

PLA ESTRATÈGIC DE CIMALSA 2019-2025

Índex

Antecedents	3
Missió i Visió	8
1.- Línies generals de Negoci i Servei 2019-2025	9
1.1.- Lideratge en l'impuls d'una Estratègia Logística de Catalunya	11
1.2.- Desenvolupament i gestió del centres logístics	14
1.3.- Gestió d'altres infraestructures del transport i la mobilitat	20
1.4.- Promoció de la multimodalitat, de nous serveis vinculats al transport ferroviari i del Corredor Mediterrani ...	23
1.5.- Pla d'Impuls i modernització dels sectors Industrials i Logístics de Catalunya	29
1.6.- Consultoria CIMALSA – ILI	35
1.7.- Agenda Ambiental i d'Eficiència Energètica	38
1.8.- Pla de Gestió del Coneixement	40
1.9.- Sostenibilitat Social i Econòmica	43
2.- Aprovació, seguiment i actualització del Pla estratègic	46
3.- Annexos	47

Antecedents

La importància de la logística com a generadora de riquesa pel territori i les empreses, impulsora d'una ocupació de qualitat, i com a suport de les activitats productives, comercials i de consum és inqüestionable.

I l'Observatori de la Logística de Catalunya que impulsa i dirigeix CIMALSA, des de fa 13 anys, ha permès fer el seguiment de la seva evolució a través de diferents indicadors. El més significatiu és el pes de la Logística com a sector econòmic, que queda palès en el percentatge del Valor Afegit Brut (VAB) d'aquest sector sobre el PIB de Catalunya, que se situa en el 13,6%, (l'any 2017).

La fortalesa del sector es posa també de manifest en el fet, recollit igualment per l'Observatori de la Logística, del creixement experimentat pel sòl logístic a Catalunya, superior al 4% en el darrer any, però molt lluny de les necessitats existents i de les que generarà el desenvolupament del Corredor Mediterrani. L'increment del preu dels lloguers ho posa també en relleu.

També resulta interessant constatar el pes de la multimodalitat, com a indicador d'evolució de la mobilitat de mercaderies, tal com està esdevenint també, i de forma més accelerada, en la mobilitat de les persones. En els darrers 12 anys, com constata l'Observatori, la quota del transport multimodal ha augmentat 10 punts, passant d'un 17% l'any 2005 a un 27% l'any 2017.

L'optimització dels fluxos de mercaderies que genera aquesta reordenació de l'activitat ha obligat a racionalitzar les cadenes logístiques i les infraestructures que els donen servei. En aquest context, CIMALSA va rebre, en el seu moment, l'encàrrec del Govern de la Generalitat de desenvolupar la xarxa de plataformes logístiques d'iniciativa pública a Catalunya, tasca que segueix duent a terme en l'actualitat.

El context econòmic i logístic ha anat canviant amb la globalització de l'activitat econòmica, la irrupció de noves formes de comerç, la consolidació d'Internet, els condicionants derivats d'un major i necessari respecte pel medi ambient i la sostenibilitat, en definitiva, han anat introduint noves exigències al nostre Model de Mobilitat, tant de les persones com de les mercaderies i serveis.

En aquest entorn, CIMALSA ha demostrat la seva capacitat no tan sols de desenvolupar una xarxa de plataformes logístiques, sinó també de gestionar-les amb èxit i ara es pot plantejar coherentment la possibilitat de gestionar, de forma més eficient, altres infraestructures de transport. Per això el Govern de la Generalitat, que no és aliè a aquesta nova realitat, impulsa de manera clara aquest canvi cultural i econòmic i proposa ara a CIMALSA abordar nous reptes centrats no tan sols en la Logística, sinó també en la Mobilitat global.

En el camp de les **infraestructures**, CIMALSA ha redactat el Pla d'Impuls als Sectors Industrials i Logístics de Catalunya, per encàrrec directe del Govern de la Generalitat, que també ha encarregat a CIMALSA l'elaboració de l'Estratègia Logística de Catalunya. Un ambiciós projecte que haurà de dissenyar, conjuntament amb agents i promotors públics i privats, el panorama futur de la Logística en el nostre país a curt, mig i llarg termini. I tot això, tenint en compte la importància cabdal que tindrà el Corredor Mediterrani sobre el territori i en l'economia productiva.

D'altra banda, la pròpia concepció dels nous centres logístics ha anat evolucionant. Actualment la intermodalitat pel trànsit de productes es fa essencial alhora que requereix de la màxima comunicació i trànsit de dades per tal d'optimitzar els costos i el nivell de servei de les cadenes logístiques, i per això, els nous centres que actualment està impulsant CIMALSA integren els modes viari, ferroviari i les xarxes de comunicació capdavanteres. Cal tenir en compte que avui no competeixen els Modes sinó les Cadenes Logístiques i és en aquest sentit que la intermodalitat de les dades pren tota la importància per garantir l'operativa de qualsevol cadena productiva i especialment les logístiques.

Participar en els grans projectes ferroviaris, més enllà del desenvolupament de les plataformes intermodals de mercaderies, també constituirà un eix nuclear de l'activitat de CIMALSA.

Si la logística està canviant, la mobilitat de les persones ho està fent d'una manera tant o més accelerada.

La mobilitat i els serveis que se'n deriven es poden contemplar des d'una doble vessant: com a servei estricte a les necessitats del client, a l'usuari o a l'empresa i, també, com a negoci en sí mateix per a la companyia.

S'ha popularitzat, en molt poc temps, el transport de forma compartida i s'ha generat oferta de nous sistemes de transport de persones molt més sostenibles (bicicleta, vehicles elèctrics,...) juntament amb la posada en escena d'innovacions tecnològiques de gran importància (automatització, IoT, vehicles autònoms, megavaixells, impressió 3D...). Això ens permetrà canviar el propi concepte del servei a mobilitat.

En un futur no hi haurà proveïdors de mobilitat modals, sinó globals: parlem de la mobilitat com a servei (“Mobility as a Service” – MaaS). I en l'àmbit de la logística de LaaS (la logística com a servei global) que ofereix la gestió de paquets de transport amb diferents costos en funció de cada necessitat, particularment impulsant l'ús del transport públic intermodal, i on la combinació de modes és la clau per evitar un ús irracional del vehicle privat que provoca congestió i contaminació a les ciutats i al territori en general.

És especialment interessant constatar que en l'àmbit de la mobilitat comença a haver-hi iniciatives que treballen per compartir capacitat de transport amb l'àmbit de la logística de les mercaderies. (Aquest fenomen ja s'ha produït en el subsector del transport aeri: un increment del 10% de l'oferta de seients per a pax a les companyies aèries que operen en un aeroport internacional augmenta les exportacions en un 3,3% i les importacions en un 1,7%).

Participar en els grans projectes ferroviaris, més enllà del desenvolupament de les plataformes intermodals de mercaderies, també constituirà un eix nuclear de l'activitat de CIMALSA. Amb la mateixa idea de futur, els propers projectes de CIMALSA, no es basaran exclusivament en les infraestructures clàssiques, sinó que participaran activament de les xarxes de futur per a la governança de l'IoT, bé sigui amb tecnologies com la fibra òptica o d'altres de futures en vistes als requeriments del 5G.

Compartir espais comporta i comportarà una reducció dels moviments en buit, desaprofitats, que són origen i motiu de moltes de les ineficiències i de la manca de competitivitat econòmica, al marge de l'impacte ambiental negatiu que suposa.

La coopetició és un concepte a desenvolupar en l'àmbit de la logística on les terminals intermodals han de jugar un paper protagonista.

La col·laboració públic-privada, en termes de coneixement i de suport financer, és una component essencial del futur. Sempre preservant i vetllant per l'interès públic, en paral·lel, cal promoure i donar cobertura a la iniciativa privada en un partenariat dirigit per la part pública.

Aquests nous escenaris perfilen un ampli ventall d'oportunitats i reptes on CIMALSA hi té un important paper, actuant sempre sota les directrius del Govern de la Generalitat, en l'impuls i la gestió de noves infraestructures i de nous serveis incorporant, allà on sigui possible, la iniciativa privada.

* * * * *

El Pla Estratègic de CIMALSA 2019-2025 pretén contribuir a la competitivitat de la nostra economia, a potenciar una visió de Catalunya com a ròtula logística continental, a millorar la gestió de les infraestructures i terminals de transport de qualsevol mode, en especial les intermodals, amb l'objectiu de donar un millor servei als usuaris i usuàries (persones i empreses) del sistema del transport, la mobilitat i la logística del nostre País i contribuir a la competitivitat de l'economia catalana.

Missió i Visió

Missió: Oferir als actors del transport, la mobilitat i la logística **la nostra capacitat de promoció i gestió dels millors emplaçaments, les infraestructures més competitives i els serveis més eficients** en clau d'usuari, per contribuir a llur competitivitat i manteniment sostenible, creant llocs de treball de qualitat.

Visió: Liderar l'impuls i la gestió d'infraestructures nodals de transport de referència a Catalunya, en el marc d'una economia global.

