



Observatori de la logística

**Els indicadors de competitivitat del sistema
Logístic Català**

22 de desembre de 2011

Institut  Cerdà

Índex

1. Introducció

2. El sector logístic

3. El mode viari

4. El mode ferroviari

5. El mode marítim

6. El mode aeri

7. Sòl logístic



Introducció

L'Observatori de la logística és:

- Una eina **d'avaluació continua de les necessitats dels sectors econòmics en relació al sistema d'infraestructures i serveis logístics.**
- Un **punt de trobada entre les empreses i els agents decisors** que permet integrar les necessitats del teixit empresarial amb la planificació / gestió d'infraestructures i serveis.

Els objectius dels Indicadors de Competitivitat del Sistema Logístic són:

- Crear un **marc de referència estable al llarg del temps** basat en paràmetres reals i d'objectivitat en l'observació.
- **Monitoritzar les dades més rellevants** del sistema logístic i **analitzar-ne l'evolució** mitjançant el contrast amb experts en cada matèria.
- Arribar a ser una **eina que aportí informació per a la planificació i gestió del Sistema Logístic.**

Introducció

L'estructura del document:

- ❑ El treball està format per **dues parts principals**:
 - ✓ **Cos del document**, que **conté els indicadors**.
 - ✓ **Annex estadístic**
- ❑ El **cos del document es divideix en**:
 - 1.- Marc del sector logístic
 - 2.- El mode viari
 - 3.- El mode ferroviari
 - 4.- El mode marítim
 - 5.- El mode aeri
 - 6.- El sòl logístic
 - 7.- Quadre d'Indicadors resum

TAULA DE CONTINGUTS

0. INTRODUCCIÓ	3
0.1. ANTECEDENTS I OBJECTIUS	5
0.2. ESTRUCTURA	5
1. EL MARC DEL SECTOR LOGÍSTIC	7
1.1. INTRODUCCIÓ	9
1.2. INDICADORS	11
2. EL MODE VIARI	21
2.1. INTRODUCCIÓ	23
2.2. INDICADORS	25
3. EL MODE FERROVIARI	35
3.1. INTRODUCCIÓ	37
3.2. INDICADORS	37
4. EL MODE MARÍTIM	47
4.1. INTRODUCCIÓ	49
4.2. INDICADORS	51
5. EL MODE AERI	59
5.1. INTRODUCCIÓ	61
5.2. INDICADORS	62
6. EL SÒL LOGÍSTIC	67
6.1. INTRODUCCIÓ	69
6.2. INDICADORS	70
7. QUADRE D'INDICADORS RESUM	75
7.1. EL MARC DEL SECTOR LOGÍSTIC	75
7.2. EL MODE VIARI	75
7.3. EL MODE FERROVIARI	76
7.4. EL MODE MARÍTIM	76
7.5. EL MODE AERI	77
7.6. EL SÒL LOGÍSTIC	78
APÈNDIX.- DADES ESTADÍSTIQUES DEL SECTOR LOGÍSTIC	79

Introducció

L'estructura dels Indicadors de competitivitat:

El cos del document conté **19 indicadors rellevants del sector logístic**.

Cada indicador té una estructura de **7 apartats**, que aborden els següents temes:

- **Motivació:** Raó per la qual s'ha escollit l'indicador.
- **Definició:** Valor que representa l'indicador (unitats)
- **Evolució:** Mostra l'històric de valors de l'indicador i un gràfic de tendència.
- **Rellevància i anàlisi de tendència:** Descriu l'evolució que s'observa i en la mesura del possible, fa una estimació de la tendència esperada.
- **Metodologia:** Explicació dels càlculs i criteris establerts per a la confecció de l'indicador.
- **Fonts:** Origen de les dades utilitzades per el càlcul de l'indicador.
- **Informació estadística de referència recollida a l'annex:** Dades estadístiques vinculades a l'annex que són d'interès per a la comprensió de l'indicador.

Introducció

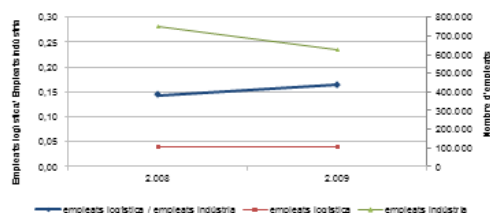
INDICADOR 2. GENERACIÓ D'OCCUPACIÓ DEL SECTOR LOGÍSTIC

1.- MOTIVACIÓ: Disposar d'una dada que permeti avaluar periòdicament la relació entre el volum de treballadors que es genera en logística respecte al generat pel sector industrial.

2.- DEFINICIÓ: Nombre d'empleats del sector logístic, dividit pel nombre d'empleats en indústria.

3.- EVOLUCIÓ:

INDICADOR 2 Generació d'ocupació del sector logístic	2008	2009	Δ 08-09
	0,14	0,17	15,0 %



Dades complementaries	2008	2009	Δ 08-09
Empleats en logística	106.644	103.269	-3,2%
Empleats en indústria	749.000	625.150	-16,5%

4.- RELLEVÀNCIA I ANÀLISI DE TENDÈNCIA:

L'estudi de l'evolució del paràmetre del nombre d'empleats, i la comparativa d'aquest nombre entre sectors, contribueix a explicar el posicionament i pes específic dins del teixit econòmic de les activitats de logística i transport.

Pel que fa referència al nombre d'empleats, mentre que el sector industrial ha mostrat un decreixement d'un -16,5% en aquest últim any, el sector logístic ha experimentat un lleuger descens (-3,2%). A més, en el període 2003-2007 el nombre d'empleats del sector de la logística i el transport ha crescut a un ritme del 3,7% anual. Aquests fets indiquen un augment en la importància del sector logístic com a generador d'ocupació.

Una altra variable interessant, tot i que no ho contempla l'indicador, resulta de dividir el nombre de recursos humans necessaris per volum de facturació, s'obté que el sector de la logística i el transport es troba per sobre de la indústria en termes de mà d'obra necessària per volum de negoci generat. En el cas de la indústria, l'any 2009 va disminuir respecte l'any anterior i es va situar al voltant dels 19,2 empleats per 1M€, xifra que per al sector logístic va experimentar un augment proper al 9% situant-se en 25,9 empleats / M€.

5.- METODOLOGIA

En base a les dades que proporciona l'Institut d'estadística de Catalunya referents a l'ocupació per sectors i a l'enquesta anual de serveis que dona la possibilitat d'obtenir de forma desagregada l'ocupació per subsectors, s'ha calculat el nombre d'empleats que es generen al sector logístic (definit a l'indicador 1) dividit pel nombre d'empleats que es generen al sector industrial.

6.- FONTS:

- Enquesta anual de serveis (Institut d'Estadística de Catalunya).
- Anuari estadístic de Caixa Catalunya.

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

- I.2.- Evolució del PIB de Catalunya a preus corrents per sectors.
- I.3.- Evolució del PIB de Catalunya a preus constants (Base 2000).
- I.5.- Estimació de l'evolució del sector logístic i del transport.
- I.6.- Nombre d'empleats per sectors a Catalunya.

Introducció

Procés d'obtenció de la informació:

- **Fonts primàries:**

- **Orientades a l'anàlisi del context econòmic:**

- Institut d'estadística de Catalunya
 - Instituto Nacional de Estadística
 - Eurostat
 - ...

- **Per a l'obtenció de dades sectorials específiques:**

- Enquesta permanent del transport de mercaderies per carretera (Ministeri de foment).
 - Bases de dades sobre les circulacions de mercaderies: RENFE, ADIF i FGC.
 - Memòries estadístiques dels Ports.
 - Dades estadístiques d'Aena i Clasa.
 - Dades de IMD (Servei català de trànsit)
 - Cens de Magatzems i plataformes logístiques (Alimarket)
 - ...

