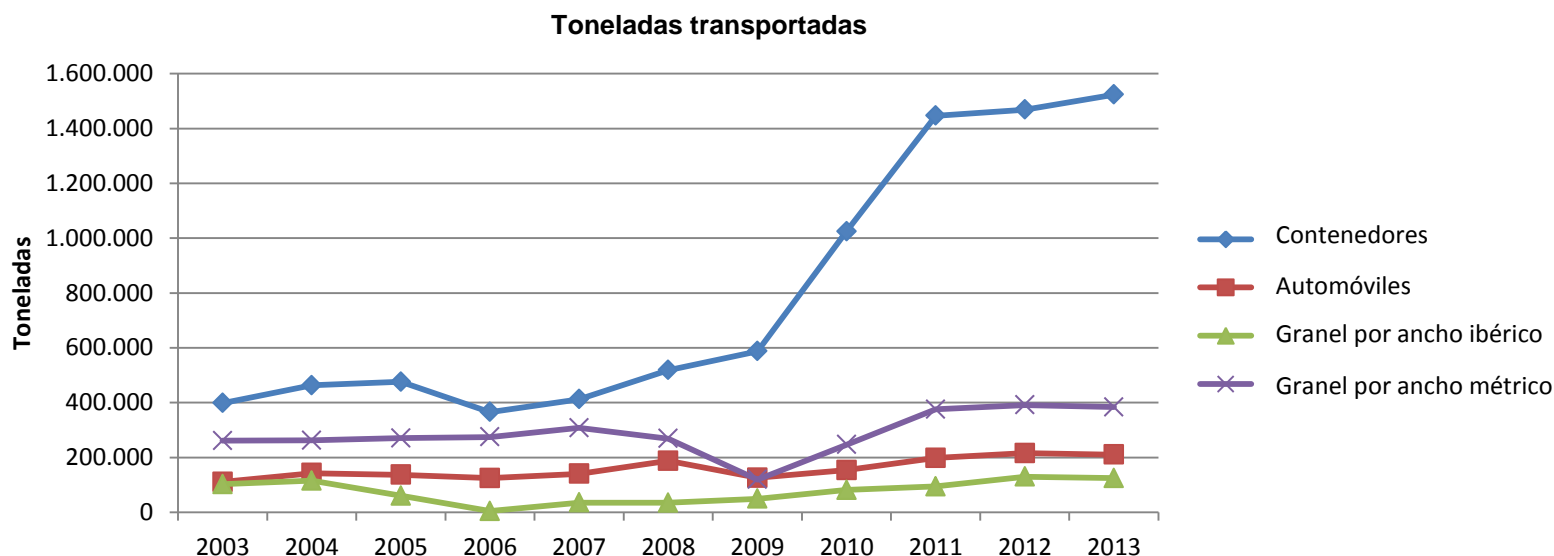


El modo marítimo: Tráfico ferroviario en el Puerto de Barcelona



En los últimos cuatro años, las **toneladas transportadas en contenedor** en el **Puerto de Barcelona por ferrocarril** se han **multiplicado por 2,6**.

- A pesar de la crisis económica, el **volumen de mercancía transportada por ferrocarril al Puerto de Barcelona** ha **aumentado** a ritmo de un **17% interanual** en el **período 2007-2013**.



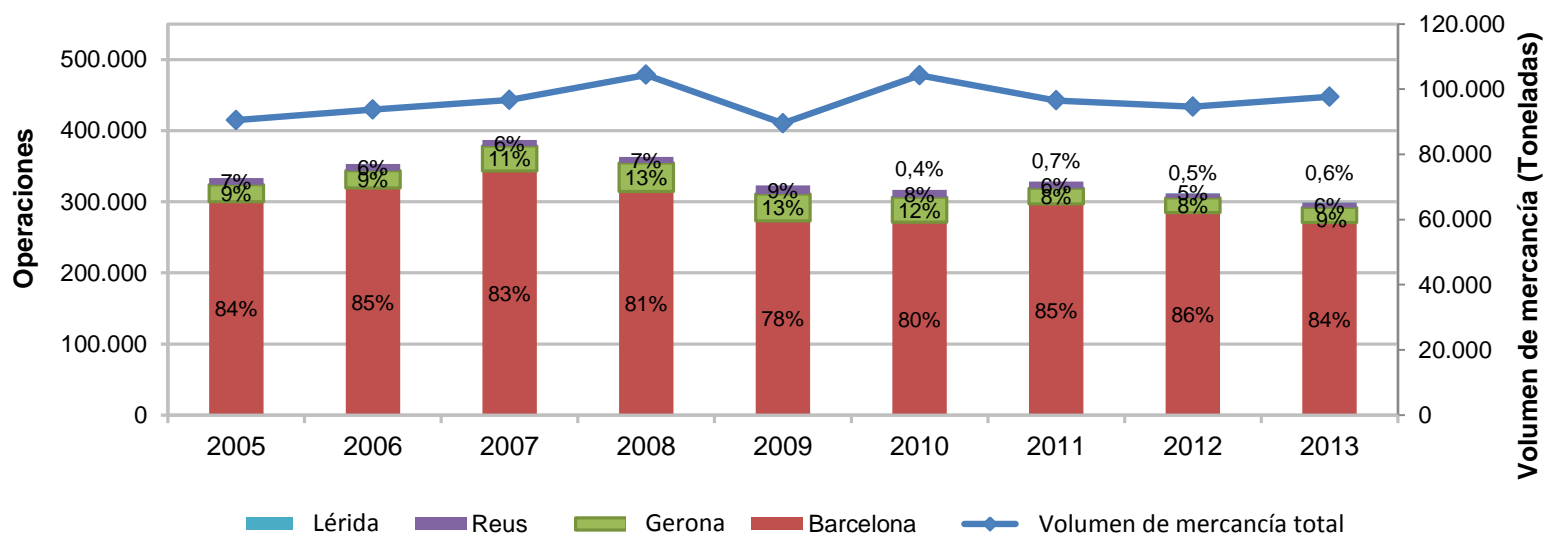
Fuente: Elaboración propia (Datos del Puerto de Barcelona)

El modo aéreo: Tráfico aéreo catalán



El número de operaciones realizadas en los aeropuertos catalanes ha caído un **4,2%** durante el período 2012-2013.

- No obstante, en el último ejercicio analizado **el volumen de mercancía** transportada por **sistema aeroportuario catalán** ha experimentado un **aumento del 3,2%**, más del doble del crecimiento experimentado de la **carga mundial (1,4%)** en el mismo período.



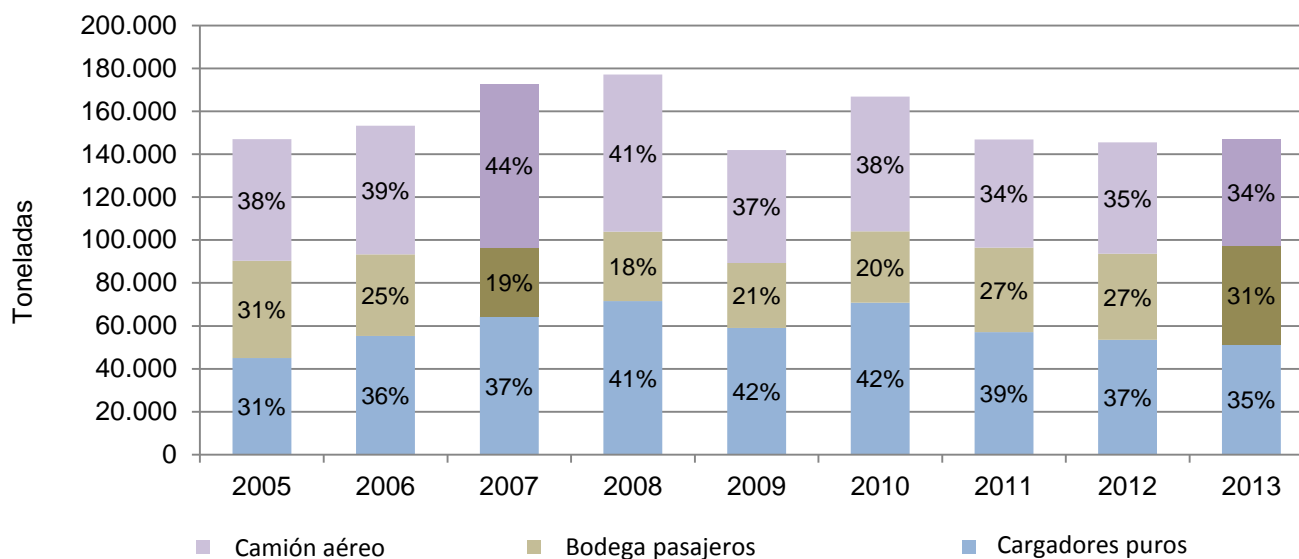
Fuente: Elaboración propia (Departamento de estadística de Aena, Idescat y Aeropuertos de Cataluña)

El modo aéreo: Tráfico aéreo por tipo de avión



Durante el último bienio analizado, el total de toneladas de mercancía transportadas por modo aéreo (avión + camión aéreo) se ha mantenido estable, con un aumento del 0,7%.