1.- Línies generals de Negoci i Servei 2019-2025

1.1.- Lideratge en l'impuls d'una Estratègia Logística de Catalunya

- 1.1.1.- Estratègia Logística de Catalunya
- 1.1.2.- Observatori de la Logística de Catalunya
- 1.1.3.- La Darrera Milla

1.2.- Desenvolupament i gestió de Centres Logístics

- 1.2.1.- Plataformes Logístiques, un model d'èxit
- 1.2.2.- Promoció de Centres de Formació, Serveis i Aparcaments de camions

1.3.- Gestió d'altres infraestructures de transport i mobilitat

- 1.3.1.- Gestió d'Estacions d'autobusos
- 1.3.2.- Gestió d'infraestructures del transport aeri

1.4.- Promoció de la multimodalitat, de nous serveis vinculats al transport ferroviari i del Corredor Mediterrani

1.5.- El Pla d'Impuls i modernització dels sectors Industrials i Logístics de Catalunya

1.6.-Consultoria CIMALSA – ILI

- 1.7.1.- Esdevenir un gestor de coneixement de referència internacional
- 1.7.2.- El Consell Assessor per la Internacionalització de la Logística de Catalunya

1.7.- Agenda Ambiental i d’Eficiència Energètica

- 1.8.1.- Redactar el Pla de Sostenibilitat de CIMALSA.
- 1.8.2.- Proveïment i comercialització de servei d’energia sota models sostenibles.

1.8.- Gestió del Coneixement

- 1.9.1.- Formació interna / externa / professions de futur en el món logístic i de la mobilitat
- 1.9.2.- Creació d’un sistema d’informació estructurada i de gestió de dades
- 1.9.3.- Impuls del coneixement en l’àmbit de la Logística.
- 1.9.4.- Esdevenir un referent en la introducció dels conceptes “smart” i de “sostenibilitat”

1.9.- Sostenibilitat social i econòmica

- 1.10.1.- Gestionar els projectes per assolir resultats òptims econòmics i empresarials
- 1.10.2.- Responsabilitat Social Corporativa (RSC)
- 1.10.3.- Qualitat
- 1.10.4.- Reformular estratègicament la identitat corporativa

1.1.- Lideratge en l'impuls d'una Estratègia Logística de Catalunya

1.1.1.- Estratègia Logística de Catalunya

A Catalunya hi ha diversos actors, públics, privats i institucionals que treballen per a la consolidació d'un sistema Logístic eficient. Els Ports de Barcelona i Tarragona, els Ports de la Generalitat, els Aeroports de Catalunya, les diferents empreses públiques del govern de l'Estat, el Consorci de la Zona Franca de Barcelona, diversos operadors ferroviaris, la pròpia CIMALSA a través de les seves centrals integrades de mercaderies, així com nombrosos agents institucionals (CETMO, BCL, IEMED, IESE, FERMED, ...) i operadors privats.

Tot i això, la necessitat de sòl logístic a tot Catalunya, especialment a la regió metropolitana de Barcelona, i de sòl de suport en el seu *hinterland* fan necessari elaborar un mapa que reculli les potencialitats de Catalunya com a ròtula logística del sud d'Europa, tenint en compte molt especialment les oportunitats i necessitats que es generaran al voltant del Corredor Mediterrani.

La **Secretaria d'Infraestructures i Mobilitat, en col·laboració amb el Departament d'Empresa i Coneixement**, ha encarregat a CIMALSA que elabori un document que defineixi l'**Estratègia Logística de Catalunya**, que integri la planificació estratègica dels diferents actors públics i privats, per crear un Model que permeti impulsar la necessària consolidació del sistema logístic català. Per desenvolupar accions futures, CIMALSA buscarà aliances estratègiques amb els diferents operadors públics i privats.

Aquest Pla inclourà una anàlisi estratègica de les tendències del sector que podran afectar a la nostra activitat futura, amb especial referència, a les noves dinàmiques que impulsarà el Corredor Mediterrani, els impactes del comerç electrònic, les estratègies dels grans “retailers” i la seva afectació en la recerca d’ubicacions i la seva caracterització.

També inclourà una anàlisi DAFO que reforçarà la posició estratègica de Catalunya com a ròtula del comerç i les rutes del transport internacional.

Apuntarà també les tendències del mercat immològic, entenent que les noves necessitats i ubicades ajudaran a vertebrar el territori.

En el marc de l’Euroregió es definiran línies estratègiques comunes de col·laboració amb Occitània.

1.1.2.- Observatori de la Logística de Catalunya.

L’Observatori és un instrument que permet diagnosticar la situació i l’evolució del sector, millorant la seva utilitat. No és només una eina informativa, sinó també és una eina proactiva que facilita la presa de decisions. Aquest Observatori segurament ha estat l’activitat estratègica de llarga durada i bàsica duta a terme en els darrers 13 anys en el nostre àmbit. La consolidació de l’Observatori comptarà amb la col·laboració del CETMO i permetrà la introducció d’indicadors sobre el Corredor Mediterrani.

S’aplicaran i ampliaran els continguts de l’observatori en àmbits sectorials especialitzats d’acord amb les necessitats detectades en el mercats: sostenibilitat, costos ferroviaris, ...

Es realitzaran presentacions específiques a diverses entitats i organitzacions i caldrà que es faci un pas qualitatiu, més enllà, per esdevenir una eina que contribueixi a la presa de decisions per part dels diferents actors, tant públics com privats.

Fins avui, l'Observatori de la Logística de Catalunya presenta resultats i gestiona només sobre la base de resultats (això és com conduir un cotxe mirant sempre el retrovisor). Per tant, incorporarem indicadors “de futur”, sempre molt més costosos d'obtenir, com ara les perspectives dels clients i la valoració dels treballadors.

1.1.3.- La Darrera Milla.

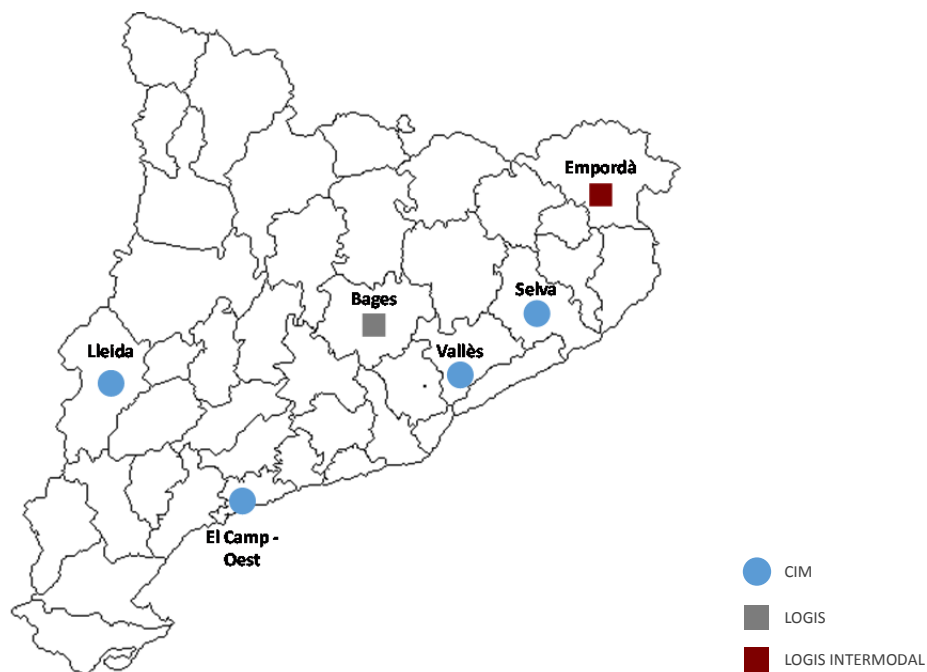
És molt important treballar amb la logística de proximitat, la logística dels darrers quilòmetres, la “darrera milla”, la proximitat al client. CIMALSA treballarà i assessorarà als ajuntaments, en aquest àmbit, donada la contrastada experiència que ha adquirit durant els darrers anys en aquesta matèria.

Ben segur que l'e-commerce ens portarà a un esclat de la Distribució Urbana de Mercaderies. En unes grans ciutats, a totes les poblacions, cada vegada més orientades a mantenir la qualitat de l'aire, reduir emissions de NOx i PM10, caldrà trobar un equilibri amb el fet que els clients, cada cop més exigents, reclamen el lliurament “porta a porta”. CIMALSA pot i ha de ser la ròtula entre les companyies ferroviàries (FGC, TMB, Renfe, ...) que disposen d'espais per acollir micro plataformes o micro hubs de distribució urbana per a les DUM B2B i BTH i els operadors de DUM, així com operar i oferir serveis de recollida de paquets, mercaderies i correu de l'àmbit B2C a estacions ferroviàries, estacions d'autobusos, ...

1.2.- Desenvolupament i gestió de Centres Logístics

1.2.1.- Plataformes Logístiques, un model d'èxit:

Aquest ha estat, fins ara, un model d'èxit: CIMALSA ha promogut un seguit de plataformes logístiques a tot el territori, que estan consolidades i ofereixen un important valor afegit a les empreses.



Centres en funcionament	Superfície	Núm. empreses instal·lades	Núm. treballadors
CIM Vallès	44,0 ha.	34	3.089
CIM Lleida	42,0 ha.	43	810
CIM La Selva	22,5 ha.	19	637
CIM El Camp	42,0 ha.	7	550
LOGIS Bages	8,7 ha.	2	145
LOGIS Empordà	73,0 ha.		
Total	232,2	105	5.231

Centres en funcionament promoguts i gestionats per CIMALSA



CIM Vallès
44 Ha.