- **Fonts secundàries: contrast dels principals resultats amb experts en els diferents àmbits d'especialització del sector.**



Índex

1. Introducció

2. El sector logístic

3. El mode viari

4. El mode ferroviari

5. El mode marítim

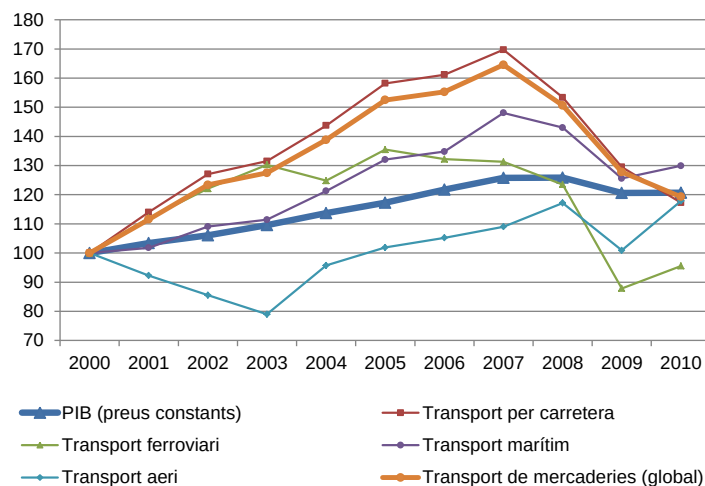
6. El mode aeri

7. Sòl logístic



El sector logístic: Volum global

L'any 2010 el sistema logístic català va gestionar un total de 402 milions de tones de mercaderia. El darrer any s'ha produït un alentiment en el ritme de descens del volum mogut.



El PIB vers els modes de transport a Catalunya

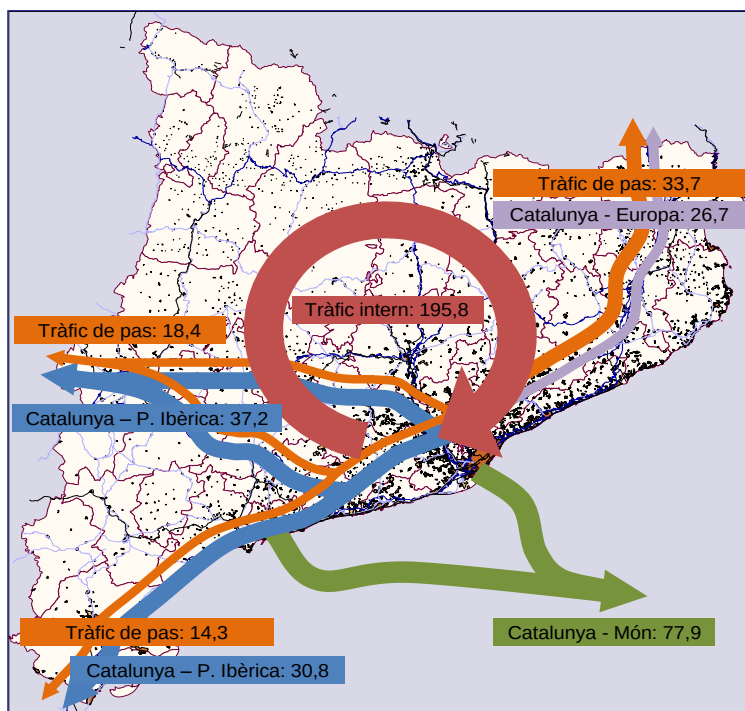
Font: Elaboració pròpia (dades del Ministeri de Foment i Idescat)

- En el període 2000 – 2007 aquesta xifra va créixer a un ritme del 6,7% anual, arribant l'any 2007 a 541,3 Mt.
- La crisi ha provocat un canvi de tendència, amb un descens de les tones del 26% entre 2007 i 2010.
- En el darrer període analitzat (2009-2010), les tones mogudes han caigut un -5,5%. No obstant, l'anàlisi per modes, mostra com només el volum mogut per carretera segueix decreixent:

- Carretera: - 9,4%
- Ferroviari: + 8,7%
- Marítim: + 3,5%
- Aeri: + 16,3%

El sector logístic: Tipus de tràfics

El tràfic intern segueix perdent quota degut a que és el que experimenta una major caiguda en els volums moguts.



Font: Elaboració pròpia (Dades del Ministeri de Foment, Renfe, FGC, Ports de l'Estat, Aena) (Milions de tones)

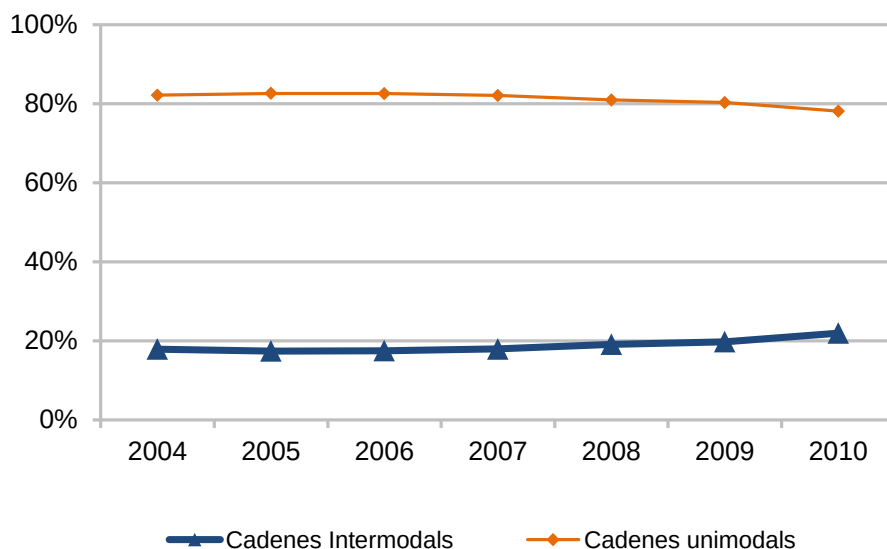
Volum de mercaderies:

- Any 2007: 541,3 Mt.
- Any 2008: 500,7 Mt.
- Any 2009: 425,6 Mt
- Any 2010: 402,0 Mt

Tipus de tràfic	2007	2008	2009	2010
Intern	57%	54%	53%	49%
Marítim / aeri	16%	17%	18%	19%
Amb la resta d'Espanya	15%	16%	16%	17%
De pas	7%	8%	8%	8%
Internacional terrestre	5%	5%	5%	7%

El sector logístic: Unimodalitat vs. Intermodalitat

Les quotes intermodals han tendit a augmentar durant la crisi. Aquest fet es degut, no tant a una captació de fluxos d'aquestes cadenes, com a una major caiguda del volum mogut per les cadenes unimodals de carretera.



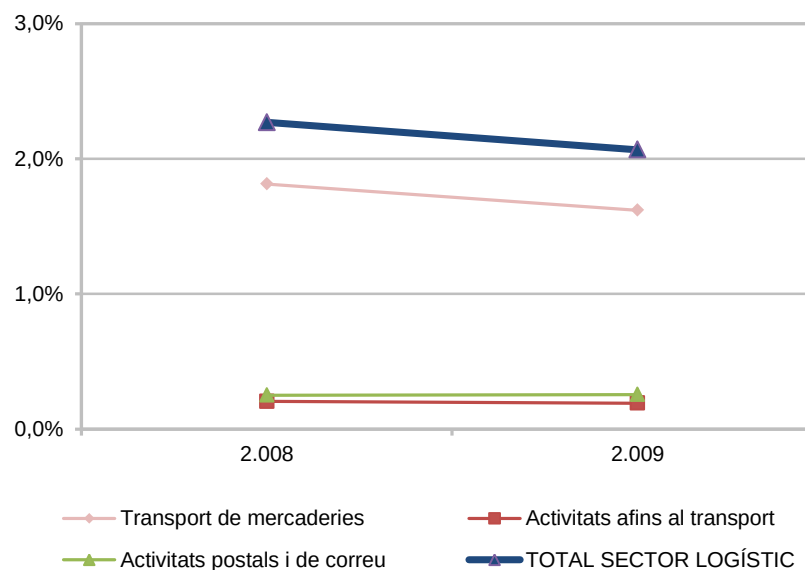
- Pèrdua de 4 punts percentuals de quota de les **cadenes unimodals (carretera)** en quatre anys.