- En el período 2007-2013 se ha producido una **redistribución de la tipología de transporte**, con un **incremento acumulado del 42%** de la **bodega de pasajeros** que contrasta con una **disminución del 35%** del **camión aéreo**.

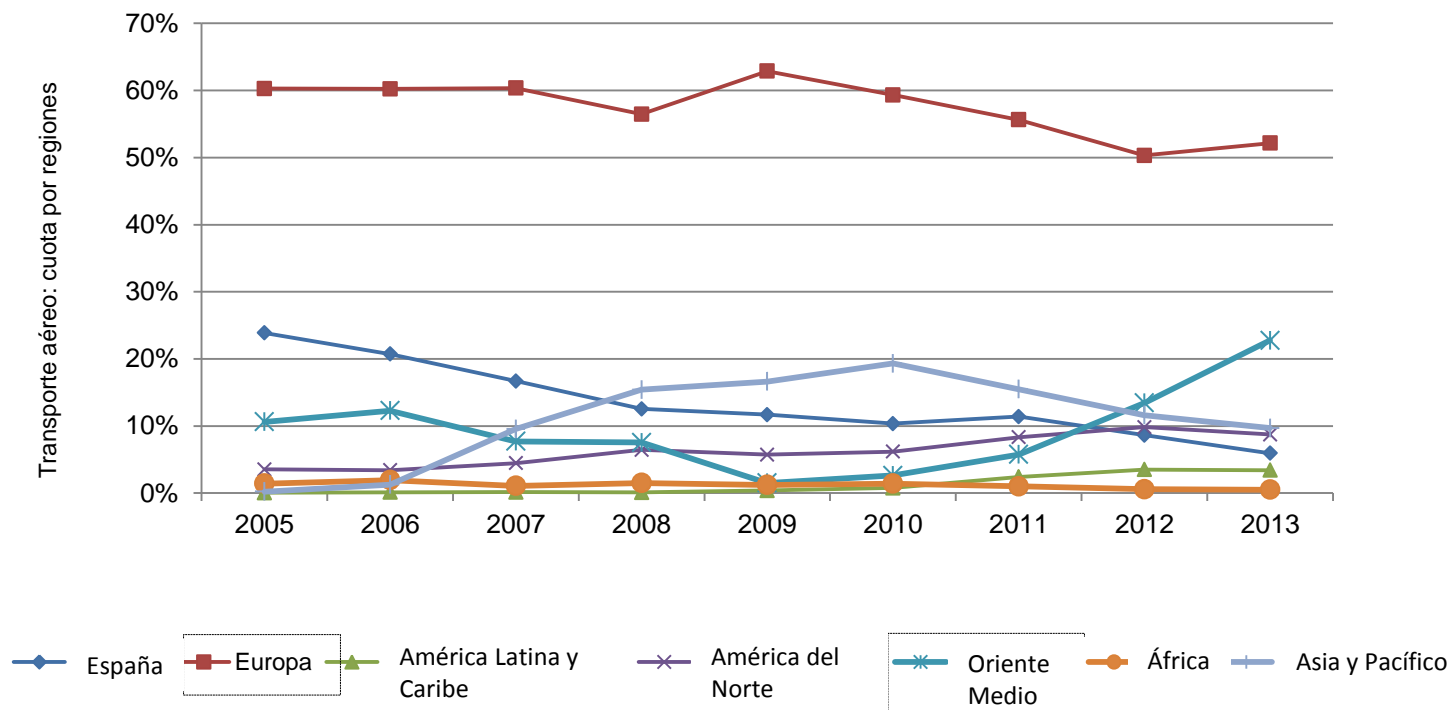


Fuente: Elaboración propia (Departamento estadístico Aena y CLASA. Datos referentes al Aeropuerto del Prat)

El modo aéreo: Tráfico aéreo de mercancías por regiones



El volumen gestionado en el aeropuerto del Prat aumenta un 5,4% en el 2013, destacando Europa y Oriente Medio, que recogen el 75% del volumen de mercancía gestionada, con un aumento del 3,6% y 69,6%, respectivamente.



Fuente: Elaboración propia (Departamento de estadística de Aena)

Oferta y Demanda: Anejo estadístico



III. OFERTA Y DEMANDA

DATOS GENERALES

III.1) Distribución del volumen de mercancías per modo de transporte y tipo de flujo.

III.2) Importaciones y exportaciones de Cataluña por modo

TRANSPORTE POR CARRETERA

III.3) Número de ocupados por empresa en los países europeos.

III.4) Volumen de mercancías movido por carretera a Cataluña.

III.5) Volumen de tránsito en las principales carreteras catalanas.

III.6) Operaciones viarias por tipo de mercancía en Cataluña.

III.7) Composición media del litro de gasoil

III.8) Toneladas transportadas por modo viario por país

TRANSPORTE POR FERROCARRIL

III.9) Datos generales del transporte de mercancías por ferrocarril en España.

III.10) Trenes regulares y especiales: Circulaciones realizadas. (España)

III.11) Trenes regulares y especiales: Circulaciones realizadas. (Cataluña y Aragón)

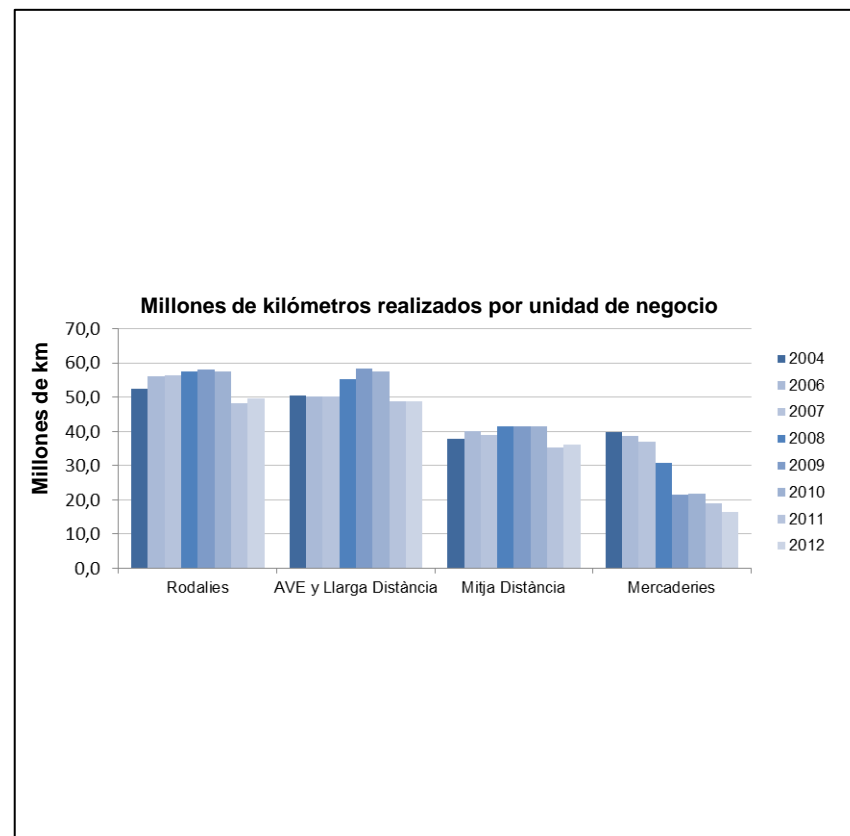
III.12) Trenes regulares: Circulaciones programadas y realizadas. (España)

III.13) Flujos de mercancías por modo ferroviario en Cataluña.