CIM Lleida
42 Ha.



CIM la Selva
22,5 Ha.



CIM el Camp
42 Ha.



LOGIS Bages
8,7 Ha.



LOGIS Intermodal Empordà
73 Ha.

La conveniència de prendre posicions estratègiques en el territori, a vegades sense expectatives de desenvolupament a curt termini, i realitzades mitjançant l'adquisició de sòl a crèdit, ha provocat en l'empresa uns nivells d'endeutament difícilment sostenibles. Buscar l'equilibri entre les necessitats de País i els fluxos econòmics que requereix l'estabilitat econòmica-financera de l'empresa serà un dels nostres reptes.

Tots els analistes, amb les dades què disposen, posen de manifest que a Catalunya falta sòl logístic de qualitat, adaptat a les necessitats territorials i econòmiques.

Per això, caldrà seguir treballant en l'àrea immològica, aplicant els principis de la col·laboració públic-privada per compartir costos i beneficis. Combinar projectes sota demanda i projectes estratègics. En definitiva, analitzar per a cada projecte el seu període de maduració i la seva capacitat de generar ingressos.

Prioritzarem l'ampliació de les actuals Centrals per evitar una dispersió de l'ús del sòl i en les noves actuacions s'estudiarà acuradament la seva repercussió econòmica, social i ambiental.

CIMALSA ha de ser una eina potent al servei del país. L'equilibri desitjat no ha de malmetre oportunitats estratègiques, a mig o llarg termini, ja que les actuacions logístiques amb els seus condicionants ambientals i urbanístics obliguen a prendre decisions amb molta antelació i això podria suposar més càrregues financeres de les que serien assumibles en altres tipus d'accions empresarials.

En aquesta línia, CIMALSA treballa en la promoció i gestió de les següents infraestructures, algunes d'elles prevista al *Pla d'Infraestructures del transport de Catalunya - Infraestructures terrestres: xarxa viària, ferroviària i logística*, aprovat per Acord de Govern el 25/07/2006.

Les futures actuacions estaran lligades al desenvolupament d'allò que establirà la Estratègia Logística de Catalunya (*punt 1.1.1*)

1.2.2.- Promoció de Centres de Formació, Aparcaments de camions i Serveis

CIMALSA està gestionant en l'actualitat alguns "Truck Centers", considerats no tant com a simples aparcaments de camions, sinó com a Centres de Formació i Serveis al transportista:

- Castellar del Vallès.
- Zona Franca / Port de Barcelona (Cotraport)
- Àrea d'estacionament Tarragona-Riuclar (ADR)

CIMALSA abordarà la promoció i gestió de nous "Truck Centers" i, quan rebi els corresponents encàrrecs del govern, definirà el model de negoci i validarà la viabilitat de cada nou projecte en aquest àmbit. Es treballarà, preferentment, amb les diferents associacions del món del transport i es concentraran activitats formatives en un sector que necessita formació continuada, reciclatge, formació empresarial i de conductors, noves tècniques d'estalvi energètic, ...

Es tracta d'un sector empresarial format per un gran nombre de PIMES, i les Associacions fan una molt bona feina de cohesió, formació i increment de la cultura empresarial en la línia d'assolir unes empreses més responsables i unes treballadores i treballadors més formats, per aconseguir un increment de la qualificació professional de la gent que treballa en aquest sector. Permetrà també oferir a les PIMES del sector serveis integrats que permetin millorar la seva competitivitat i els resultats econòmics de les mateixes i prioritzarà els punts de recàrrega dels vehicles amb energia neta.

En aquests moments CIMALSA té l'encàrrec d'analitzar i promoure les següents plataformes:

- Centre de Formació del Transport, Serveis i Truck-Center de Barcelona: CIMALSA està treballant en una operació estructural del sector: es tracta de posar al servei de TRANSCALIT (la patronal del transport de Barcelona), una Àrea Formativa, de serveis i d'aparcament de camions.
- Centre de Formació del Transport, Serveis i Truck-Center de Girona: també es treballa amb ASETRANS-GIRONA en un centre d'aquestes característiques.

Cal també analitzar la necessitat de nous aparcaments especialitzats en mercaderies perilloses.

1.2.3.- Posar en servei una aplicació que permeti la visualització d'aparcaments de camions, públics i privats, de Catalunya

Es tracta d'una iniciativa que s'emmarca en la voluntat d'esdevenir un referent en l'àmbit de la tecnologia i la sostenibilitat i que serà d'utilitat per al sector del transport de mercaderies.

Caldrà comptar amb la col·laboració de les organitzacions del sector i d'una empresa especialitzada per desenvolupar l'aplicació sota la concepció i requeriments de CIMALSA.

Serà necessari optimitzar l'ús de les places als aparcaments de camions de residents amb lloguer mensual i cedir les places lliures a altres usuaris temporals, coordinar amb l'ATM els treballs que estan desenvolupant amb els municipis de la seva àrea en el marc de la Taula del sector logístic del Dept. de Territori i Sostenibilitat.

Així mateix convé impulsar una reflexió referent a les tendències del transport vinculades a aquestes infraestructures i com les noves necessitats que se'n derivin s'incorporin en els serveis que s'ofereixin.

1.3.- Gestió d'altres infraestructures del transport i la mobilitat

1.3.1.- Gestió d'Estacions d'autobusos

CIMALSA, per encàrrec de la DGTM (Direcció general de transport i mobilitat) del Departament de Territori i Sostenibilitat serà la titular i, en tot cas, explotarà progressivament la major part de les estacions d'autobusos de Catalunya, sota els criteris de:

- Millorar la qualitat de servei per a l'usuari/a
- Millorar els comptes d'explotació. Alhora, col·laborarà amb la Direcció general de Transport Terrestre i per preparar mesures d'integració i millora del sistema concessionari.
- Analitzar i fomentar la potencialitat de les estacions d'autobusos i crear espais ben comunicats a l'interior de les viles i ciutats i analitzant també el fet que puguin jugar un paper com a baula de la cadena logística.

Hores d'ara, i com a prova pilot, CIMALSA ja gestiona l'estació d'autobusos de Girona i, properament, incrementarà aquesta experiència i es farà càrrec de les estacions d'autobusos de Roses, Blanes, Camprodon, Sant Feliu de Guíxols, Lloret de Mar i Palafrugell.

L'objectiu és esdevenir el titular i operador de totes les estacions d'autobusos al servei de la política de transport de la Direcció general de Transport Terrestre.

1.3.2.- Gestió d'infraestructures del transport aeri

CIMALSA, per encàrrec de la Secretaria d'Infraestructures i Mobilitat del Departament de Territori i Sostenibilitat, serà la titular i, en tot cas, explotarà les àrees de reserva assignades pels Plans directors aeroportuàries mitjançant el desenvolupament de les activitats tant a l'àmbit de les **Unitats de Negoci** (explotació de l'àrea de reserva aeroportuària, assistència a terra, càrrega aèria -si s'escau- i explotació comercial) com a l'àmbit de les **Unitats de Suport** (seguretat operacional i laboral, mediambient i qualitat i planificació).

La diferenciació no es pot considerar dicotomia i es pot justificar tenint en compte l'operativitat de la infraestructura aeroportuària.

Les activitats del Negoci Logístic en el marc aeroportuari s'emmarquen en fases (control, gestió i explotació), en factors diferenciadors de l'activitat i en tipus d'activitats (bàsiques i essencials).

Especialment pel que fa a l'aeroport Lleida-Alguaire es treballarà en la captació del tràfic logístic i de mercaderies i en negocis relacionats amb la indústria aeronàutica, així com la formació.



1.4.- Promoció de la multimodalitat, de nous serveis vinculats al transport ferroviari i del Corredor Mediterrani

CIMALSA té l'encàrrec de la Generalitat de promoure la multimodalitat com a element estratègic en el desenvolupament i competitivitat de l'activitat econòmica del país amb la directriu de que els nous centres que desenvolupi siguin centres multimodals carretera – ferrocarril (Logis intermodal Penedès, Logis intermodal de l'Empordà i Logis intermodal de Montblanc).

CIMALSA participa i, en alguns casos, lidera entitats creades per aquest objectiu. La multiplicitat d'actors (stakeholders) és un fet que cal atendre per raons polítiques, econòmiques i administratives. Hi ha societats, comitès, taules, associacions, grups de treball, clústers. És una característica de les nostres societats, que cal reconèixer i integrar al màxim. Però la millor manera de reduir les contradiccions és liderar-les en diverses formes; presidint-les, finançant-les, impulsant-les. Cal dedicar un esforç que serà rendible a curt, mitjà i llarg termini. Ho identifiquem com una oportunitat.

- Terminal Intermodal Empordà, S.L. (TIE)

Societat Limitada entre Cimalsa (52,68%) i el Port de Barcelona (47,32%) per desenvolupar i promoure l'activitat de la terminal ferroviària de Vilamallà i la futura terminal intermodal d'El Far d'Empordà. Per CIMALSA és un model a impulsar el desenvolupament de les futures terminals, cercant socis del sector públic (com els Ports) i privats.