Quotes	2007	2008	2009	2010
Unimodals	82,1	80,9	80,3	78,1
Intermodals	17,9	19,1	19,7	21,9

Font: Elaboració pròpia (Dades del Ministeri de Foment, Renfe, FGC, Ports de l'Estat, Aena)

El sector logístic: Pes econòmic

El pes econòmic de la logística a l'economia ha passat de representar un 2,3% al 2008, a un 2,1% al 2009.



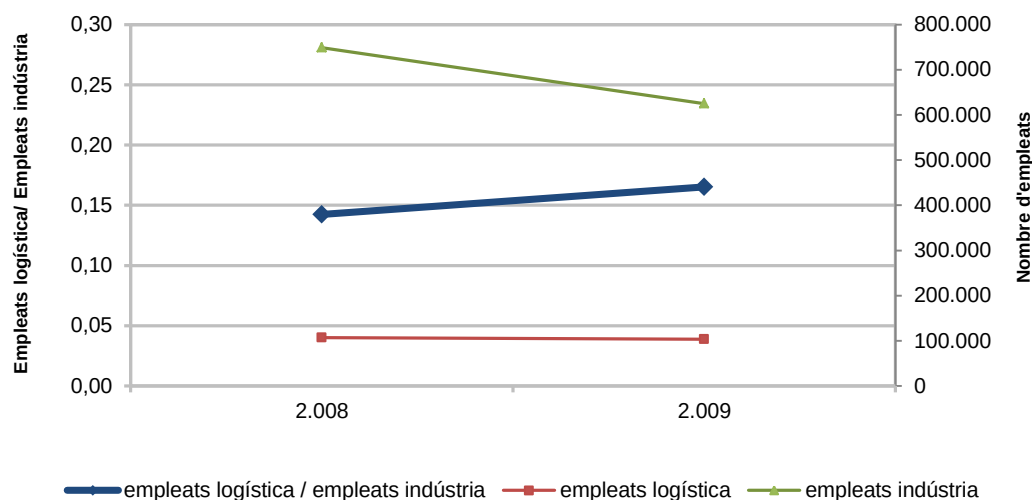
Font: Elaboració pròpia amb dades d'Idescat i Anuari estadístic de Caixa Catalunya

El sector logístic: Generació d'Ocupació

La generació d'ocupació del sector logístic augmenta respecte la del sector industrial.



En el darrer any analitzat (2009), el nombre d'empleats en el sector logístic ha experimentat un descens lleuger (-3,2%) en front a l'ocupació en el sector industrial, que ha caigut en un -16,5%.



Font: Elaboració pròpia (Enquesta anual de serveis, Anuari estadístic de Caixa Catalunya)

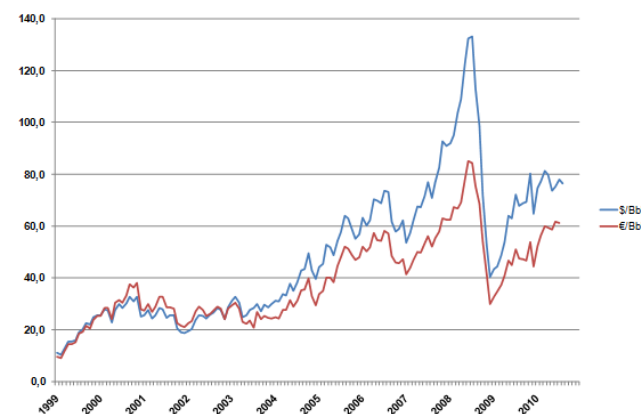
El sector logístic: Annex estadístic



I. CONTEXT DEL SECTOR LOGÍSTIC

- I.1) Evolució de la població a Catalunya.
- I.2) Evolució del PIB de Catalunya a preus corrents per sectors.
- I.3) Evolució del PIB de Catalunya a preus constants (base 2000)
- I.4) Evolució del PIB d'Espanya a preus constants (base 2000).
- I.5) Estimació de l'evolució del sector logístic i del transport.
- I.6) Nombre d'empleats per sectors a Catalunya.
- I.7) Evolució de l'índex de preus al consum a Catalunya i Espanya.
- I.8) Importacions i exportacions de Catalunya per àrees i països.
- I.9) Importacions i exportacions d'Espanya per àrees i països.
- I.10) Balança comercial de Catalunya.
- I.11) Balança comercial d'Espanya
- I.12) Evolució del preu del barril de Brent.
- I.13) Estimació de l'evolució del transport intermodal i unimodal
- I.14) Distribució del volum de mercaderies per mode de transport

Evolució del preu del barril de Brent



Font: Elaboració pròpia amb dades del Ministeri d'Indústria, Turisme i Comerç

*Nota: Les dades de l'any 2010 es recullen l'evolució fins el mes de Juliol.

Índex

1. Introducció

2. El sector logístic

3. El mode viari

4. El mode ferroviari

5. El mode marítim

6. El mode aeri

7. Sòl logístic



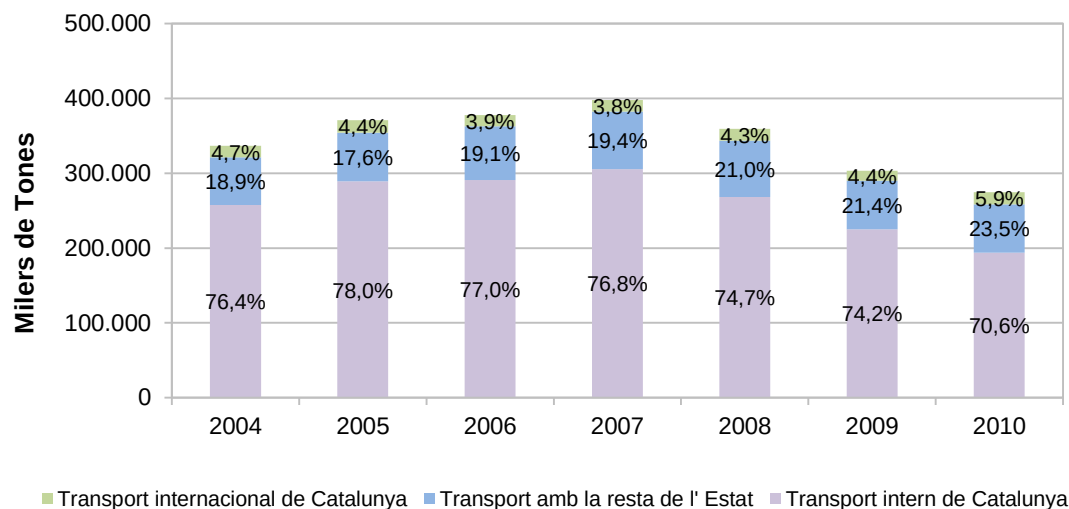
El mode viari: CONCLUSIONS



- L'impacte de la crisi econòmica en el sector del transport per carretera es fa patent amb una **caiguda del volum mogut del - 9,4% en el darrer període analitzat (2009-2010)**.
- L'anàlisi de l'evolució 2009-2010 de les tones en funció del tipus de tràfic posa de relleu com **són els fluxos interns els únics que decreixen, amb una caiguda del -14%**. Per contra els tràfics estatals s'estanquen i els internacionals augmenten en un 22%.
- El percentatge de **desplaçaments en buit** és especialment significatiu en els fluxos interns de Catalunya, trobant-se al voltant del 47%. Aquest percentatge **no ha mostrat indicis de millora en els darrers anys**.
- La mitjana d'empleats per empresa es troba estancada en prop de 3 empleats per empresa des de l'inici de la sèrie (any 2003). Cal tenir en compte que **en el mateix període, alguns països europeus han tendit a incrementar la dimensió empresarial**. És el cas de Luxemburg (que passa de 12 a 19 empleats per empresa), Alemanya (de 8 a 9) o Holanda (de 12 a 14).