III.14) Las terminales ferroviarias de Cataluña: Evolución del volumen de TEUS.

III.15) El paso ferroviario Transfronterizo

III.16) Toneladas transportadas por modo viario por países



Índice

1. Introducció

2. Contexto socioeconómico

3. Oferta y Demanda

4. Oferta Infraestructural

5. El mercado inmologístico

6. Eficiencia



Oferta infraestructural: CONCLUSIONES



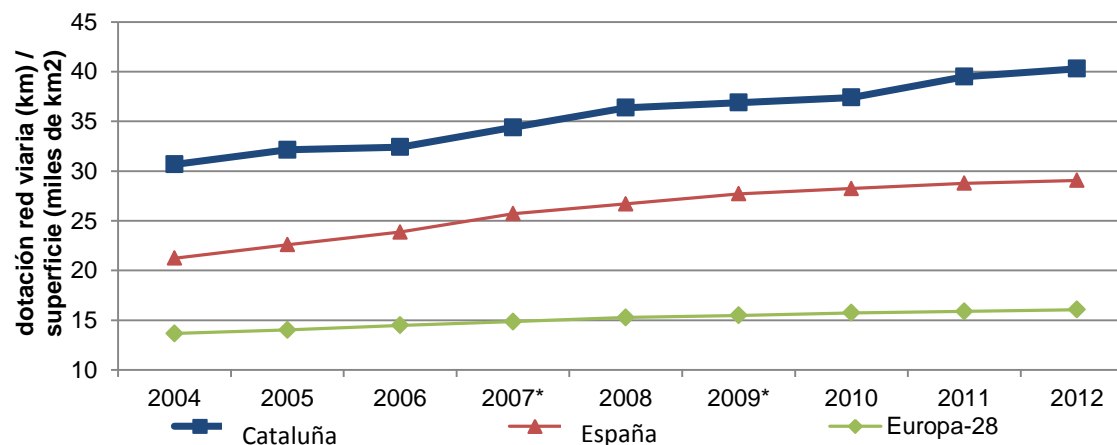
- En los últimos años el crecimiento interanual español en dotación de nueva **infraestructura viaria** es superior al catalán. Asimismo, este último año **el crecimiento** en la dotación de este tipo de infraestructuras en **Cataluña ha sido superior al crecimiento estatal**.
- **Durante el 2013**, la **implicación de vehículos pesados** en los accidentes con víctimas en **Cataluña** se ha **mantenido constante** a la correspondiente al año 2012, mientras que en el **conjunto del Estado** se ha **reducido un 4,6%**. La **accidentalidad en las carreteras catalanas con la participación de vehículos pesados** acumula un **11% de reducción en el período 2007-2012**.
- **Cataluña** tiene un **nivel de infraestructura ferroviaria superior al de España** en todo el período de estudio. **Europa** se mantiene en una **posición cercana a la catalana**, aunque **desde 2011 Cataluña se desmarca** gracias a la **apertura de la red ferroviaria de alta velocidad**.
- En el **período 2007-2013** la **cuota ferroviaria** de acceso al **Puerto de Barcelona** se ha **multiplicado por 4**, mientras que la correspondiente al **Puerto de Tarragona** ha **caído un 11%**.



Oferta infraestructural: Dotación de infraestructura viaria

Durante el año 2012 se constata un **crecimiento de un 2,1% de infraestructura viaria de 4 o más carriles en Cataluña**, mientras que en España es del 1,0%.

- La evolución de toda la serie de estudio (2004-2012), muestra que **el crecimiento interanual español ha sido más elevado que el catalán** (4,0% y 3,5%, respectivamente).
- El **crecimiento** en infraestructura viaria del **último período** analizado se debe a los **desdoblamientos** del eje del Congost (**C-17**) y el eje Costaner (**C-31**). Los datos correspondientes a 2013 recogerán un nuevo punto de inflexión en la serie, fruto de la entrada en servicio del Eje Transversal.



Km/población	2012
Cataluña	170,8
España	311,0
Europa-28	139,5

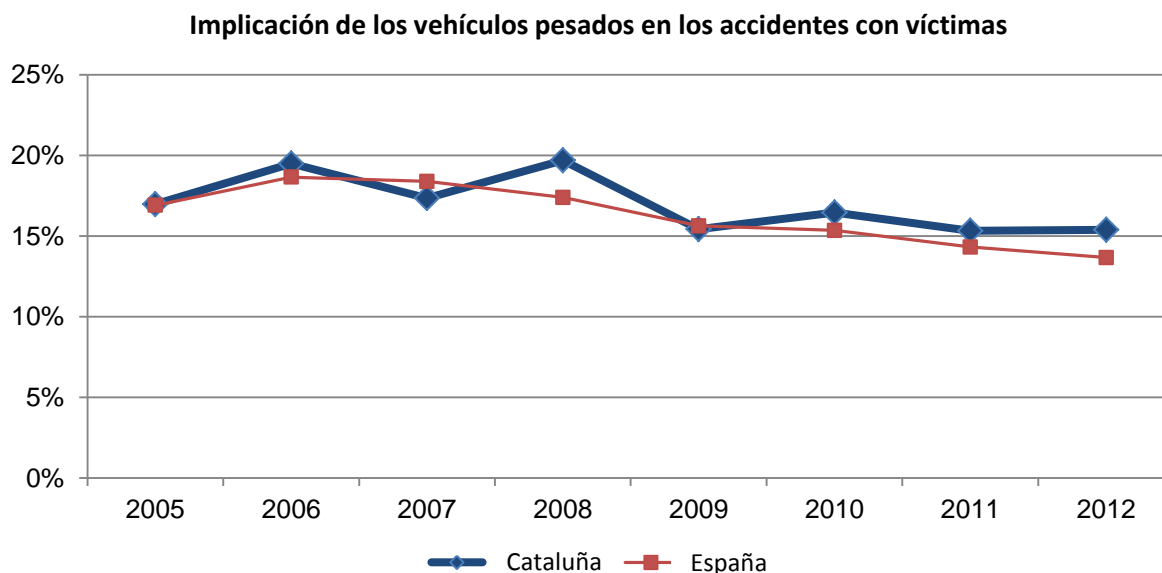
Fuente: Elaboración propia (Anuario estadístico de movilidad del Ministerio de Fomento, INE y Eurostat)



Oferta infraestructural: Evolución de la accidentalidad

La implicación de **vehículos pesados** en el total de **accidentes con víctimas** se ha mantenido bastante **estable en Cataluña**, mientras que en **España** se ha **reducido** un **4,6%**.

- La **prohibición de circulación de vehículos pesados** en la **N-II** en la provincia de Gerona ha comportado una **reducción del 73% de la accidentalidad mortal** en este tramo de la vía durante el **2013**.



Datos avanzados del 2014

El número de **accidentes mortales** en el tramo gerundense de la **N-II** durante el primer trimestre de **2014** es **nulo** (abril de 2014).