- Promoció de l'Autopista Ferroviària a Catalunya. Promoció i gestió de plataformes integrades de mobilitat

CIMALSA ha participat i participarà activament en implantar a Catalunya un sistema d'autopista ferroviària:

- El 2010 va signar un acord amb Renfe, Lorry Rail, la Junta d'Andalusia i el Puerto de la Bahía de Algeciras pel desenvolupament i execució d'un projecte d'autopista ferroviària entre el Puerto de Algeciras i el Far d'Empordà, amb connexió a l'autopista ferroviària de Lorry Rail a Le Boulou. El conveni va comportar l'elaboració d'un estudi co-financiat per aquestes entitats i l'any 2013, conjuntament amb el Port de Barcelona i Lorry Rail, es va co-finançar l'Anàlisi de la viabilitat tècnica i econòmica per a la implantació d'una terminal intermodal, amb tecnologia Modalohr i Kockum, vinculada a la Terminal Intermodal de Vilamallà.
- Actualment CIMALSA treballa i lidera, a petició de la Generalitat, l'equip d'implantació d'una autopista ferroviària al Port de Barcelona. Assumirà l'impuls de la multimodalitat i la gestió d'estacions intermodals de ferrocarril i projectes globals de mobilitat. Aquestes grans plataformes tenen una gran complexitat de gestió política, tècnica i administrativa però, en termes financers, poden tenir finançament europeu i també dels PPP. Són i, sobretot, seran l'espina dorsal logística del país. Els molts exemples europeus i internacionals ho certifiquen. Aquesta actuació es portarà a terme en aliança estratègica amb altres operadors de la logística de Catalunya.
- CIMALSA assumirà l'impuls i la gestió de noves estacions intermodals en la seva concepció i explotació comercial. En cada cas caldrà buscar socis que aportin el "know how" necessari sota la coordinació i supervisió del projecte per part de CIMALSA i en coordinació també amb l'empresa ferroviària (o de qualsevol altre mode) titular de l'estació.

- D'altra banda, CIMALSA també estarà involucrada en la construcció de la futura estació de mercaderies d'ample internacional al Port de Barcelona com a node de l'autopista ferroviària que es vol posar en marxa a través d'una societat mercantil amb la participació de l'Ajuntament de Barcelona, de la Generalitat de Catalunya, a través de CIMALSA, i del Port de Barcelona, que acabarà esdevenint un projecte de col·laboració públic – privada. Caldrà que la Generalitat faci la dotació corresponent a CIMALSA per poder materialitzar la seva participació en el consorci encarregat de construir la futura estació.
- Comitè de serveis multimodals català (CSM)
Comitè de treball interdepartamental (Departaments de Territori i Sostenibilitat i d'Empresa i Coneixement), creat a imatge del CDRA, que actua com a facilitador neutral, per apropar l'oferta ferroviària als operadors privats i promoure nous serveis de mercaderies. El Comitè té la vocació d'esdevenir l'eina de promoció multimodal a i des de Catalunya, mitjançant la proximitat a la demanda del mercat. CIMALSA ha de liderar l'activitat d'aquest Comitè i aprofitar la seva proximitat i implicació en el món logístic, a través de carregadors i transportistes multimodals i ha de promoure la recerca, innovació i fons de finançament.

El CSM ha de servir per impulsar serveis de transport multimodal entre Catalunya i la resta d'Europa, mitjançant un model de negoci similar al del Short Sea Shipping, és a dir, buscar la cooperació vertical entre els diferents modes per dissenyar solucions logístiques atractives i sostenibles ambientalment i la cooperació horitzontal entre empreses de diferents sectors per poder carregar els trens en els dos sentis, condició sinequanon per a que la cadena logística sigui competitiva. El CSM disposa dels fons del projecte TRAILS, finançat al 65% pel fons FEDER del POCTEFA, per tal de tirar endavant accions orientades a promoure aquests serveis multimodals fins a final de 2020.

- Taula estratègica del Corredor Mediterrani
Participació activa en el Grup de treball de transport, logística i digitalització, tant com a membre del Comitè de Serveis Multimodals, com per la pròpia activitat de l'empresa.
- Ferrmed
CIMALSA és responsable de la Secretaria Europea del Grup de treball d'Explotació Ferroviària que té per objectiu donar a conèixer i proposar solucions que afectin a l'explotació ferroviària del Corredor Mediterrani (principalment) i la interactuació amb els principals agents responsables.
- Grups de treball del Rail Freight Corridor 6 (RFC6)
Membre del "Advisory Group of Terminals" per tractar els temes comuns a les terminals en la política i desenvolupament del ferrocarril de la Unió Europea.
- Railgrup
CIMALSA ocupa la presidència del Clúster i participa molt activament en el Grup de treball de Transport Multimodal.
- Barcelona-Catalunya Centre Logístic (BCL)
CIMALSA és membre vocal de l'equip directiu de BCL i participa activament en els diferents grups de treball, en la Comissió de transport multimodal de mercaderies i en la Comissió de gestió d'infraestructures i territori d'Infraestructures i també presideix el Comitè d'innovació i tecnologia.

D'altra banda, CIMALSA també ha liderat i lidera projectes amb finançament europeu amb aquesta finalitat, ja sigui promovent la multimodalitat a partir de la creació de nova infraestructura o la seva gestió i la promoció de nous serveis ferroviaris:

- Infraestructura

- Estudis previs i projectes per a la implantació d'una plataforma logística intermodal al sud de la frontera est hispano-francesa (2009, Ten-T)
- Hub logístic Empordà – Vilamallà (2014 – 2020, FEDER)

- Gestió i promoció de serveis ferroviaris. Programes transnacionals desenvolupats amb socis europeus

- IfreightMed (2013 – 2015, Programa Med)
- Trails (2017 – 2020; Programa Poctefa)

Esment especial es mereix el projecte TRAILS, liderat per CIMALSA, que té com a objectiu aconseguir dos nous serveis ferroviaris que travessin la frontera catalana francesa, amb data límit el 20 de novembre de 2020.

Futures Accions:

CIMALSA, tot i enfortint les activitats descrites anteriorment, promourà l'impuls de la multimodalitat en els projectes que potencia (Logis intermodal El Far d'Empordà-Vilamallà, Logis intermodal Montblanc, Logis intermodal Penedès), amb independència de la titularitat de les mateixes, cercant la col·laboració amb tots els operadors ferroviaris públics i privats que gestionen estacions de classificació, TECO'S i altres estacions intermodals privades (com la que promou, per exemple, BASF a Tarragona).

Si bé el Comitè de Serveis Multimodal disposa d'uns recursos bàsics, CIMALSA treballarà per aconseguir recursos per portar a terme aquestes tasques, accions concretes com estudis, plans, comunicació, etc.

CIMALSA treballarà, amb la col·laboració de Railgrup, en la consecució de nous projectes europeus per contribuir a disminuir el risc i/o disposar de més temps per consolidar el nou servei (tot sempre amb transparència, publicitat i sense vulnerar els criteris de competitivitat entre privats), així com de donar una major visibilitat als projectes i serveis que es duguin a terme.

1.5.- El Pla d'Impuls i modernització dels sectors Industrials i Logístics de Catalunya

En el marc del Pacte Nacional per a la indústria, la Secretaria d'Infraestructures i Mobilitat del Departament de Territori i Sostenibilitat traslladà a CIMALSA l'encàrrec de redactar el Pla d'impuls i modernització dels sectors industrials i logístics, amb l'objectiu d'impulsar la competitivitat dels polígons logístics i industrials de Catalunya.

Segons l'esmentat encàrrec, el Pla “estudiarà la implantació i definirà una proposta de model de gestió públic – privada dels polígons industrials i logístics, amb les aportacions dels actors implicats i que garanteixi aspectes com les infraestructures tecnològiques, les capacitats energètiques, la sostenibilitat ambiental, la seguretat i el manteniment i la dotació d'infraestructures i serveis”.

L'objectiu general del Pla d'impuls és revalorar els actius territorials destinats a la generació d'activitat econòmica, industrial i logística, per millorar la productivitat i l'eficiència de les empreses instal·lades o que s'hi instal·lin, i contribuir a millorar les condicions laborals i socials de les persones en ells vinculades.

Caldrà incrementar els recursos que les Administracions públiques i, especialment els Ajuntaments, disposen per mantenir els seus polígons industrials.

Les entitats que han estat col·laborant en aquest debat són:

- *Generalitat de Catalunya*, a través dels següents Departaments i organismes: Departament de Territori i Sostenibilitat, Incasòl, Departament d'Empresa i Coneixement (Direcció general d'Indústria), Departament de la Vicepresidència i d'Economia i Hisenda, Departament de Polítiques Digitals i Administració Pública, Centre de Telecomunicacions i Tecnologies de la Informació (CTTI), Autoritat del Transport Metropolità (ATM).
- *Cambres de Comerç* de: Barcelona, Girona, Lleida, Manresa, Palamós, Reus, Sabadell, Tarragona, Tàrraga, Terrassa, Tortosa, Valls, Consell de Cambres.
- *Diputacions i organitzacions municipalistes*
- *Federació de Municipis de Catalunya (FMC)*
- *Associacions privades / empresarials / sindicals*
- *Altres Administracions i Institucions públiques*

Ja disposem d'un document definitiu i estem en disposició d'iniciar la seva implantació amb la creació d'una Oficina Tècnica gestionada i coordinada per CIMALSA, amb el suport de l'Incasòl i de la Direcció general d'Indústria i amb la supervisió d'un Consell Assessor.