El mode viari: Tipologia de fluxos

- **Els fluxos interns cauen notablement:** Descens del -14% del volum.
- **Els intercanvis amb la resta d'Espanya s'estanquen en el darrer any analitzat (-0,4%).**
- **Les tones internacionals augmenten en un + 22%:** Major augment de les exportacions per mode viari (+25%) que de les importacions (+19%).

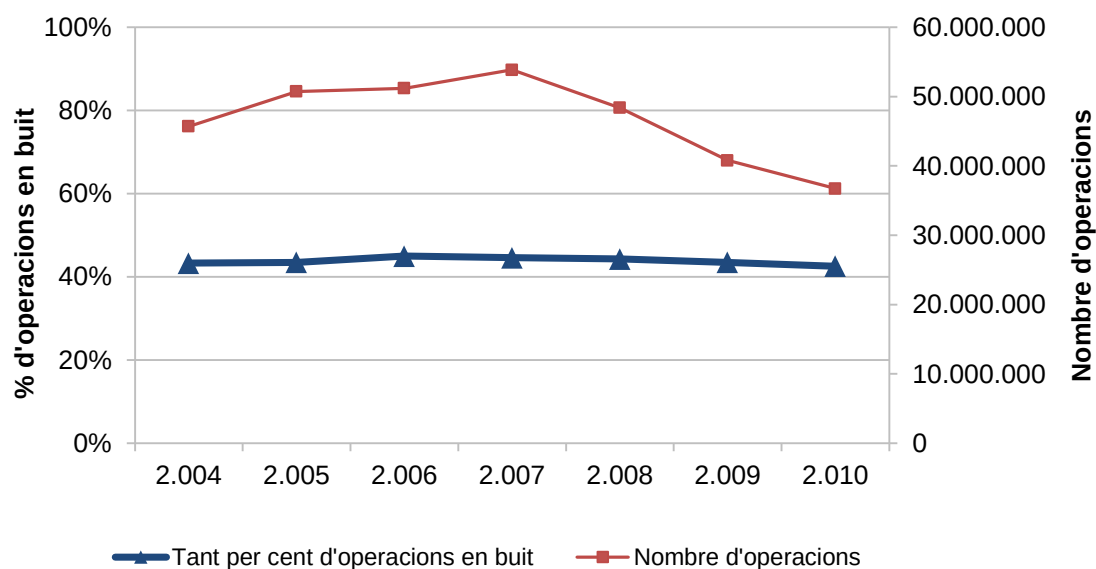


El mode viari: Desplaçaments en buit

El percentatge de desplaçaments en buit ha estat estancat en els darrers anys al voltant del 44%.



- Aquest rati és especialment rellevant en els desplaçaments interns (47%).
- Per a tràfics amb la resta de l'estat i internacionals es troba al voltant del 20%.



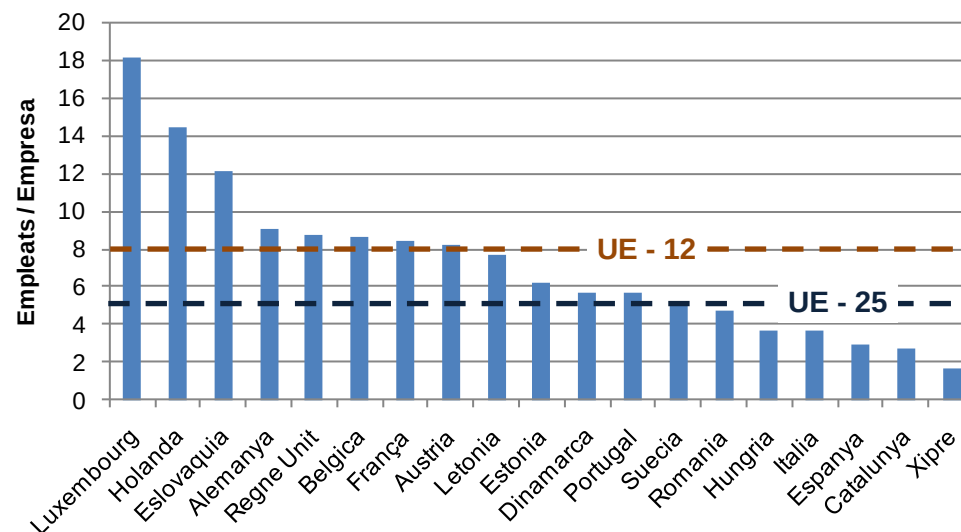
Font: Elaboració pròpia (Dades del Ministeri de Foment)

El mode viari: Estructura empresarial

Les empreses de transport de mercaderies per carretera de Catalunya tenen al voltant de tres empleats per empresa.

Aquesta xifra es troba estancada a Catalunya i allunyada tant de la mitjana de l'UE-25 (5 empleats/empresa) com de l'UE-12 (8 empleats/empresa).

Incrementar la dimensió empresarial és clau per a millorar la competitivitat del sector de transport per carretera en el marc de la UE.



Nombre d'empleats per empresa a l'any 2007. Font: Eurostat i Idescat

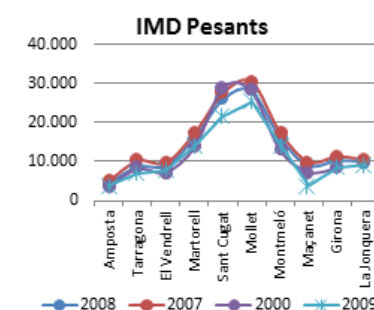
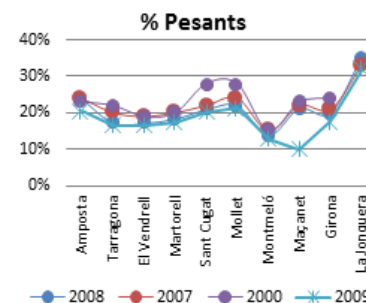
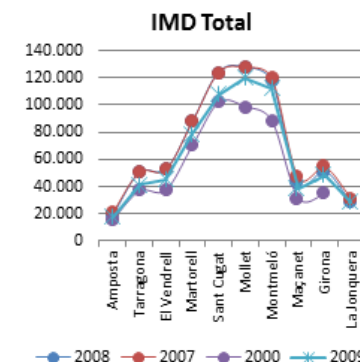
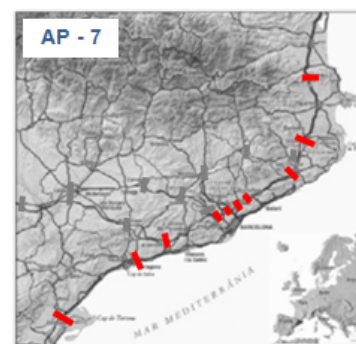
El mode viari: Annex estadístic



II. MODE VIARI

- II.1) Volum de mercaderies mogut per carretera a Catalunya.
- II.2) Aproximació al volum de mercaderies de pas per Catalunya.
- II.3) IMD vehicles pesants als límits territorials
- II.4) Percentatge de vehicles pesants respecte IMD total als límits territorials.
- II.5) Volum de trànsit a les principals carreteres catalanes.
- II.6) L'accés viari a la ciutat de Barcelona.
- II.7) Operacions de transport i percentatges en buit, per tipus de desplaçament.
- II.8) Nombre d'ocupats per empresa als països europeus.