Fuente: Generalitat de Catalunya

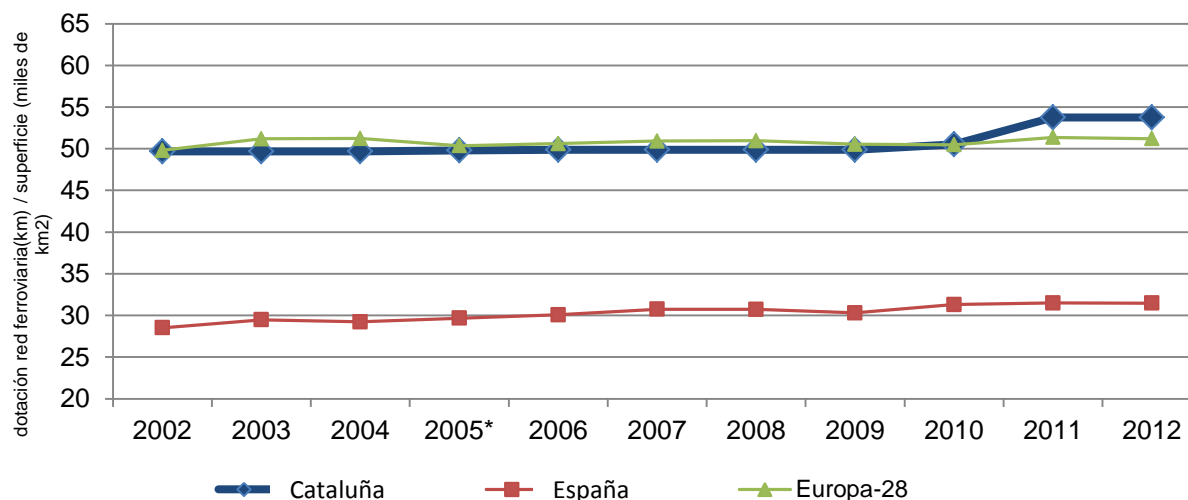
Fuente: Elaboración propia (Anuarios estadísticos de accidentes de la DGT y de la Generalitat de Catalunya)



Oferta infraestructural: Dotación de infraestructura ferroviaria

En términos relativos, **Cataluña** tiene un **nivel de infraestructura ferroviaria superior a la de España** en todo el período de estudio. **Europa** se mantiene en una **posición cercana a Cataluña**, aunque **desde 2011 Cataluña se desmarca** debido a la apertura de la **nueva infraestructura de altas prestaciones**.

- En relación a la **población**, el **2012 Cataluña** tenía un índice de 227,8 km de vía ferroviaria cada millón de habitantes, lo que supone un **0,4% inferior al del año anterior**.
- Se constata que **la comparativa por población invierte la posición catalana**.



Km/población	2012
Cataluña	227,8
España	336,9
Europa-28	439,3

Fuente: Elaboración propia (Anuario estadístico de movilidad del Ministerio de Fomento, Idescat y Eurostat)

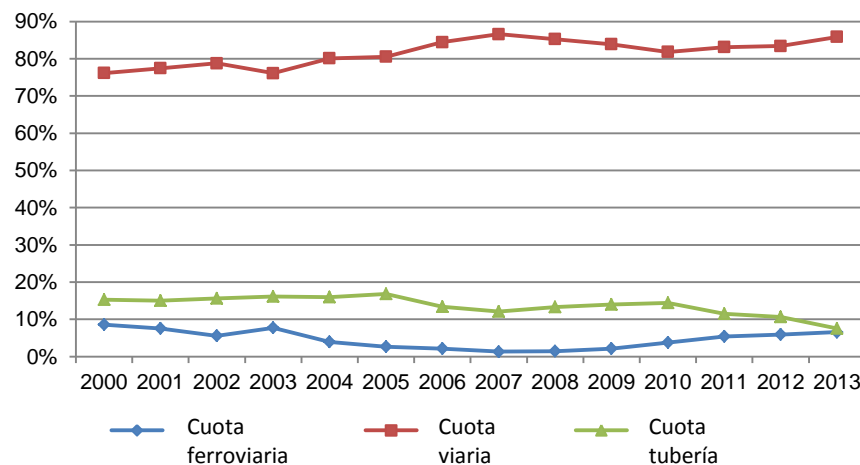


Oferta infraestructural: Cuotas modales de acceso a los Puertos

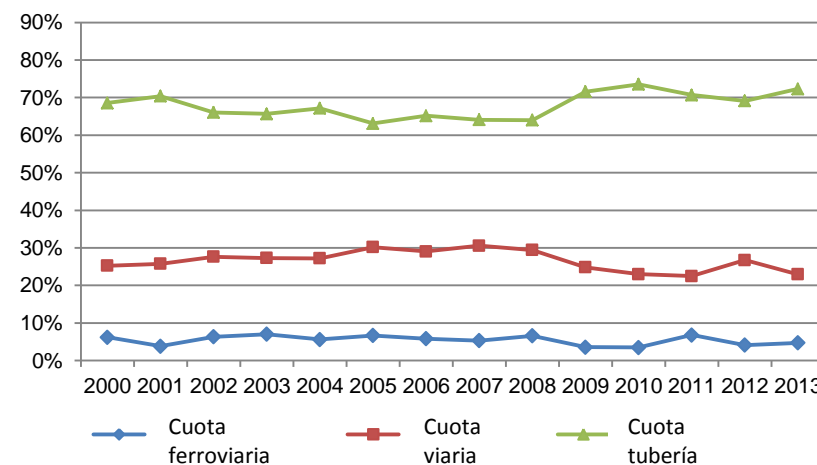
En el último año se ha producido un **aumento significativo** de la **cuota ferroviaria de acceso a los puertos de Barcelona y Tarragona**, con un **aumento del 11,4% y 14,6% respectivamente**.

- En el **período 2007-2013** la **cuota ferroviaria de acceso al Puerto de Barcelona se ha multiplicado por 4**, mientras que la correspondiente al **Puerto de Tarragona ha caído un 11%.**

Puerto de Barcelona



Puerto de Tarragona



Fuente: Elaboración propia (Memorias Portuarias y Puertos del Estado)

Oferta infraestructural: Anejo estadístico



II. OFERTA INFRAESTRUCTURAL

INFRAESTRUCTURAS VIARIAS

- II.1) IMD vehículos pesados en los límites territoriales
- II.2) Porcentaje de vehículos pesados respecto IMD total a los límites territoriales.
- II.3) Evolución de la accidentalidad en Cataluña y en España.

INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

- II.4) Llegadas con retraso.

INFRAESTRUCTURAS MARÍTIMAS

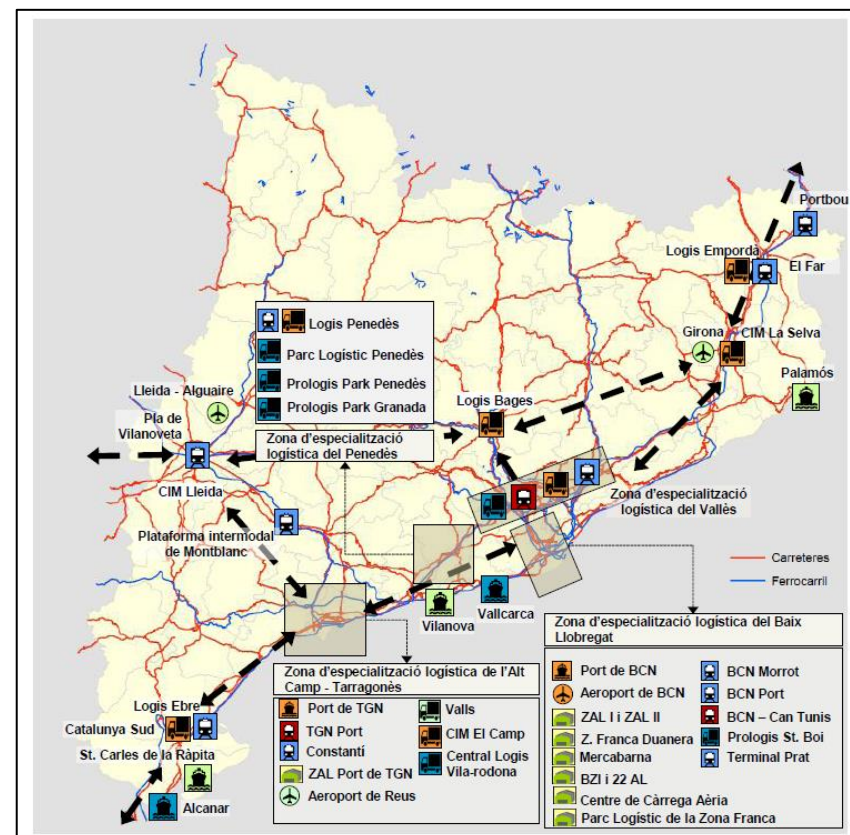
- II.5) El punto de inspección fronteriza del Puerto de Barcelona.