Les dues primeres activitats de l'Oficina Tècnica consistiran en la caracterització dels SAIL (Sectors d'Activitats Industrials i Logístics) i en l'anàlisi dels models de gestió de les àrees d'activitat econòmica, atenent tant a experiències en l'estat espanyol com en altres àmbits internacionals (per exemple els BID).

OBJECTIUS PLA IMPULS (segons el que s'especifica en l'apartat 5.2 del PNI)	PROPOSTES PLA IMPULS	ACCIONS PLA IMPULS
Definir models de gestió pública i/o públic – privada	Classifica els SAIL	▪ Els criteris de classificació s'establiran a partir d'uns requeriments definits en el Pla i d'una metodologia d'Inspecció Tècnica de Sectors (ITS). ▪ La decisió sobre ITS haurà de ser presa pel corresponent òrgan de gestió del SAIL o per l'ajuntament corresponent. ▪ Els SAIL es classificaran en les següents tipologies: - Sector de reserva: Es tracta d'un sector no executat, molt incipient o sense activitats implantades. - Sector de regeneració: És un sector que no disposa de les infraestructures i serveis bàsics, que presenta un nivell de degradació que impedeix la plena funcionalitat del sector i les empreses instal·lades, o que es troba amb un nivell d'obsolescència en la pròpia configuració física del sector o en les seves edificacions. L'INCASOL serà l'entitat encarregada de gestionar i validar la consideració d'un SAIL com a sector de regeneració mitjançant l'oportuna concreció dels criteris per tipificar-lo com a tal. En aquest àmbit es recomana que l'INCASOL elabori un Pla de regeneració de sectors obsolets, que exigirà la corresponent dotació pressupostària - Sector bàsic: És un sector que disposa de les infraestructures i serveis bàsics que exigeix la legislació. - Sector avançat: És un sector bàsic que, a més: · Disposa d'un ens actiu de governança propi capaç de gestionar els espais comuns de titularitat privada, els serveis de valor afegit que disposi o els projectes de millora que es decideixi desenvolupar · Se sotmet a una revisió tècnica periòdica (ITP). - Sector d'excel·lència (SMART POLIGON): És un sector avançat que, a més: · Gaudeix de la certificació ambiental corresponent per a polígons d'activitat econòmica o equivalent. · Ha elaborat els corresponents Plans d'Actuació (Coordinació de Plans d'autoprotecció de les empreses, Plans de Mobilitat Sostenible,...).
	Proposa el model de gestió	▪ Els SAIL constituïts per un únic àmbit territorial podran disposar de l'ens de gestió que considerin més adient entre els proposats al Pla, però hauran de complir les següents condicions per poder gaudir del Pla d'Incentius: - Disposar de conveni amb l'ajuntament corresponent, si s'escau, a fi de garantir una bona gestió dels espais de titularitat pública i d'altres serveis de valor afegit. - Gestionar la conservació i manteniment dels espais comuns de titularitat privada, atès que la gestió dels espais públics de titularitat pública correspon als ajuntaments (quan s'esgota el termini d'actuació de l'EUC). - Regular la relació entre propietaris i/o arrendataris. No tan sols els propietaris sinó també els arrendataris hauran de participar en els òrgans de gestió.

OBJECTIUS PLA IMPULS (segons el que s'especifica en l'apartat 5.2 del PNI)	PROPOSTES PLA IMPULS	ACCIONS PLA IMPULS
Definir models de gestió pública i/o públic – privada	Proposa la creació d'una Oficina d'Assessorament als SAIL	▪ El distintiu de classificació serà atorgat per una oficina que es crearà a l'efecte, que estarà gestionada per CIMALSA, la vessant tècnica de la qual serà responsabilitat de l'INCASOL i comptarà amb la intervenció de tècnics acreditats. ▪ Aquest oficina tindrà les següents funcions: - Registre dels distintius atorgats als SAIL en les seves diverses categories, a fi d e tenir en compte els més eficients per a cada tipus de requeriment per incloure'ls en les accions de promoció pública, en l'atorgament d'incentius,... - Suport i assessorament als SAIL en el procés de classificació. - Orientació en la configuració de plans de millora que permetin als SAIL assolir nivells superiors de productivitat i eficiència. - Configuració, adaptació i implantació d'òrgans de gestió. ▪ Per posar en marxa aquesta oficina caldrà dotar uns medis específics a l'efecte.
Definir el marc normatiu per a la governança de les AAE	Proposa les adaptacions i modificacions normatives a endegar	▪ Al marge del propi Pla d'Impuls, està prevista la redacció d'una llei específica: "Llei de governança de les àrees d'activitat econòmica", que se centri en les següents àrees: - La revalorització de les àrees d'activitat econòmica. - La seva gestió. - La seva regeneració. - El mapa. - Els distintius de qualitat. - L'observatori.

OBJECTIUS PLA IMPULS (segons el que s'especifica en l'apartat 5.2 del PNI)	PROPOSTES PLA IMPULS	ACCIONS PLA IMPULS
Definir una estratègia d'implantació territorial del Pla	Estableix les mesures d'impuls i modernització que seran objecte d'un Pla d'Incentius	▪ Condicions per accedir al Pla d'Incentius: - Haver passat la ITP. - Disposar l'òrgan de gestió d'entre els previstos en el Pla. ▪ Adreçades als sectors de regeneració - Establiment de convenis amb ajuntaments. - Realització d'obres de millora. ▪ Adreçades als sectors bàsics o de categoria superior - Implantació projectes de millora d'infraestructures i serveis. - Implantació de serveis de valor afegit a les empreses - Creació de SAIL a partir d'altres sectors industrials i logístics. ▪ Adreçades a qualsevol SAIL - Rehabilitació i adaptació d'edificis i renovació d'instal·lacions de les empreses. - Reconversió. ▪ Actuacions específiques d'àmbit sectorial (eficiència energètica, reducció de la contaminació, mesures de mobilitat, plans de seguretat personal i dels actius implantats, plans de creació de sinergies entre empreses,...). ▪ Atorgament d'incentius a la implantació d'empreses en SAIL La implantació de noves activitats industrials en els SAIL que es considerin prioritars per part del govern per la seva repercussió en l'activitat econòmica de Catalunya podran gaudir d'incentius especials a la implantació, que es definiran i concretaran en les corresponents convocatòries del Pla d'Incentius. ▪ Concreció del Pla d'Incentius El DTES durà a terme convocatòries anuals del pla d'incentius adreçat a l'impuls i modernització dels SAIL. ▪ Criteris de priorització - SAIL que siguin sectors bàsics, avançats o excel·lents i que no estiguin plenament ocupats. - Implantació d'aquells serveis de valor afegits que siguin més demandats pels potencials usuaris.

OBJECTIUS PLA IMPULS (segons el que s'especifica en l'apartat 5.2 del PNI)	PROPOSTES PLA IMPULS	ACCIONS PLA IMPULS
Definir una estratègia d'implantació territorial del Pla	Fixa el model de finançament del Pla d'Impuls	▪ El finançament de les mesures a implantar en el Pla d'Impuls mantindrà el criteri de coresponsabilitat econòmica per part dels SAIL, i es dotarà a través de les següents fonts: - Dotació pressupostària específica, que dependrà del DTES. - Aportacions, directes o indirectes, d'altres administracions. - Aportacions dels propis SAIL i de les empreses implantades o que s'hi instal·lin. - Recursos que es puguin generar per canvis d'usos en els SAIL.
Definir un sistema d'informació	Elabora el MAPA	▪ Previst pel Pacte Nacional per a la Indústria (PNI) en el seu Punt 5.1 – Inventari de polígons industrials, diferent del Punt 5.2 – Pla d'Impuls i modernització des espais industrials i logístics. ▪ El Pla d'Impuls s'anirà nodrint de la informació del MAPA per dur a terme les accions previstes.
Crear un pla de promoció	Estableix les accions a dur terme en el Pla de Promoció	▪ Les accions de promoció que es duguin a terme estaran orientades inicialment als SAIL que no siguin sectors de regeneració, que hagin passat la ITP i que disposin del corresponent òrgan de gestió amb les exigències fixades en el Pla d'Impuls. ▪ Es fixen les bases i directrius per a la creació d'una plataforma tecnològica orientada a la promoció, la qual es desenvoluparà amb posterioritat: - Destaca i posa en valor els SAIL. - Segmenta la informació. - Determina el tipus d'informació a incloure. ▪ Es fixen els criteris de divulgació de la plataforma tecnològica

1.6.- Consultoria CIMALSA – ILI

1.6.1. Redacció d'un Pla estratègic de consultoria internacional

CIMALSA vol esdevenir un gestor de coneixement de referència internacional. Aquesta activitat es potenciarà amb la recent integració de l'Institut de Logística Internacional (ILI) a CIMALSA.

En l'àmbit internacional s'activaran les relacions amb les entitats i associacions nacionals i internacionals que estan duent a terme projectes en aquest àmbit i s'actuarà coordinadament amb el sector de la consultoria catalana (col·legis professionals).

