



Observatori de la Logística

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

(Edició 2010)

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.....	23
2.1. INTRODUCCIÓ	25
2.2. INDICADORS	27
3. EL MODE FERROVIARI.....	37
3.1. INTRODUCCIÓ	39
3.2. INDICADORS	39
4. EL MODE MARÍTIM.....	49
4.1. INTRODUCCIÓ	51
4.2. INDICADORS	53
5. EL MODE AERI.....	61
5.1. INTRODUCCIÓ	63
5.2. INDICADORS	64
6. EL SÒL LOGÍSTIC.....	69
6.1. INTRODUCCIÓ	71
6.2. INDICADORS	72
7. QUADRE D'INDICADORS RESUM.....	77
7.1. EL MARC DEL SECTOR LOGÍSTIC	77
7.2. EL MODE VIARI.....	77
7.3. EL MODE FERROVIARI	78
7.4. EL MODE MARÍTIM	78
7.5. EL MODE AERI	79
7.6. EL SÒL LOGÍSTIC	80
APÈNDIX.- DADES ESTADÍSTIQUES DEL SECTOR LOGÍSTIC	81



0. Introducció

0.1. ANTECEDENTS I OBJECTIUS

Els Indicadors de competitivitat formen part d'una iniciativa engegada l'any 2004 per Cimalsa i el Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat anomenada Observatori de la logística. Els principals objectius de l'Observatori de la Logística són conèixer les necessitats logístiques de les empreses i aportar informació clau sobre els seus requeriments actuals i futurs, creant un marc de referència estable al llarg del temps basat en paràmetres reals i d'objectivitat en l'observació. D'altra banda, l'Observatori també vol esdevenir una eina eficient per a la planificació i la gestió del Sistema Logístic de Catalunya.

El treball dels indicadors de competitivitat és doncs, una de les branques de l'Observatori. La principal tasca dels indicadors, és la de monitoritzar les dades més rellevants del sistema logístic català, i analitzar-ne l'evolució. L'elaboració del document busca, partint de dades estadístiques procedents de les principals fonts de referència del sector, donar una visió pràctica i real de quines són les principals tendències cap a les que es dirigeix el mercat de la logística i el transport a Catalunya. Per aquesta raó, l'anàlisi dels indicadors així com la visió global del document es contrasta amb experts en cada matèria, amb l'objectiu de donar una visió qualitativa el més ajustada possible a la realitat.

En l'organització de l'Observatori de la Logística hi participen sectors de l'administració pública, del sector acadèmic i empreses, així com el Consell Assessor format per experts i decisors del sector logístic.

0.2. ESTRUCTURA

El document que a continuació es presenta està format per dues parts principals, d'una banda el cos del document i per altra banda l'annex.

El cos del document conté 6 apartats que aborden diferents temes d'interès del sector de la logística i el transport, cadascun mitjançant una introducció a mode de resum dels fets més destacables, i a continuació els indicadors corresponents que mostren l'evolució dels paràmetres més rellevants. Finalment, s'incorpora un darrer apartat on es mostren les dades de tots els indicadors de forma resumida.

Els set apartats en que es divideix el document, són:

- 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

Cada indicador té una estructura formada per 7 apartats, que aborden els següents temes:

1. Motivació: Raó per la qual s'ha escollit l'indicador.
2. Definició: Valor que representa l'indicador (unitats)
3. Evolució: on es mostra el valor de l'indicador i un gràfic de tendència.
4. Rellevància i anàlisi de tendència: descripció de l'evolució que s'observa i en la mesura del possible, tendència esperada.
5. Metodologia: Explicació dels càlculs i criteris establerts per a la confecció de l'indicador.
6. Fonts: Origen de les dades utilitzades per el càlcul de l'indicador.
7. Informació estadística de referència recollida a l'annex: Dades estadístiques complementàries vinculades a l'annex que poden ser d'interès per a la comprensió dels indicadors.

En darrer lloc, el document disposa d'un annex estadístic on s'hi incorporen dades d'anàlisi del sector de la logística i el transport que s'utilitzen per a la confecció dels indicadors o bé es consideren interessants i complementaris a la informació donada al cos del document. Amb l'objectiu de facilitar-ne la consulta, tots els indicadors disposen d'un apartat que els relaciona amb les principals dades de l'annex que poden ser d'interès, tant per a la comprensió de l'indicador com per ampliar-ne la informació.