TRANSPORTE AÉREO

- II.6) Evolución del número de inspecciones en el PIF del aeropuerto de Barcelona.

SUELO LOGÍSTICO

- II.7) Las plataformas logísticas de Cataluña
- II.8) Superficie útil de almacén en España
- II.9) Superficie útil de almacén en Cataluña



Índice

1. Introducción

2. Contexto socioeconómico

3. Oferta y Demanda

4. Oferta Infraestructural

5. El mercado inmologístico

6. Eficiencia



Mercado inmologístico: CONCLUSIONES



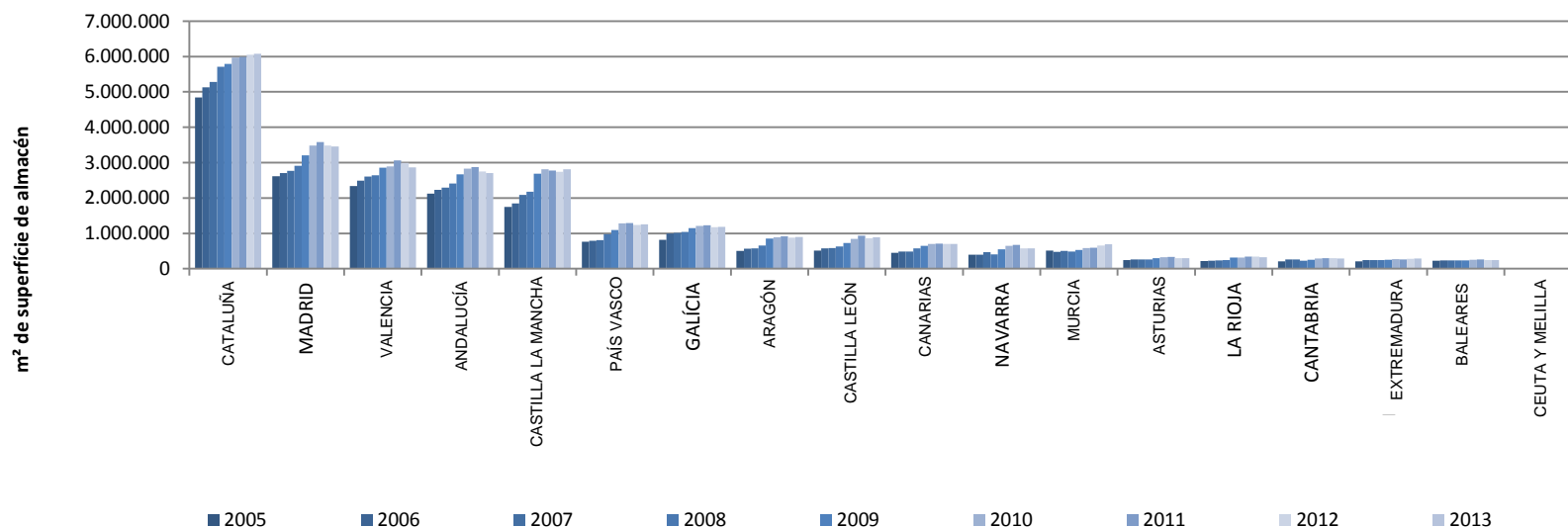
- **Cataluña refuerza el liderazgo estatal de la oferta de superficie útil de almacén en el Estado** con casi el **24% del total** y un **crecimiento del 0,5% entre 2012-2013**.
- Durante el **último bienio** analizado, la **caída del precio del almacén logístico en Cataluña** ha sido del **3,7%**, situando el precio en **3,6€/m²/mes**, ligeramente **por debajo** de la **media europea (5,6€/m²/mes)**.
- Debido a un entorno de consumo, industrial y logístico privilegiado, la plataforma logística del delta, **lidera el ranking de los precios de alquiler a nivel estatal (5,6 €/m²/mes)**, situándose **cerca de la media europea**.

Mercado inmologístico: dotación de suelo logístico



La oferta de **superficie de almacén logístico** suma en **España** más de **25,5 millones de m²**.

- **Cataluña** continua **liderando** esta oferta, con casi el **24% del total** y un **crecimiento del 0,5% entre 2012-2013**, que contrasta con el **estancamiento** del resto del **Estado español**.



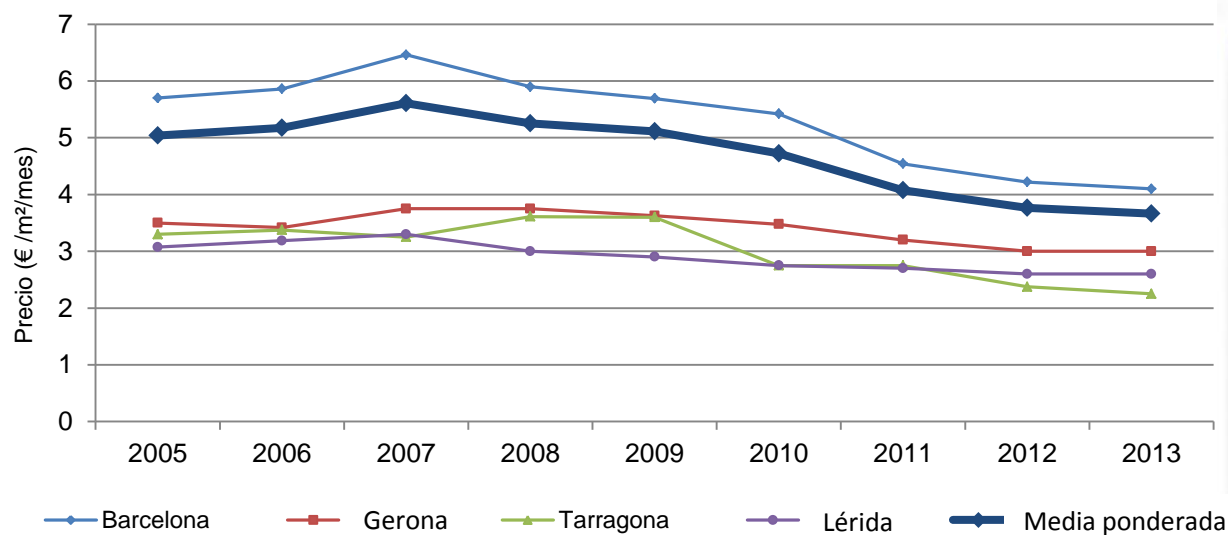
Fuente: Elaboración propia (Censo de almacenes y plataformas logísticas de Alimarket)

Mercado inmologístico: precio del suelo logístico (I)



Cataluña

Siguiendo con la **tendencia iniciada el 2007**, la **caída del precio medio de alquiler de almacén logístico** ha sido del **3,7%** durante el **último bienio estudiado**, llegando a un **valor medio de 3,63€/m²/mes.** Desde el año 2007 el **precio medio** en Cataluña ha experimentado un **descenso superior al 35%**



Datos avanzados del 2014

El inicio de 2014 ha supuesto un **incremento trimestral del 16%** de las rentas de alquiler de suelo logístico respecto al cierre del 2013.