II.5.- Volum de trànsit a les principals carreteres catalanes



Índex

1. Introducció

2. El sector logístic

3. El mode viari

4. El mode ferroviari

5. El mode marítim

6. El mode aeri

7. Sòl logístic



El mode ferroviari: CONCLUSIONS

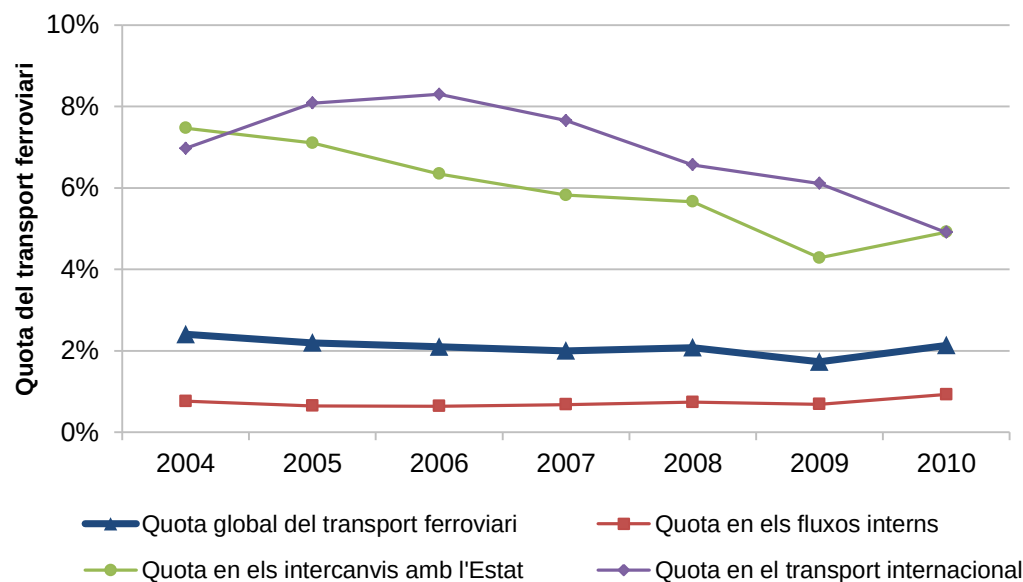


- El **volum de tones mogudes** per ferrocarril l'any 2010 ha augmentat en un **+8,7%** respecte 2009. Aquest fet unit a la caiguda de tones en mode viari, ha incrementat la quota ferroviària fins un **2,1%**.
- Tant el **volum d'intercanvis intern** com amb la resta de l'Estat augmenta en un **15%**. A aquesta tendència hi ha influït positivament un **creixement del 40% en les tones transportades per FGC** (destacant l'augment de la demanda en l'apartat de sals potàssiques i a Cargometro) i un **augment del 75% en els contenidors transportats per ferrocarril al Port de Barcelona**.
- **Disminució de la quota del transport internacional**. En el darrer any contrasta la caiguda del -3,5% de les tones ferroviàries internacionals, amb un augment del 22% en el volum internacional de carretera.
- **Es manté la tendència cap a la racionalització de les circulacions**: El nombre de circulacions regulars realitzades ha caigut un -8,1% en el darrer any, en front a l'augment de tones experimentat.
- La **puntualitat del mode** decreix lleugerament (-0,7%), mantenint-se propera al 83%.
- El retard mig de les circulacions impuntuals de l'any 2010 es manté en 3 hores.

El mode ferroviari: Quota ferroviària

Creixement en quatre dècimes de la quota ferroviària fins al 2,1%.

- Tendència creixent de la quota en els tràfics interns i Estatals.
- Descens de la quota en els tràfics internacionals.

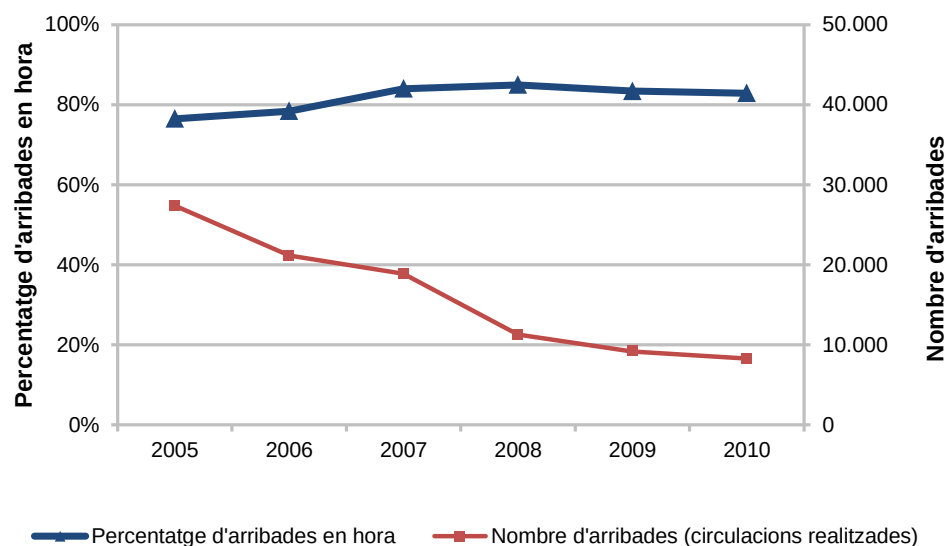


Font: Elaboració pròpia (Base de dades de Renfe i Ministeri de Foment)

El mode ferroviari: Qualitat de servei



- **Racionalització de les circulacions:** Descens del - 9,7% en el nombre de circulacions i augment del 8,7% en el volum de tones mogut (política d'augment de la longitud dels trens- corredors TLE).
- **Manteniment de puntualitat:** 83% d'arribades en hora al 2010.



Font: Elaboració pròpia (Base de dades d'Adif)

El mode ferroviari: Annex estadístic



III. MODE FERROVIARI

III.1) Dades generals del transport de mercaderies per ferrocarril a Espanya.

III.2) Trens regulars i especials: Circulacions realitzades. (Espanya)

III.3) Trens regulars i especials: Circulacions realitzades. (Catalunya i Aragó)

III.4) Trens regulars: Circulacions programades i realitzades. (Espanya)

III.5) Trens regulars: Circulacions programades i realitzades. (Cat. i Aragó)

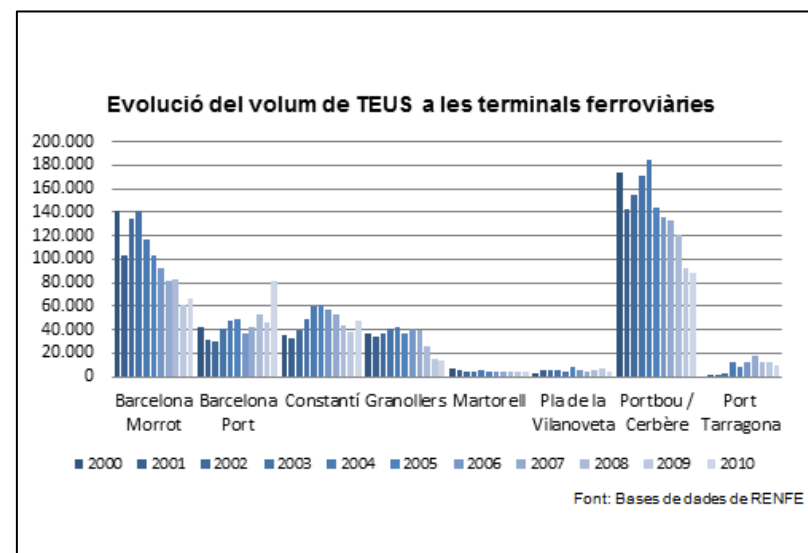
III.6) Trens especials: Circulacions realitzades. (Catalunya i Aragó)

III.7) Arribades amb retard.

III.8) Fluxos de mercaderies per mode ferroviari a Catalunya.

III.9) Les terminals ferroviàries de Catalunya: Evolució del volum de TEUS.