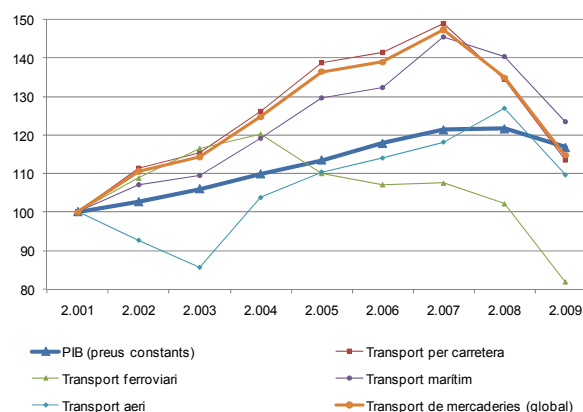
1. El Marc del Sector Logístic

1.1. INTRODUCCIÓ

La logística i el transport com a sector econòmic

L'actual conjuntura econòmica derivada de la crisi mundial es va fer patent a Europa durant el 2009 amb una recessió del PIB a l'eurozona al voltant del 4%. Aquest descens es reflecteix a Espanya i a Catalunya, on es constata variació del PIB molt similar a la del conjunt de l'Eurozona. En el que es refereix a la contribució del sector transports sobre l'economia a Catalunya, l'últim any amb dada disponible (2008), consolida la tendència que el situa en el 2,6% del PIB.

L'anàlisi de l'evolució del volum de mercaderies transportat mostra com, per el període 2001-2007, el sector del transport de mercaderies ha crescut a un ritme anual del 6,6% mentre que el PIB ho ha fet a un ritme del 3,2%. No obstant, en el període 2007- 2009 la tendència s'ha invertit. En concret, mentre el PIB ha disminuït a un ritme del 2% anual, el transport de mercaderies ho ha fet al 12%.



El PIB vers els modes de transport a Catalunya

Es tracta d'un decreixement generalitzat en tots els modes que s'ha accentuat a l'any 2009 amb un descens global del 15 %. Aquest ritme de decreixement, però, no ha estat el mateix en tots els modes, sinó que ha estat focalitzat en els modes terrestres i en menor mesura del mode marítim i aeri.

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

Distribució del volum mogut per tipologia de fluxos

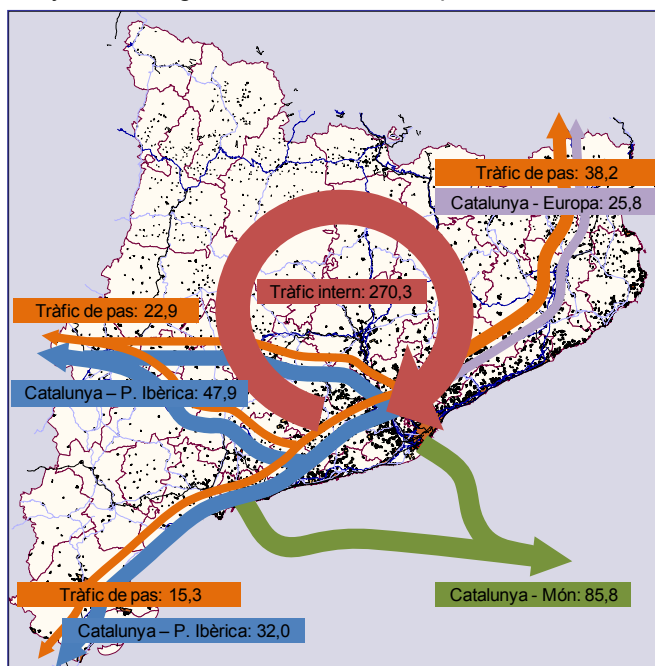
El diferencial entre els diferents ritmes de decreixement ha portat a modificar l'estructura de fluxos per origen i destinació. En els darrers quatre anys es constata una lleugera pèrdua de pes en el del transport intern, que passa del 57,4% del volum total de tones transportades a l'any 2006, al 52,2% de l'any 2009. El transport de mercaderies d'abast internacional, més estretament vinculat al mode marítim, ha presentat una major resistència al context, aquest fet ha fet augmentar el pes relatiu dels tràfics internacionals fins arribar al 20% del volum mogut.