Fuente: BNP Paribas

Fuente: Elaboración propia (Datos de Atisreal, Richard Ellis, Jones Lang LaSalle, Aguirre Newman, BNP Paribas y King Sturge)

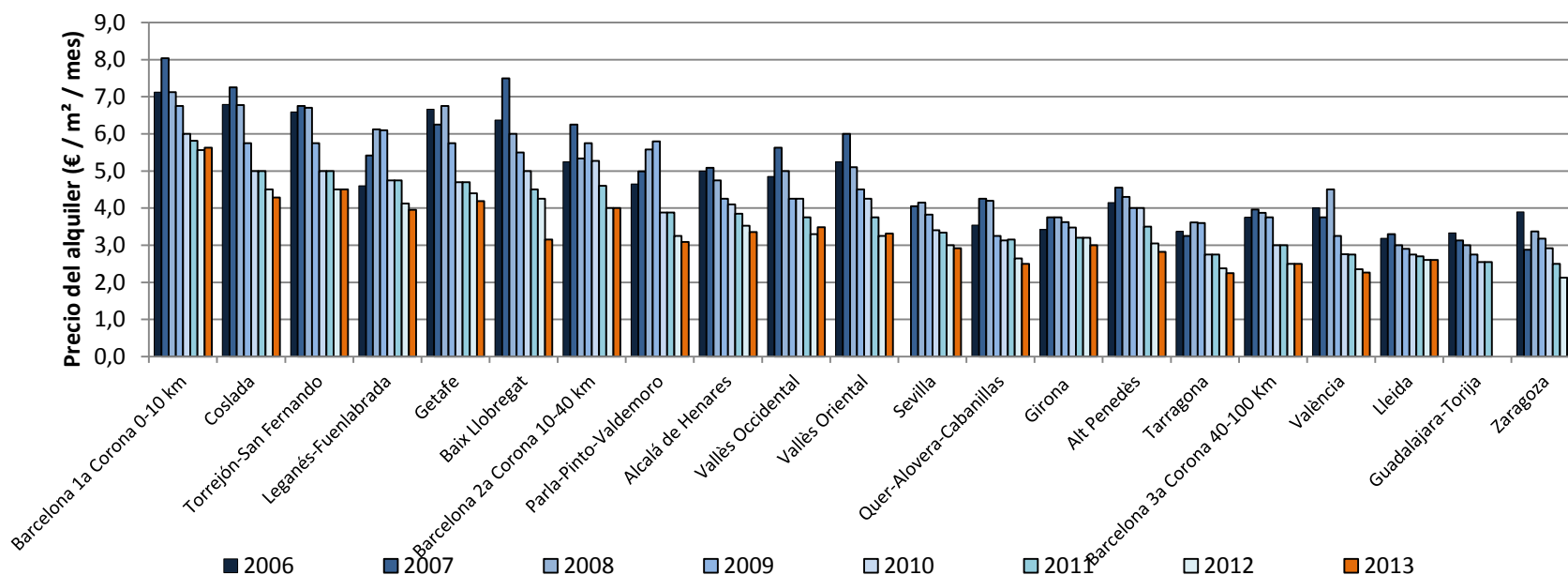
Mercado inmologístico: precio del suelo logístico (II)



España

Durante el 2013, el **precio medio del alquiler de superficie logística sigue disminuyendo en todas las ciudades españolas.**

- La primera corona del área de Barcelona mantiene la **primera posición del ranking de precios** con una cifra de **5,6 €/m²/mes**, el último año.



Fuente: Elaboración propia (Datos de BNP Paribas Real Estate, Richard Ellis, Jones Lang LaSalle, Aguirre Newman, Cushman & Wakefield y CBRE)

Mercado inmologístico: precio del suelo logístico (III)

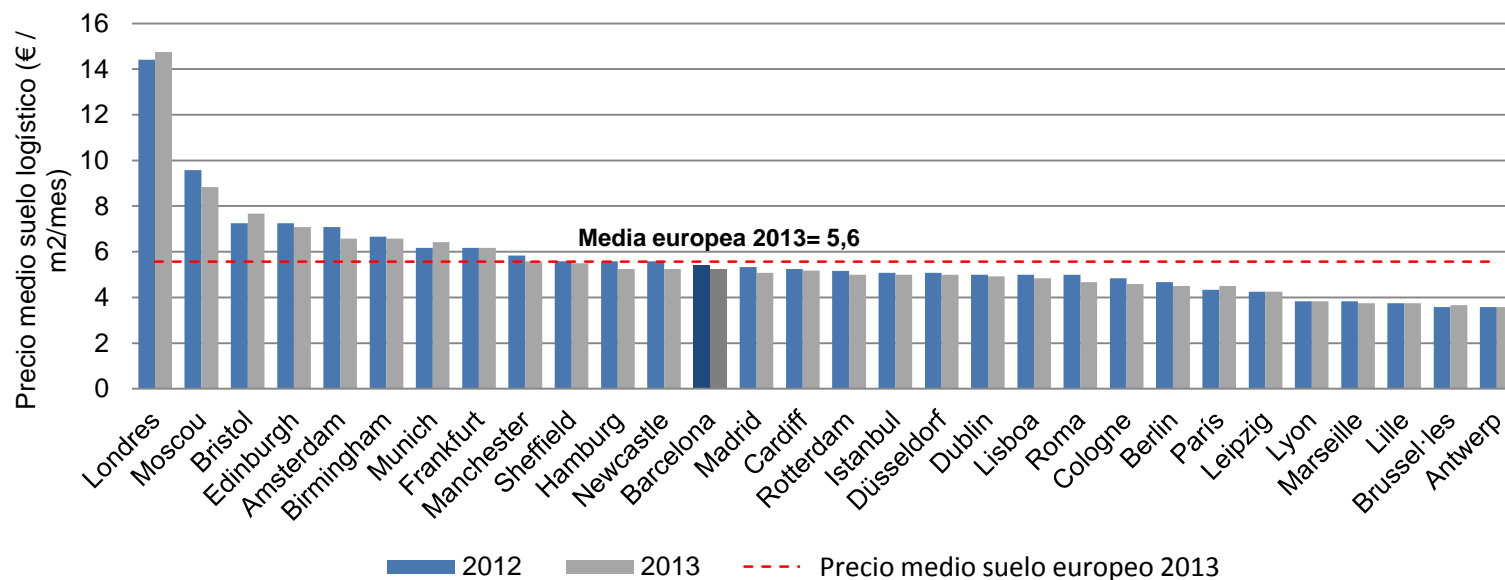


Europa

El precio medio de alquiler de suelo logístico en **Barcelona** se sitúa **muy cerca de la media europea**.

- **Londres** es la ciudad europea con el precio más elevado, llegando a **superar los 14€/m²/mes.**

Precio medio del suelo logístico en las principales ciudades europeas (2012-2013)



Fuente: Elaboración propia (Datos de BNP Paribas Estate (2013))

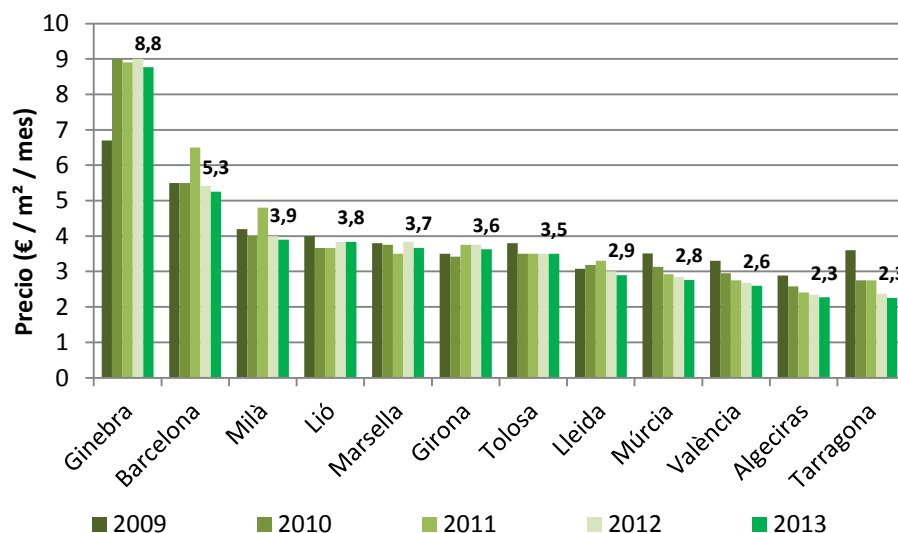


Nuevo Mercado inmologístico: precio del suelo logístico (III)

Corredor Mediterráneo

Barcelona se sitúa en la segunda posición en cuanto a precio de alquiler del suelo logístico, justo después de Ginebra.