III.10) El pas ferroviari Transfronterer



Índex

1. Introducció

2. El sector logístic

3. El mode viari

4. El mode ferroviari

5. El mode marítim

6. El mode aeri

7. Sòl logístic



El mode marítim: CONCLUSIONS

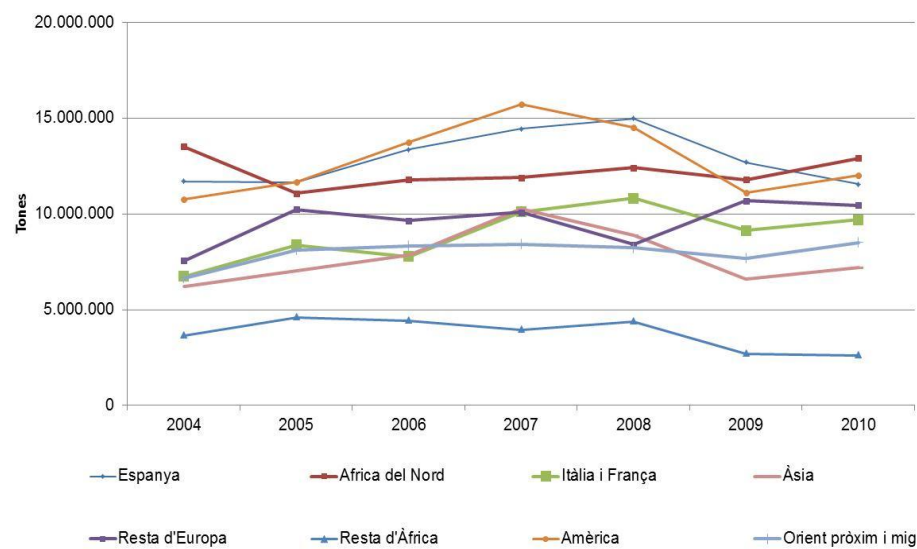


- **Els ports de Barcelona, Tarragona i la Generalitat** van experimentar el darrer any 2010 un creixement del 3,5% en les tones totals. **L'any 2010 ha significat un punt d'inflexió en la tendència decreixent experimentada arran la crisi des de 2007.**
- **Destaca l'increment dels tràfics de llarga distància** amb l'Orient Pròxim i mig, Àsia i Amèrica, que evolucionen amb creixements del 11%, 9% i 8% respectivament.
- **Els fluxos amb Itàlia - França i el Nord d'Àfrica** experimenten una **tendència a la recuperació**, amb creixements del 6% i el 10% respectivament en el període 2009-2010.
- Els nombres de **TEUS moguts als Ports de Barcelona i Tarragona** experimenten evolucions positives, amb **creixements del 15% i del 8% respectivament**. Aquest fet té una **influència positiva sobre la taxa de contenerització**, que augmenta als dos Ports (en un 6% a Barcelona i en un 12% a Tarragona).
- Entre les quotes modals d'accés als Ports, **destaca la quota ferroviària del Port de Barcelona** que ha experimentat **un augment del 76% el darrer any (passant del 2,1% al 3,7% de les tones mogudes)**.
- En el darrer any analitzat (2010), el **temps mitjà d'inspecció física al Port de Barcelona** ha seguit la **tendència decreixent** iniciada al 2006, arribant a **134,3 minuts**.

El mode marítim: Tràfic per regions geogràfiques



- Els fluxos amb Itàlia i França i el Nord d'Àfrica experimenten **creixements** (6 i 10% respectivament en el darrer any), en part gràcies a l'evolució positiva dels serveis de Short Sea Shipping (SSS).
- Els tràfics de llarga distància segueixen una **tendència positiva**, amb creixements a l'Orient Pròxim i Mig, Àsia i Amèrica del 11%, 9% i 8% respectivament.



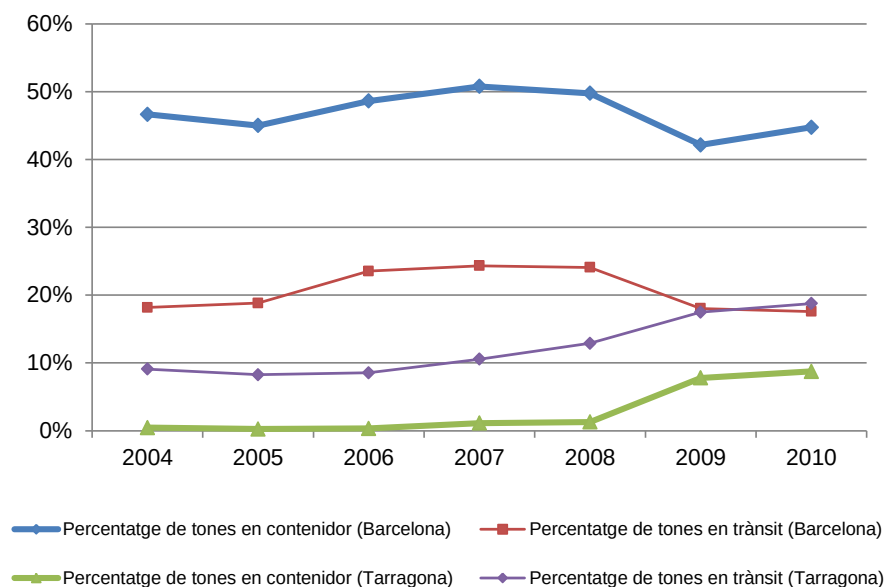
Font: Elaboració pròpia (Memòries Portuàries i Ports de l'Estat)

El mode marítim: Taxa de contenerització



El percentatge de contenerització ha augmentat respecte el darrer any a ambdós ports.

- **Port de Barcelona: Taxa del 44,8% (increment del 6%)**
- **Port de Tarragona: Taxa del 8,7% (increment del 12%)**

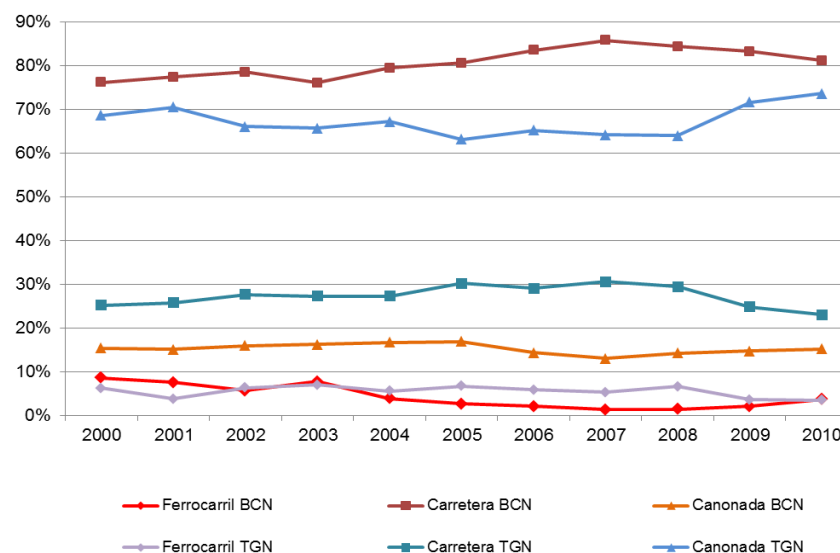


Font: Elaboració pròpia (Memòries Portuàries i Ports de l'Estat)

El mode marítim: Quotes modals d'accés als Ports

El darrer any destaca especialment l'augment del 76% de la quota ferroviària al Port de Barcelona

Gràcies a l'augment, la quota modal del Port de Barcelona s'acosta al 4%. Destaca especialment **l'increment del volum de TEUS** moguts per ferrocarril (75%) i **el de vehicles** (que creixen en un 101%).



Font: Elaboració pròpia (Memòries Portuàries i Ports de l'Estat)

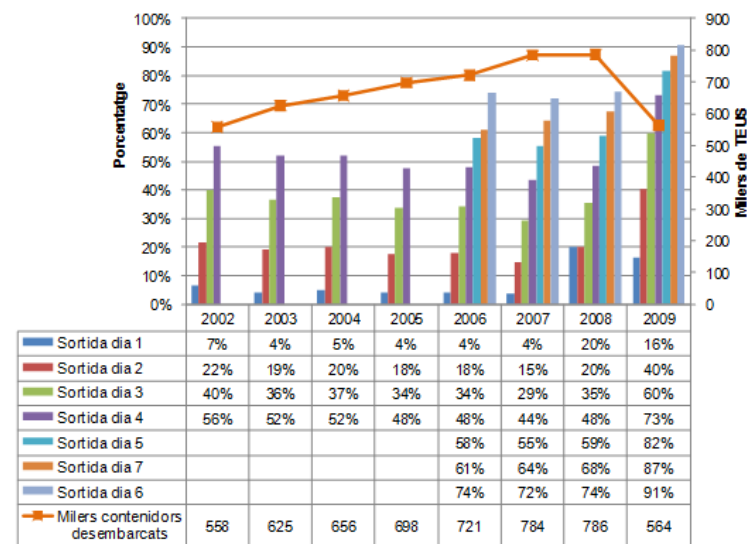
El mode marítim: Annex estadístic



IV. MODE MARÍTIM

- IV.1) Dades bàsiques sobre el volum gestionat pel sistema portuari.
- IV.2) Distribució de les tones segons els principals orígens i destinacions
- IV.3) Repartiment modal d'accés als ports catalans.
- IV.4) L'accés viari al port de Barcelona.
- IV.5) El tràfic ferroviari al port de Barcelona.
- IV.6) Posicionament dels ports catalans en el servei de línies regulars.
- IV.7) Temps de permanència dels contenidors al Port de Barcelona.
- IV.8) El punt d'inspecció fronterera del Port de Barcelona.