Aquesta pèrdua de pes del mode viari i dels fluxos interns de Catalunya es reflecteix en un augment del pes relatiu de les cadenes intermodals front de les majoritàries cadenes unimodals, de només mode viari. Les intermodals augmenten la seva quota del 17,9% a l'any 2007 al 19,7% l'any 2009. Es reflecteix doncs, una major resistència de les cadenes intermodals que les unimodals front de la crisi, més depenents aquestes darreres del propi consum de Catalunya.

En l'últim any, les importacions de Catalunya han caigut un 23,9%. Les exportacions també han patit una davallada, del 18,5%, truncant una llarga sèrie d'increment de les exportacions. Aquests valors suposen, per segon any consecutiu, una reducció del desequilibri dels intercanvis comercials (gràcies a un major pes de les exportacions).

Del descens generalitzat de les importacions es constata que les procedents del conjunt del continent europeu recuperen pes en el conjunt de les importacions catalanes, mentre que disminueix el pes d'altres països com EE.UU, la Xina i el Japó.

Pel que fa referència a les exportacions catalanes, durant el 2009 han disminuït un 18,5%. Contràriament a aquesta tendència, destaca el creixement d'exportacions cap a la Xina i Suïssa que augmenten en un 13% i un 6% respectivament.



Font: Elaboració pròpia (amb dades del Ministeri de Foment, Departament de política territorial i obres públiques, Renfe, FGC, Ports i Aena). Dades en Milions de Tones.

Generació de llocs de treball

El sector logístic va decreixer en llocs de treball al 2008, un 1,2%, un descens menor del que es va experimentar en el sector industrial, d'un 1,8%. Per altre banda, es destaca un lleuger augment de la productivitat per treballador que es situa en 40,9 milers d'euros / assalariat.

Globalment, les dades disponibles de l'any 2008 referents a l'ocupació generada en base al valor afegit brut aportat a l'economia, mostren com el sector de la logística i el transport aporta 24,4 empleats per milió d'euros. Aquesta dada, contrasta amb la del sector industrial, que aporta 20 llocs de treball per milió d'euros generat.

Costos del sector logístic

Durant l'any 2009, els costos logístics han experimentat un estancament, amb lleugeres variacions trimestrals que s'han acabat equilibrant al final de l'any. L'escenari analitzat, mostra com els costos de personal i de transport han seguit lleugers creixements durant el 2009, mentre que els de magatzem han seguit una tendència descendent.

La principal raó que explica la tendència decreixent que ha experimentat els costos de magatzem des del segon trimestre de 2008, és el descens continuat del tipus d'interès promig de préstecs i crèdits de bancs i caixes. Aquesta evolució, ha situat els costos del tercer trimestre de 2009 al nivell del valor mostrat a l'inici de la sèrie (principis del 2006).

1.2. INDICADORS

Indicador 1. Pes econòmic de la logística a l'economia catalana.

Indicador 2. Generació d'ocupació del sector logístic.

Indicador 3. Índex de costos del sector logístic.

Indicador 4. Volum gestionat pel sistema logístic català.

Indicador 5. Quota del transport intermodal.