Precio medio del suelo logístico en las principales ciudades del corredor Mediterráneo



Fuente: Elaboración propia (Datos de Colliers International, BNP Paribas Estate y CB Richard Ellis)

El mercado inmoelogístico: Anejo estadístico



IV. EL MERCADO INMOLOGÍSTICO

IV.1) Ranking del precio del suelo en las principales zonas logísticas de España

IV.2) Ranking del precio del suelo en las principales zonas logísticas de Europa

IV.3) Ranking del precio del suelo en las principales zonas logísticas del Corredor Mediterráneo

Dades en €/ m ² / mes	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Var 11-12	anual
Barcelona 1a Corona 0-10 km	7,1	8,0	7,1	6,8	6,0	5,8	5,6	-4,3%	-4,0%
Coslada	6,8	7,3	6,8	5,8	5,0	5,0	4,5	-10,0%	-6,6%
Torrejón-San Fernando	6,6	6,8	6,7	5,8	5,0	5,0	-	-	-5,4%
Leganés-Fuenlabrada	4,6	5,4	6,1	6,1	4,8	4,8	-	-	0,6%
Getafe	6,7	6,3	6,8	5,8	4,7	4,7	4,4	-6,4%	-6,7%
Baix Llobregat	6,4	7,5	6,0	5,5	5,0	4,5	4,3	-5,6%	-6,5%
Barcelona 2a Corona 10-40 km	5,3	6,3	5,3	5,8	5,3	4,6	4,0	-13,0%	-4,4%
Parla-Pinto-Valdemoro	4,7	5,0	5,6	5,8	3,9	3,9	3,5	-11,1%	-4,9%
Alcalá de Henares	5,0	5,1	4,8	4,3	4,1	3,9	3,5	-8,4%	-5,7%
Vallès Occidental	4,9	5,6	5,0	4,3	4,3	3,8	3,3	-12,0%	-6,2%
Vallès Oriental	5,3	6,0	5,1	4,5	4,3	3,8	3,3	-13,3%	-7,7%
Sevilla	-	4,1	4,2	3,8	3,4	3,3	3,0	-10,2%	-5,8%
Quer-Alovera-Cabanillas	3,5	4,3	4,2	3,3	3,1	3,2	2,8	-11,1%	-3,8%
Girona	3,4	3,8	3,8	3,6	3,5	3,2	3,2	0,0%	-1,3%
Alt Penedès	4,2	4,6	4,3	4,0	4,0	3,5	2,3	-35,7%	-9,7%
Tarragona	3,4	3,3	3,6	3,6	2,8	2,8	2,8	0,0%	-3,4%
Barcelona 3a Corona 40-100 Km	3,8	4,0	3,9	3,8	3,0	3,0	2,5	-16,7%	-6,5%
València	4,0	3,8	4,5	3,3	2,8	2,8	2,4	-14,5%	-8,5%
Lleida	3,2	3,3	3,0	2,9	2,8	2,7	2,6	-3,7%	-3,3%
Guadalajara-Torla	3,3	3,1	3,0	2,8	2,6	2,6	-	-	-5,2%
Zaragoza	3,9	2,9	3,4	3,2	2,9	2,5	2,1	-15,0%	-9,6%

Font: Elaboració pròpia amb dades de: BNP Paribas Real Estate, Richard Ellis, Jones Lang LaSalle, Aguirre Newman, Cushman & Wakefield i CBRE.]

Índice

1. Introducció

2. Contexto socioeconómico

3. Oferta y Demanda

4. Oferta Infraestructural

5. El mercado inmologístico

6. Eficiencia



Eficiencia: CONCLUSIONES



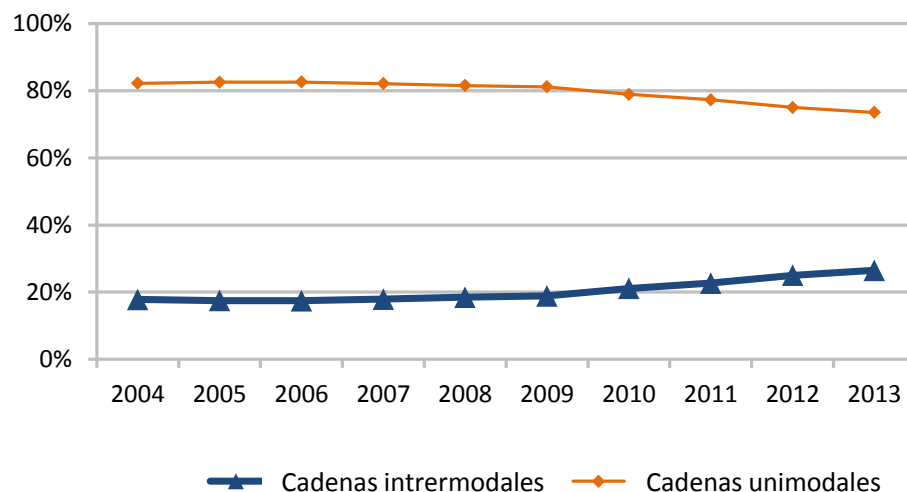
- Las cadenas intermodales han ganado 8,5 puntos porcentuales desde el inicio de la crisis económica. Destaca el aumento de las combinaciones ferrocarril-carretera (+1,7%), ferrocarril-marítimo (+5,8%) y aéreo-carretera (+3,8%) durante el 2013.
- El porcentaje de desplazamientos en vacío se estabiliza alrededor del 41%. Esta ratio toma el valor de 46,5% en los desplazamientos internos, mientras que en los trayectos con internacionales y con el resto del Estado se convierte en el 21%.
- El consumo de combustible y emisiones de gases y partículas por parte del transporte de mercancías viarias han experimentado un descenso de entre el 26-48% durante el período 2006-2012.
- La importancia del GLP como combustible de automoción ha crecido significativamente, entre 2005 y 2013.

Eficiencia : Unimodalidad vs. Intermodalidad



Las **cuotas intermodales** han tendido a **aumentar** durante la **crisis**. Durante el **último período de estudio (2012-2013)** destaca el **aumento** del **peso** de las **cadenas intermodales** basadas en las **combinaciones ferrocarril-carretera (+1,7%)**, **ferrocarril-marítimo (+5,8%)** y **aéreo-carretera (+3,8%)**.

Cuota del transporte intermodal



- Las **cadenas intermodales** han **ganado 8,5 puntos porcentuales** de cuota desde el inicio de la crisis.

Cuotas %	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Unimodales	82,1	81,5	80,9	78,9	77,3	75,0	73,5
Intermodales	17,9	18,5	19,1	21,1	22,7	25,0	26,5

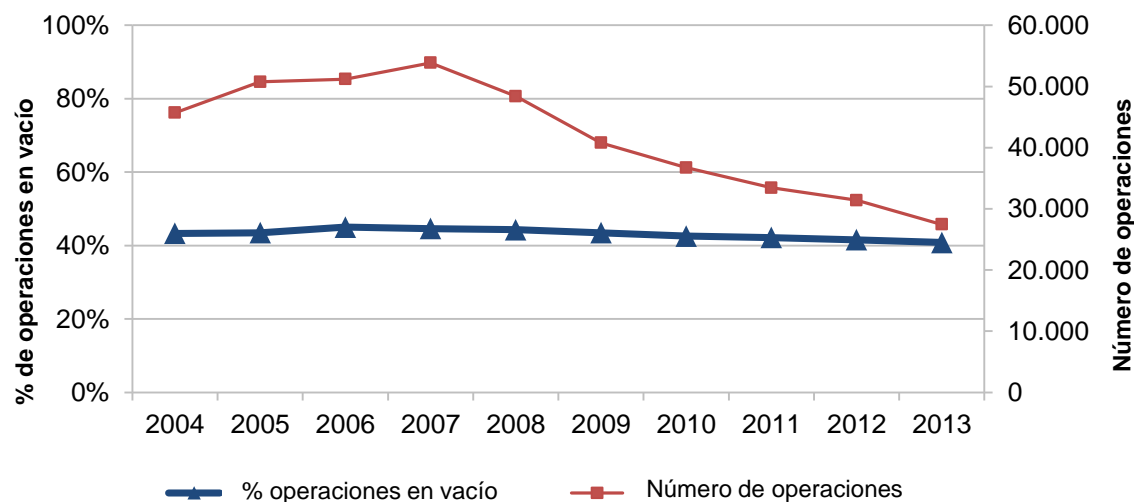
Fuente: Elaboración propia (Datos del Ministerio de Fomento, Renfe, FGC, Puertos del Estado, Aena)

Eficiencia : Desplazamientos en vacío



El porcentaje de **desplazamientos en vacío** ha experimentado un **decrecimiento anual medio del 1,5%** en el período **2007-2013**, situándose alrededor **del 41%** en los **últimos años**.