El CETMO, RAILGRUP, Associacions de Logística, entre d'altres entitats, són alguns exemples de les relacions que cal enfortir per dur a terme projectes conjuntament.

En el vessant d'àmbit més tecnològic, es buscarà la col·laboració amb el CENIT, el CIDOB i altres organismes públics, a fi d'abordar projectes conjunts.



1.6.2. El Consell Assessor per la Internacionalització de la Logística de Catalunya

Per tal de promoure activament l'activitat de consultoria internacional CIMALSA posarà en marxa i coordinarà el **“Consell Assessor en la Internacionalització de la Logística a Catalunya”**, àmbit en el qual comptarà amb la col·laboració del CETMO.

El Consell participarà activament en projectes europeus i internacionals relacionats amb les activitats d'innovació i en la promoció de proves pilot, en l'àmbit de la logística.

Elaborarà un Pla d'acció a curt i mig termini per materialitzar la captació de nous projectes.

S'incentivarà també la relació amb les associacions a les que CIMALSA pertany, a fi d'establir línies de treball conjunes. I s'establiran acords de col·laboració amb altres empreses de consultoria i enginyeria, que permetin la captació conjunta de projectes i l'establiment de Plans d'acció comuns, en l'àmbit de la consultoria, projecte i explotació i gestió.

1.7.- Agenda Ambiental i d'Eficiència Energètica

El compromís de CIMALSA amb la societat es farà palès reafirmant en tots els seus àmbits la seva contribució a la sostenibilitat mediambiental, i també la social i econòmica, enteses com un únic concepte, en el marc del model de transició energètica.

1.7.1.- Redacció del Pla de sostenibilitat de CIMALSA

CIMALSA redactarà el seu Pla de sostenibilitat i de les instal·lacions que gestiona. La societat canvia, les empreses també. Els paradigmes energètics i ambientals avui són diferents dels que hem conegut els darrers anys. CIMALSA es compromet a establir i aplicar un Pla Estratègic Ambiental per encapçalar el desplegament de les accions que s'hi vinculin.

Totes les decisions actuals i futures de l'empresa hauran d'estar regides per un Pla Director Ambiental que serà la base on es definiran i detallaran cadascuna de les instruccions marc, recollides al Pla Estratègic Ambiental i sota homologació de la Norma UNE-EN ISO 14001.

CIMALSA tindrà un paper clau en l'impuls i materialització de mesures de sostenibilitat, i ho pot fer en tres àmbits:

- Com a propietari i/o gestor d'algunes infraestructures, dissenyarà i implementarà mesures mediambientals, que identificarà i planificarà en el temps.

- Concretament, com a gestor d'infraestructures, promourà que en els espais comuns s'apliquin mesures de sostenibilitat, mitjançant una contractació responsable. I facilitarà que les empreses instal·lades puguin implantar mesures pròpies en aquest àmbit.
- Com a promotor d'infraestructures vetllarà per l'aplicació, en els projectes propis, de mesures de sostenibilitat, accessibilitat i de perspectiva de gènere, afavorint la igualtat i la conservació de valors lligats al paisatge, amb la introducció i compliment de els codis ètics i de bones pràctiques.

1.7.2.- Proveïment i comercialització de serveis d'energia sota models sostenibles

Dins de la missió de proveir serveis, i de l'impuls de la sostenibilitat, analitzarà jurídicament la possible transformació en Operador Energètic. N'hi ha avui 524 a l'estat espanyol. Tot polígon logístic, de transport o industrial, cal que tingui en un horitzó 2030 un Pla per ser autosostenible energèticament. Econòmicament ja és viable. És urgent generar uns plans fotovoltàics específics per tots els espais que gestiona o gestionarà CIMALSA. En termes d'economia circular, com a part de la sostenibilitat, cal fer una anàlisi i un projecte específic.

CIMALSA analitzarà la possibilitat d'establir-se com a comercialitzadora d'energia elèctrica pels usuaris de les Centrals i pels usos propis, amb l'objectiu de garantir l'estabilització de preus i la compra certificada verda.

1.8.- Pla de Gestió del Coneixement

1.8.1.- Formació interna / externa / professions de futur en el món logístic i de la mobilitat

Es treballarà en el disseny d'un Pla de Formació que garanteixi la posició de lideratge en els projectes actuals i futurs de CIMALSA.

Els tècnics de CIMALSA participaran en congressos i jornades a fi de d'exercir una posició de lideratge en les activitats pròpies de CIMALSA i rebran la formació adequada per assolir també aquesta posició en les noves activitats que anirà abordant CIMALSA.

Però on cal incidir de manera més significativa és en la formació dels professionals del sector, especialment adreçada a les noves professions en el camp de la logística i el transport.

CIMALSA, coordinadament amb el món associatiu, analitzarà les noves necessitats i participarà activament en la promoció de cicles formatius específics destinats a cobrir aquestes noves demandes. Es crearan grups de treball interns i es generaran intenses relacions amb laboratoris universitaris. Caldrà invertir un percentatge del 3-5% de la xifra de negocis en coneixement aplicat al mateix negoci. Per tant s'impulsarà un Pla tecnològic i de coneixement, incidint especialment en la definició dels corresponents perfils professionals i les necessitats formatives associades. En aquest sentit, la formació dual és una eina clau per apropar la oferta i la demanda.

Si en els anys vinents no generem els diversos Big Data necessaris, la nostra gestió corre el risc d'empobrir-se i farà més difícil la nostra internacionalització.

1.8.2.- Creació d'un sistema d'informació estructurada

Creació d'un sistema d'informació estructurada que permeti elaborar indicadors de seguiment dels projectes i de competitivitat respecte d'altres projectes comparables.

Aquest sistema d'informació permetrà conèixer en cada moment la situació de cada centre i poder comparar-la amb d'altres centres similars amb l'objectiu d'avaluar el nivell de competitivitat, pel que fa a la inversió efectuada en relació als ingressos, les despeses i els resultats, els nivells d'ocupació generats i llur nivell de sostenibilitat.

1.8.3.- Impuls del coneixement en l'àmbit de la Logística.

CIMALSA promourà publicacions i articles tècnics per fer créixer la cultura logística. Tot i tractar-se d'una activitat generadora de llocs de treball de qualitat, CIMALSA és conscient que serà necessari un gran esforç pedagògic i informatiu al respecte.

1.8.4.- Esdevenir un referent en la introducció dels conceptes “smart” i de “sostenibilitat”

- a) Els centres gestionats per CIMALSA constitueixen un entorn privilegiat per dur a terme proves pilot en diversos àmbits relacionats amb la sostenibilitat, la innovació tecnològica, ... atès que es tracta de territoris acotats i tancats amb una gestió integral.

Caldrà establir acords amb entitats i organitzacions líders en diversos àmbits tecnològics per definir, concretar i dur a terme proves pilot que contribueixin a la millora de l'empresa i de la globalització de l'activitat del sector.

- b) La sostenibilitat, la gestió del medi ambient i el concepte d'economia circular són eixos que caldrà potenciar en qualsevol projecte futur que abordi CIMALSA.

Caldrà concretar les implicacions que aquests conceptes tenen en cadascun dels projectes de CIMALSA, tant els actualment operatius com els que estan en procés de desenvolupament i, especialment, en aquests últims serà necessari introduir aquests aspectes en la seva concepció i disseny.

Alguns dels àmbits que caldrà explorar seran:

- L'anàlisi de les possibilitats de digitalització dels centres, on tecnologies com la fibra òptica, les radiofreqüències o d'altres de futures que es vagin esdevenint tinguin un camp de proves on poder implantar-se.
- la identificació dels indicadors més rellevants per fer un seguiment de les implantacions
- l'anàlisi de la implantació de xarxes “Internet of Things”, IoT i el Blockchain en els centres de CIMALSA
- l'anàlisi de les possibilitats de digitalització dels vials principals
- l'elaboració de plans de mobilitat sostenible, amb la col·laboració del CIAC

1.9.- Sostenibilitat social i econòmica

1.9.1.- Gestionar els projectes per assolir resultats òptims, des del vessant econòmic i empresarial

CIMALSA buscarà fórmules de col·laboració públic – privada en els nous projectes previstos, que permetin dur a terme la gestió comptant amb la inversió privada. Es considera que aquesta és la línia que haurà de prevaldre per dur a terme qualsevol nou projecte.

S'establiran diferents tipus d'acords, ja siguin drets de superfície o d'altres que impliquin la col·laboració públic – privada a fi de poder desenvolupar noves infraestructures sense necessitat de comptar amb recursos financers aportats estrictament per CIMALSA i cercant el coneixement compartit.

Abans d'emprendre una nova inversió, es duran a terme els estudis de mercat corresponents que garanteixin la viabilitat de la posició que prengui CIMALSA en cada nou projecte.

Un cop es disposi dels resultats dels estudis de mercat, es realitzaran estudis de prefactibilitat econòmica i financera i es reconsiderarà, si s'escau, l'oportunitat, el dimensionament i la cronologia de posada en marxa de cada projecte, a fi de garantir la seva viabilitat tècnica i econòmica sota els criteris de rendibilitat.