Temps de sortida dels contenidors al Port de Barcelona



Font: Informes anuals del sistema de qualitat del Port de Barcelona

Índex

1. Introducció

2. El sector logístic

3. El mode viari

4. El mode ferroviari

5. El mode marítim

6. El mode aeri

7. Sòl logístic



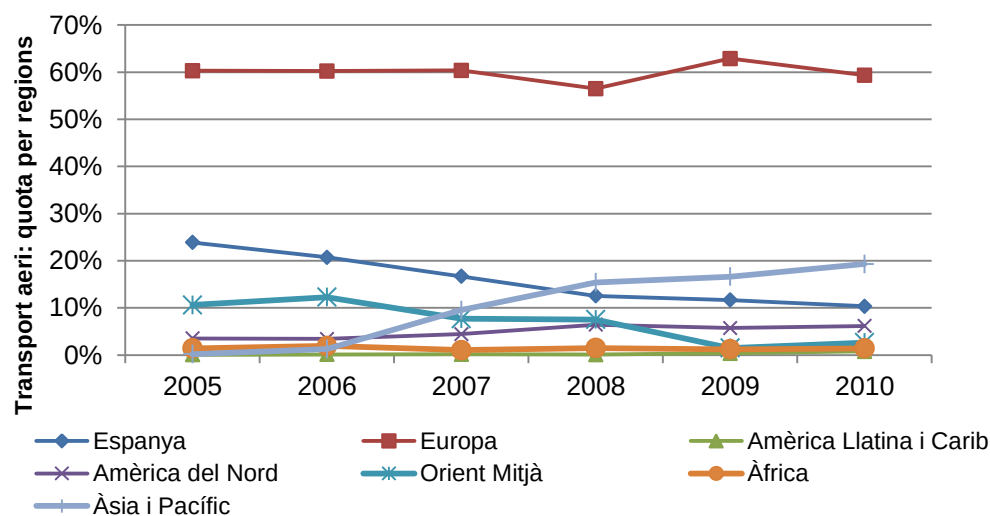
El mode aeri: CONCLUSIONS



- La **càrrega a l'aeroport del Prat** s'ha recuperat del descens experimentat al període anterior amb un **creixement del 16,3%**, increment que es troba **en línia amb l'evolució de la càrrega mundial (+15,2%)** El volum de tones, proper a les 105.000, representa el registre més alt de tota la sèrie de dades des de 2005.
- **Europa segueix consolidada com la regió amb major quota d'intercanvis**, amb una representació propera al **60%** (creixement anual del 1,5% des de 2005).
- **Importància creixent dels tràfics d'intercanvi amb l'Àsia i el Pacífic**, que ja representen prop del 20% dels intercanvis. Cal destacar que **aquesta destinació representava el 1% l'any 2006**.
- La **quota de mercaderia portada per avions de càrrega pura segueix creixent i assoleix el 42% del volum total**. Per contra, el transport de mercaderies a la bodega d'avions de passatgers segueix disminuint, i es situa en un 20% de quota.

El mode aeri: Tràfic aeri de mercaderies per regions

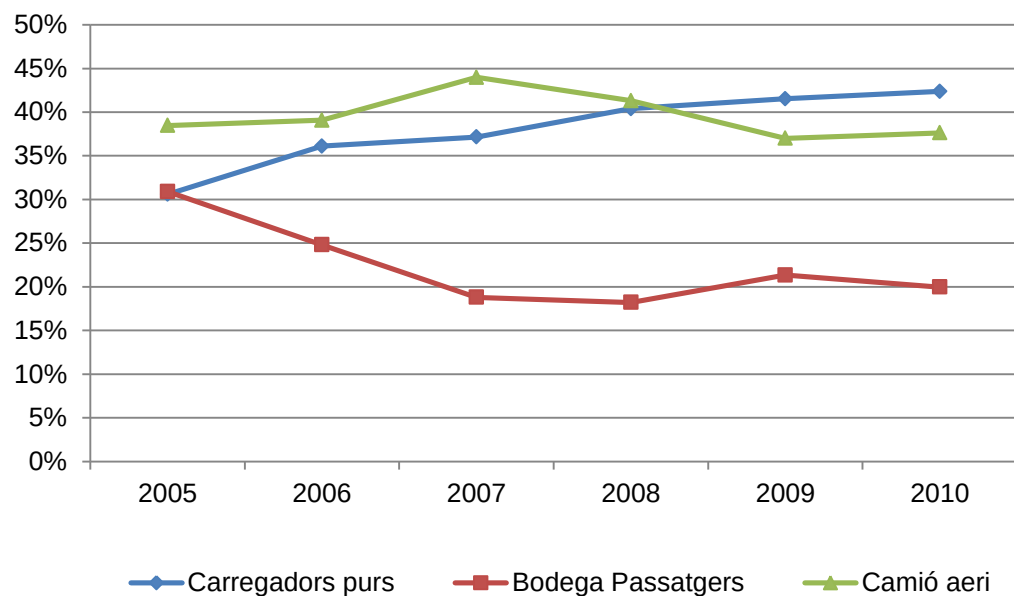
- **Augment del 16% en la quota dels tràfics amb Àsia i el Pacífic.**
- **Solidesa dels intercanvis amb Europa, amb una quota del 60% del total:** Entre els intercanvis amb Europa, destaca Alemanya (i en concret l'aeroport de Colònia) amb un 50% del volum total.



Font: Elaboració pròpia (Departament d'estadística d'Aena)

El mode aeri: Tràfic aeri per tipus d'avió

- Creixement de la quota de mercaderia transportada en carregador pur.
- Manteniment de la quota del camió aeri.



Font: Elaboració pròpia (Departament estadístic Aena i CLASA)

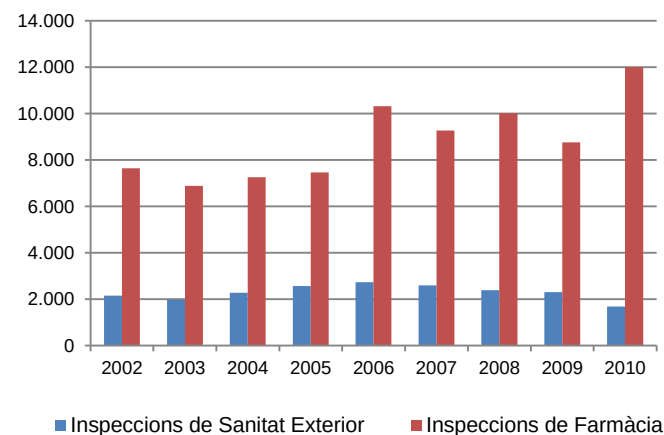
El mode aeri: Annex estadístic



V. MODE AERI

- V.1)Evolució del tràfic aeri de mercaderies (aeroports espanyols).
- V.2)Nombre de vols intercontinentals de passatgers a l'aeroport del Prat.
- V.3)Nombre de vols setmanals de càrrega pura a l'aeroport del Prat.
- V.4)Tràfic aeri de mercaderies per regions geogràfiques.
- V.5)Transport aeri de mercaderies per tipus d'avió.
- V.6)Mercaderia duta en camió aeri des de l'aeroport del Prat a altres aeroports.
- V.7)Evolució del nombre d'inspeccions al PIF de l'aeroport del Prat.