- Esta **ratio** es especialmente **relevante** en los **desplazamientos internos (46,5%)**.
- Para **tráficos** con el **resto del Estado** e **internacionales** se encuentra alrededor del **21%**.

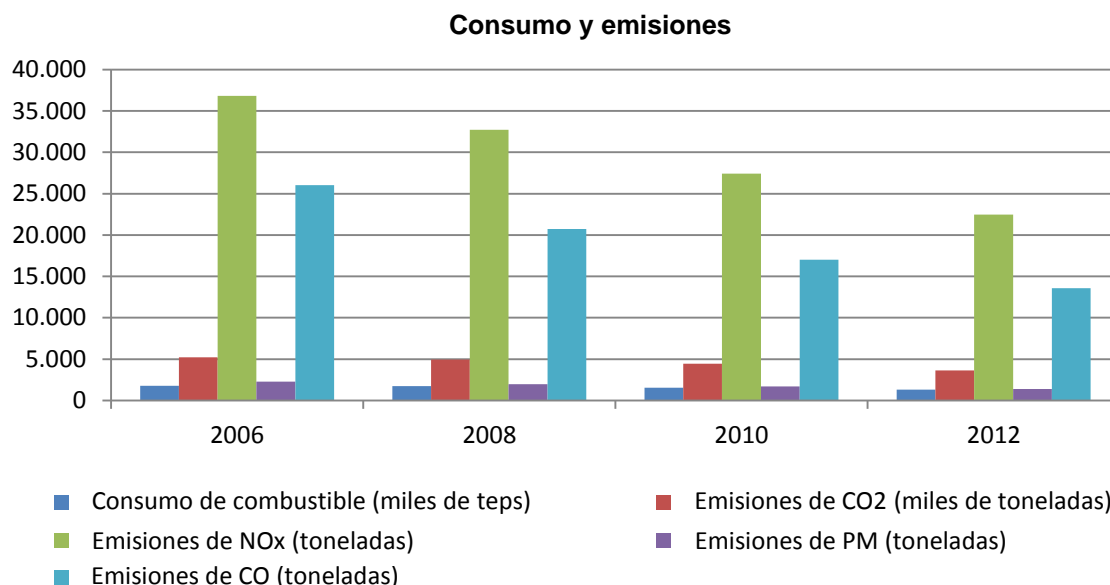


Fuente: Elaboración propia (Datos del EPTMC)



Nuevo Eficiencia : Emisiones del transporte de mercancías

El **consumo** de **combustible** y **emisiones** de **gases** y **partículas** por parte del transporte de mercancías viario han experimentado un **descenso** en el período **2006-2012**, debido principalmente a la **caída** de la **movilidad** y a **mejoras tecnológicas** en los vehículos.



Evolución 2006 - 2012

Consumo	-26%
CO2	-30%
NOx	-39%
PM	-39%
CO	-48%

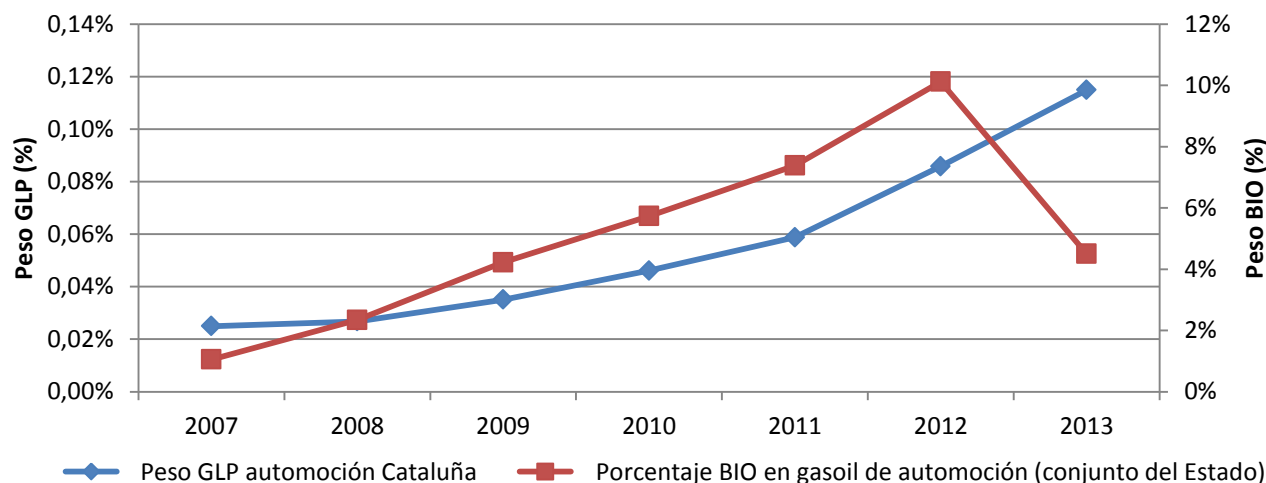
Fuente: Elaboración propia (Datos del *Estudio de seguimiento de la evolución de la movilidad y las emisiones de gases de efecto invernadero y contaminantes en Cataluña para el año 2010* (Institut Cerdà), *Evaluación de la efectividad en la reducción de los consumos energéticos y las emisiones en los escenarios prospectivos y subámbitos de las medidas propuestas en el Plan director de movilidad de la Región Metropolitana* (Institut Cerdà) y EPTMC)



Nuevo Eficiencia : Peso de los combustibles alternativos

A pesar de encontrarse todavía en una fase incipiente, en los últimos años la **importancia del GLP como combustible de automoción** ha crecido significativamente, experimentando **un aumento del 18% anual entre 2005 y 2013**.

- En el caso del **biodiesel**, la aplicación del impuesto de **hidrocarburos** y la **bajada** de la **obligatoriedad** de su uso ha supuesto una **disminución de su consumo durante el año 2013**.



Evolución interanual del peso de los combustibles alternativos (2007-2013)

GLP	+36%
Biocombustibles	+34%

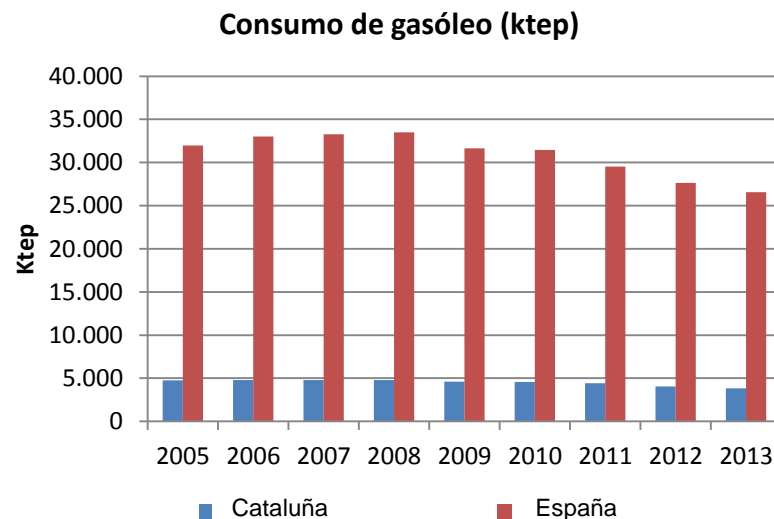
Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del CORES y el ICAEN

Eficiencia: Anejo estadístico



V. EFICIENCIA

- V.1. Estimación de la evolución del transporte intermodal y unimodal
- V.2. Operaciones de transporte y porcentajes en vacío, por tipo de desplazamiento.
- V.3. Antigüedad media de la flota de furgonetas y camiones
- V.4. Parque de vehículos de mercancías en Cataluña
- V.5. Movilidad de los vehículos de mercancías en Cataluña
- V.6. Consumo de gasolina y gasóleo en Cataluña y España





www.cimalsa.cat



**Observatori
de la Logística**