Si es decideix posar en marxa alguna iniciativa que no compleixi aquests criteris, caldrà estimar quins són els resultats previstos i com assegurar la disponibilitat de recursos, per no renunciar a projectes que proposin oportunitats estratègiques.

1.9.2.- Responsabilitat Social Corporativa (RSC)

Es redactarà un Pla d'Acció de Responsabilitat Social Corporatiu, a partir de l'anàlisi dels impactes econòmics, ambientals i socials de CIMALSA, que permeti avançar en un model de desenvolupament i sostenibilitat equitatiu, integrador i ètic.

1.9.3.- Qualitat

CIMALSA ja disposa d'un sistema de gestió de la qualitat conforme a la Norma ISO 9001:2015, que abasta la gestió de les CIMS. La societat certificarà les noves línies d'activitat de l'empresa.

1.9.4.- Reformular estratègicament la identitat corporativa

Caldrà un nou "branding" que expliciti una nova corporació reorientada, com a bandera de canvi.

La incorporació de tecnologies existents (Gis, Big Data, Webs logístiques, IoT, 5G, Narrowband networks, i tecnologies per a la generació d'informació connexes) en la ben coneguda cadena, provinent del mètode científic, que determina que és

bàsic la generació de dades que, proveïdes d'intel·ligència, generen informació que alimenten models i generen coneixement.

- Revisar la imatge corporativa
- Refer la pàgina web
- Dur a terme un projecte de senyalització de tots els centres
- Abordar la presència de CIMALSA en l'àmbit de les xarxes socials
- Disposar de sala de premsa virtual pròpia
- Establir un Pla de Comunicació i de mitjans que posi en valor els actius de l'empresa, amb una doble acció: una destinada a la premsa i a altres mitjans especialitzats (del sector portuari, logístic, econòmic i d'empresa) i l'altra acció destinada al públic en general, adreçats als mitjans generalistes, per donar a conèixer l'impacte social que aquesta activitat té pel seu benestar.

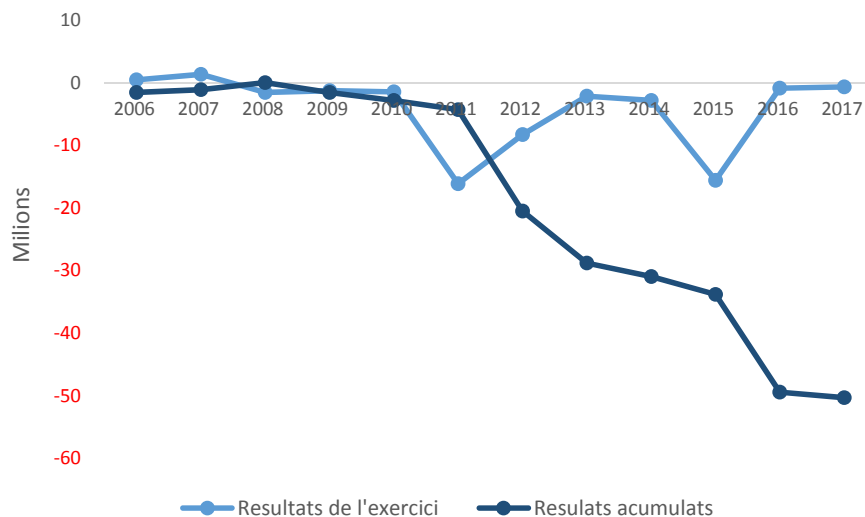
2.- Aprovació, seguiment i actualització del Pla

Aquest Pla estratègic ha estat aprovat en la sessió del Consell d'Administració de CIMALSA celebrat en data ... i serà objecte de seguiment pels responsables interns de cada àmbit d'actuació, mitjançant la creació d'una fitxa que permeti mesurar el seu progrés.

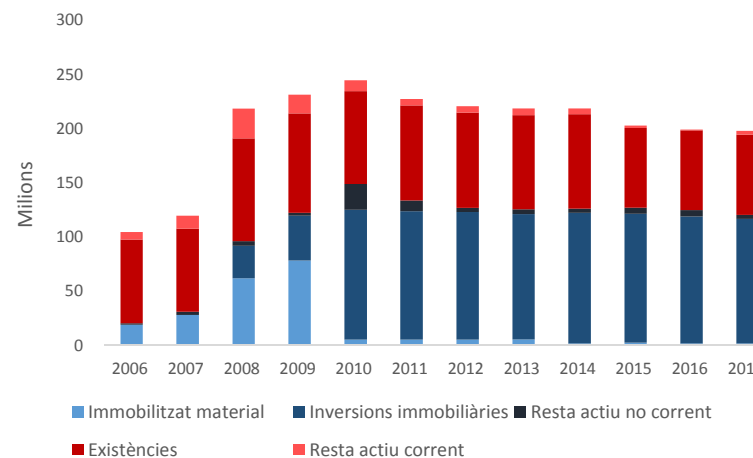
Aquest Pla serà lliçant i serà revisat i actualitzat anualment per part del Consell d'Administració, el qual aprovarà la seva versió revisada.

3.- Annexos

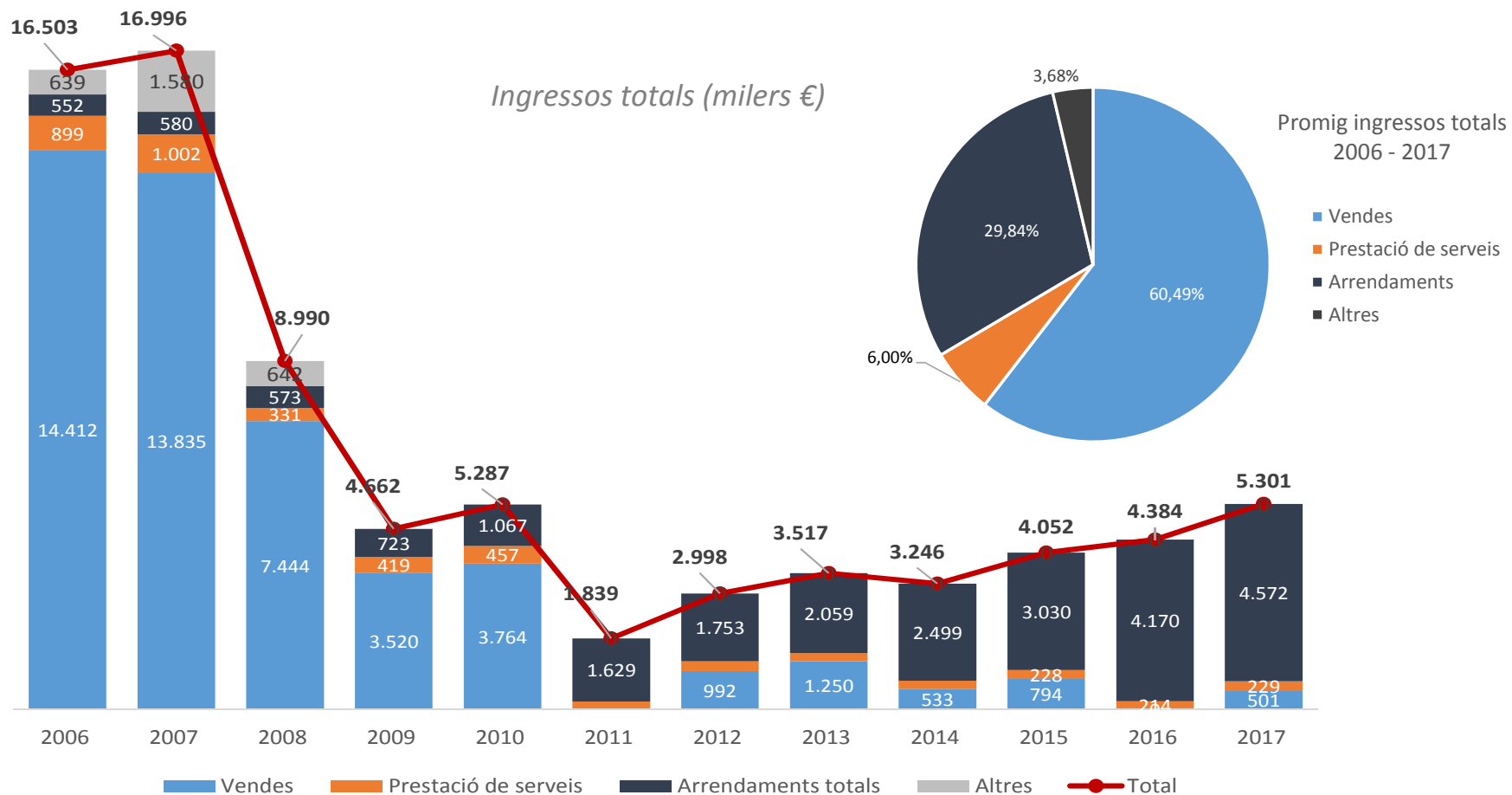
La crisi econòmica dels darrers anys va fer caure els ingressos per vendes, generant un resultat acumulats negatius importants, als que cal sumar efectes d'operacions extraordinàries (50 milions d'€)