Evolució del nombre d'inspeccions al PIF de l'aeroport



Índex

1. Introducció

2. El sector logístic

3. El mode viari

4. El mode ferroviari

5. El mode marítim

6. El mode aeri

7. Sòl logístic



El sòl logístic: CONCLUSIONS

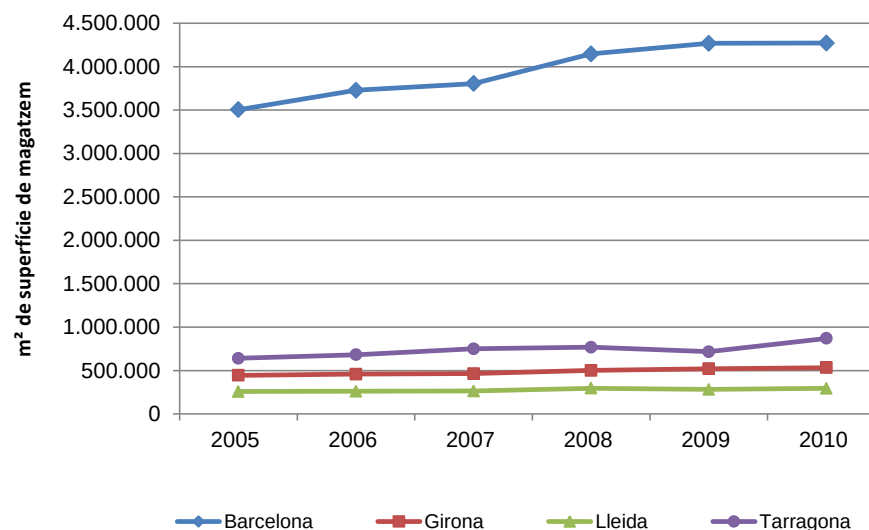


- **Catalunya concentra el 23,3% del total de la superfície útil de magatzems logístics a Espanya.** Destaca la província de Barcelona que representa el 72% del total de Catalunya.
- En el darrer any, el **preu mitjà del lloguer del sòl a Catalunya ha caigut en un -10,8%.**
- **S'observa una tendència a l'augment de projectes “claus en mà”,** amb l'objectiu d'assegurar la futura obtenció de rendes.
- **L'opció de lloguer del sòl es tendeix a imposar front a l'opció de compra** (L'any 2007 el lloguer representava la preferència en un 50% dels casos. Al 2010 aquest valor ha estat superior al 90%).

El sòl logístic: Superfície útil per província



- **Barcelona concentra gairebé el 72% del total de superfície.**
- **En el període 2005-2010 la superfície a Catalunya ha augmentat anualment en un 4,3%.** Destaca Tarragona en el darrer any, que augmenta en un 21,5% la superfície útil (valor impulsat per la posada en servei de la CIM El Camp).



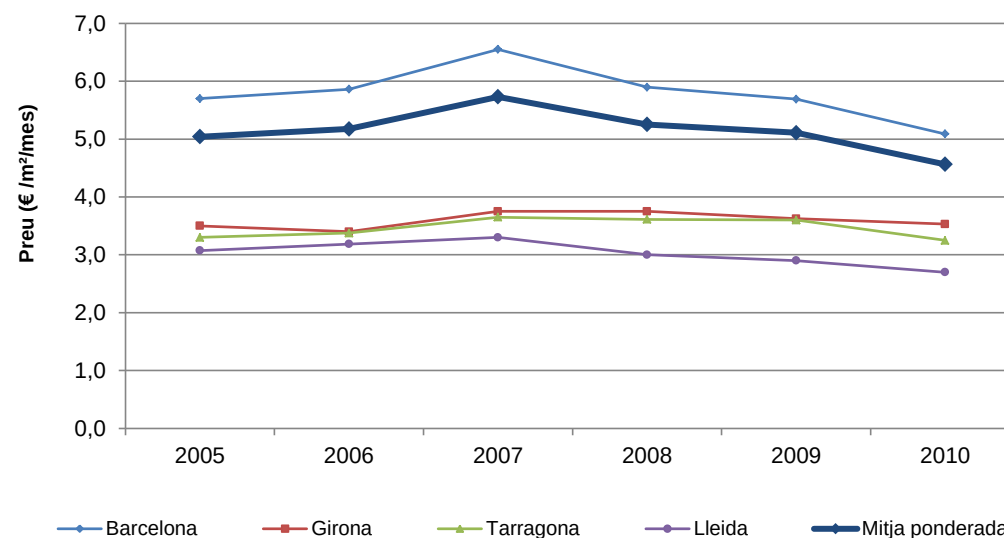
Font: Elaboració pròpia (Cens de magatzems i plataformes logístiques d'Alimarket)

El sòl logístic: Preu del sòl



Descens dels preus a Catalunya del -10,8% en el darrer any.

- **Barcelona i Tarragona** experimenten descensos en el preu propers al - 10%.
- **Lleida i Girona** presenten descensos més lleugers de -5,2 i -4% respectivament.

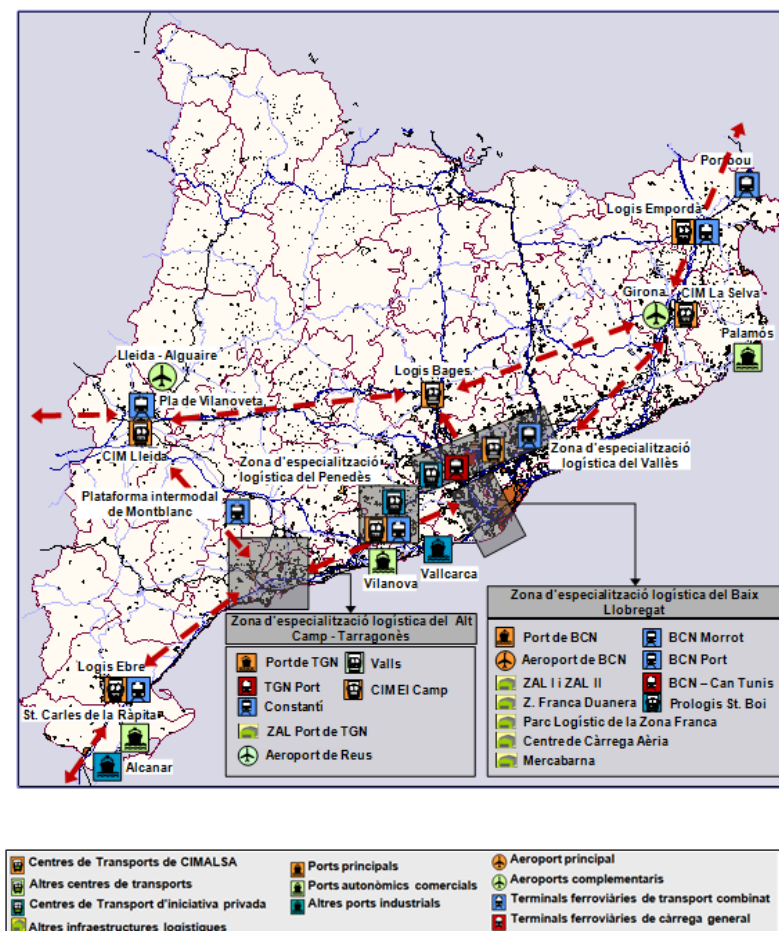


Font: Elaboració pròpia (Dades de Atisreal, Richard Ellis, Jones Lang LaSalle, Aguirre Newman i King Sturge)

El sòl logístic: Annex estadístic

VI. SÒL LOGÍSTIC

- VI.1) Les plataformes logístiques de Catalunya
- VI.2) Superfície útil de magatzem a Espanya
- VI.3) Superfície útil de magatzem a Catalunya
- VI.4) Rànquing del preu del sòl a les principals zones logístiques d'Espanya



Font: Elaboració Pròpia



www.cimalsa.cat



Observatori
de la Logística