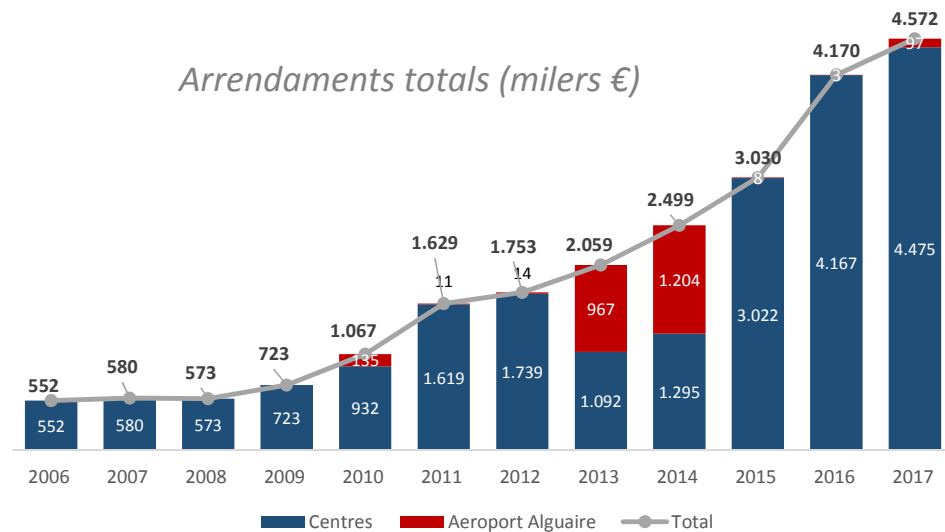
La presa de posicions en sòl a molt llarg termini (operacions de molt llarga maduració) implica la immobilització d'inversions que no generen ingressos



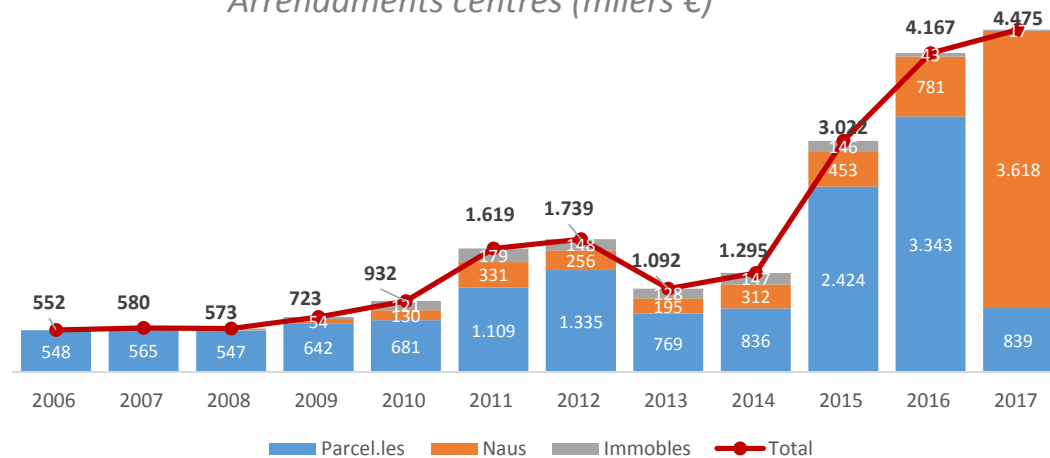
Els ingressos derivats de les vendes són estacionals. La crisi va consolidar un nivell d'ingressos per sota de les previsions.



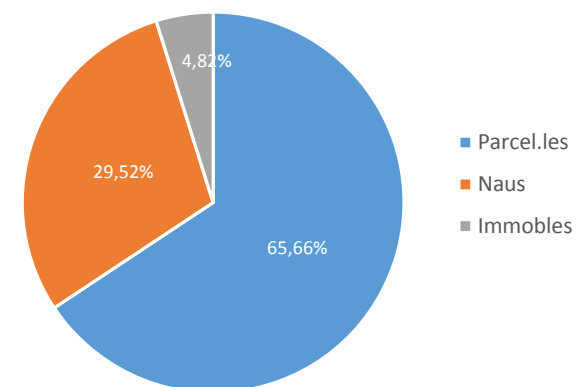
Arrendaments totals (milers €)



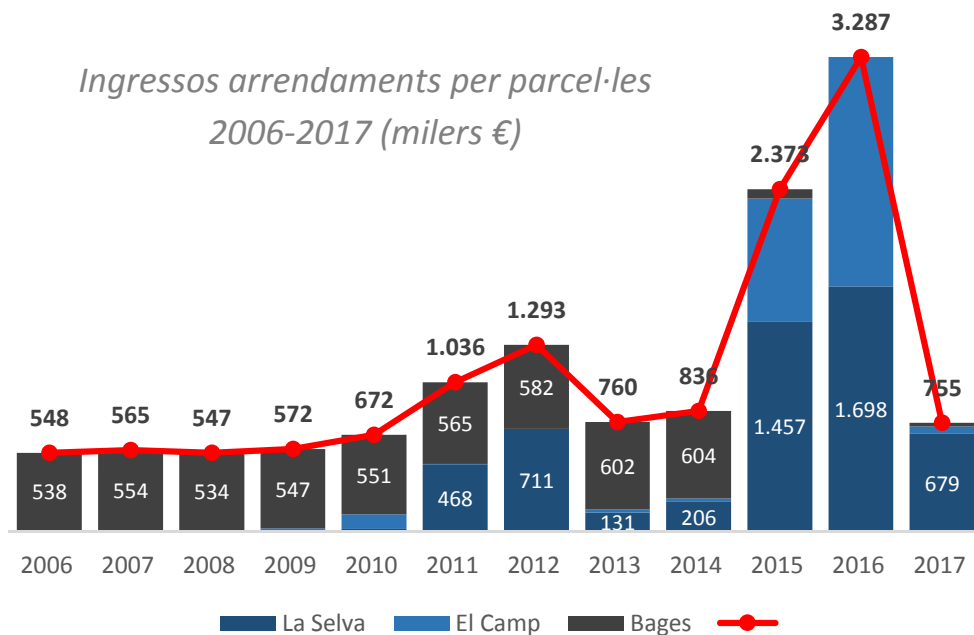
Arrendaments centres (milers €)



Promig arrendaments centres 2006 - 2017

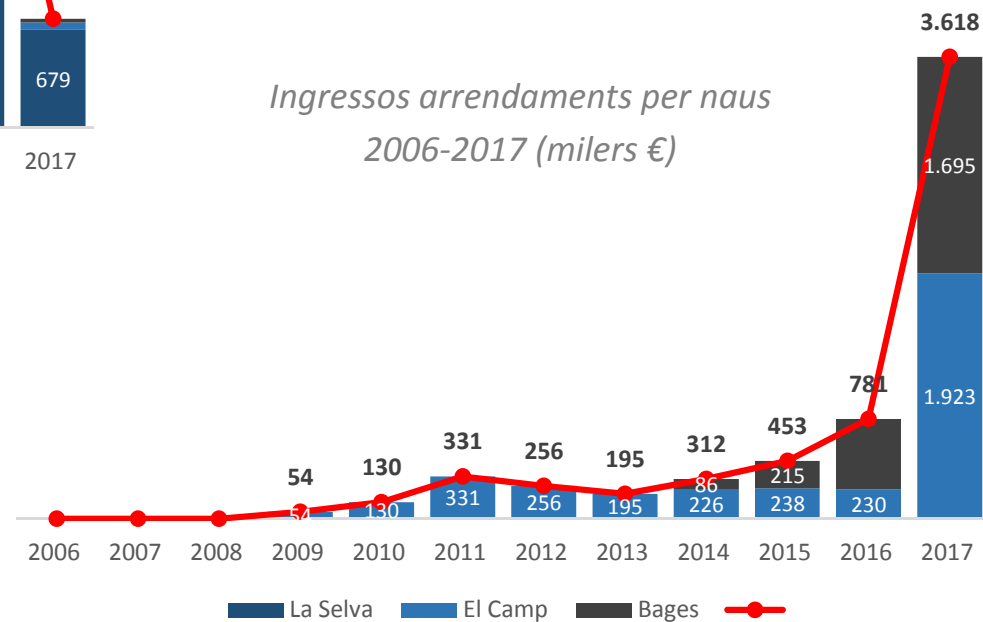


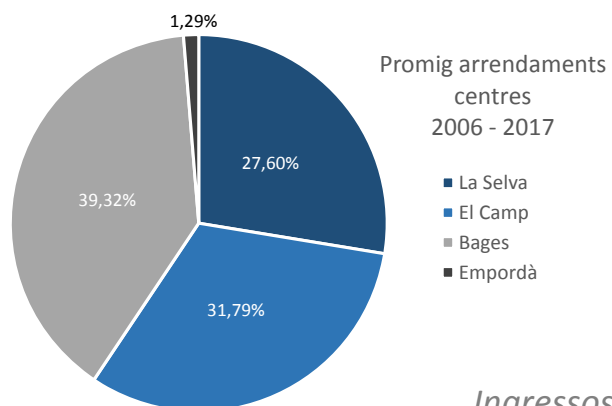
*Ingressos arrendaments per parcel·les
2006-2017 (milers €)*



La reducció dels ingressos per parcel·les en el 2017 s'ha vist compensat per l'arrendament de naus

*Ingressos arrendaments per naus
2006-2017 (milers €)*





*Ingressos arrendaments per naus
2006-2017 (milers €)*