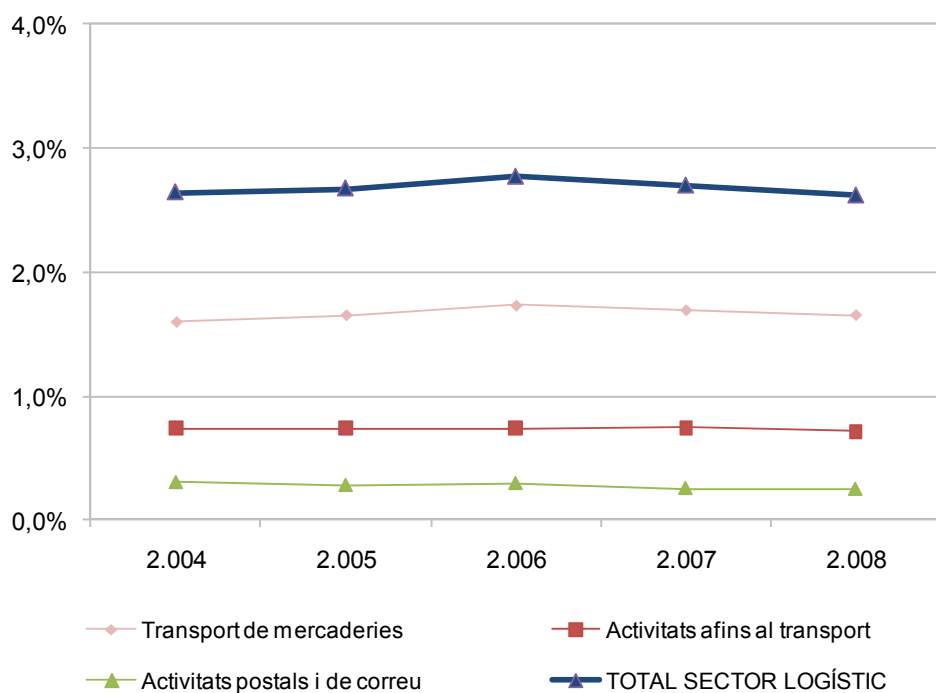
INDICADOR 1. PES ECONÒMIC DEL SECTOR LOGÍSTIC A L'ECONOMIA

1.- MOTIVACIÓ: Conèixer el pes específic del sector de la logística i el transport a l'economia catalana i analitzar-ne la tendència.

2.- DEFINICIÓ: Quota del valor afegit brut (VAB) del sector del transport i la logística dins el PIB de Catalunya. El Sector del transport i la logística s'obté a partir de la suma de quotes de: les activitats de transport de mercaderies, les activitats afins al transport i les activitats postals i de correu.

3.- EVOLUCIÓ:

INDICADOR 1. Pes econòmic del sector logístic a l'economia	2004	2005	2006	2007	2008	Δ 07-08	Δ interanual
	2,6%	2,7%	2,8%	2,7%	2,6%	-3,0%	-0,2%



Dades complementàries	2004	2005	2006	2007	2008	Δ 07-08	Δ interanual
VAB sector logístic (M€)	4.007	4.338	4.847	5.067	5.163	1,9%	6,5%
VAB sector serveis (M€)	99.015	106.911	115.567	125.922	134.383	6,7%	7,9%

*Valors a preus corrents

4.- RELLEVÀNCIA I ANÀLISI DE TENDÈNCIA:

En el període 2004-2008, el conjunt del sector de la logística i el transport ha mantingut un pes constant dins l'economia Catalana, oscil·lant al voltant del 2,7 %.

Dins el sector logístic s'ha contemplat: el transport de mercaderies per carretera, el marítim i aeri, les activitats de dipòsit i emmagatzematge i les activitats postals i de correus.

El valor afegit brut a preus corrents del sector de la logística i el transport ha presentat un creixement del 6,5% en el període 2004-2008. La desagregació per tipus d'activitat mostra com entre tots, el transport de mercaderies per carretera representa el 63% del valor afegit brut del sector, que a més a més ha presentat un creixement del 7,8% per al període 2004-2008, dada que és superior a la mitjana de creixement del sector logístic.

5.- METODOLOGIA

L'enquesta anual de serveis a patit un canvi metodològic (CNAE 2009) que afecta les dades de 2008. A fi i efecte de resoldre aquesta problemàtica, s'ha procedit a treballar amb dades desagrades a nivell estatal provinents de l'INE. S'ha analitzat la correspondència entre la CNAE-93 i la CNAE-2009 amb l'objectiu de donar continuïtat a la sèrie originària. Els segments analitzats de la CNAE-2009 són:

1. Activitats de transport de mercaderies:

- CNAE 494, 495 Transport de mercaderies per carretera, serveis de mudances i transport per canonada
- CNAE 502, 504 Transport marítim de mercaderies i per vies navegables interiors.
- CNAE 512 Transport aeri de mercaderies i transport espacial

2. Activitats afins al transport:

- CNAE 521 Dipòsit i emmagatzemant.

3. Activitats postals i de correu:

- CNAE 531, 532 Activitats postals i de correus.

En referència al transport ferroviari, no es troba incorporat a l'indicador, donat que no existeix la diferenciació de CNAE entre mercaderies i passatgers. Degut a la baixa participació del mode en el transport de mercaderies, no es considera rellevant a dia d'avui. En posteriors edicions de l'indicador, quan el mode ferroviari guanyi quota, es considerarà la manera d'incloure'l.

6.- FONTS:

- Enquesta anual de serveis (Institut d'Estadística de Catalunya).
- Encuesta anual de servicios (Instituto Nacional de Estadística).

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.

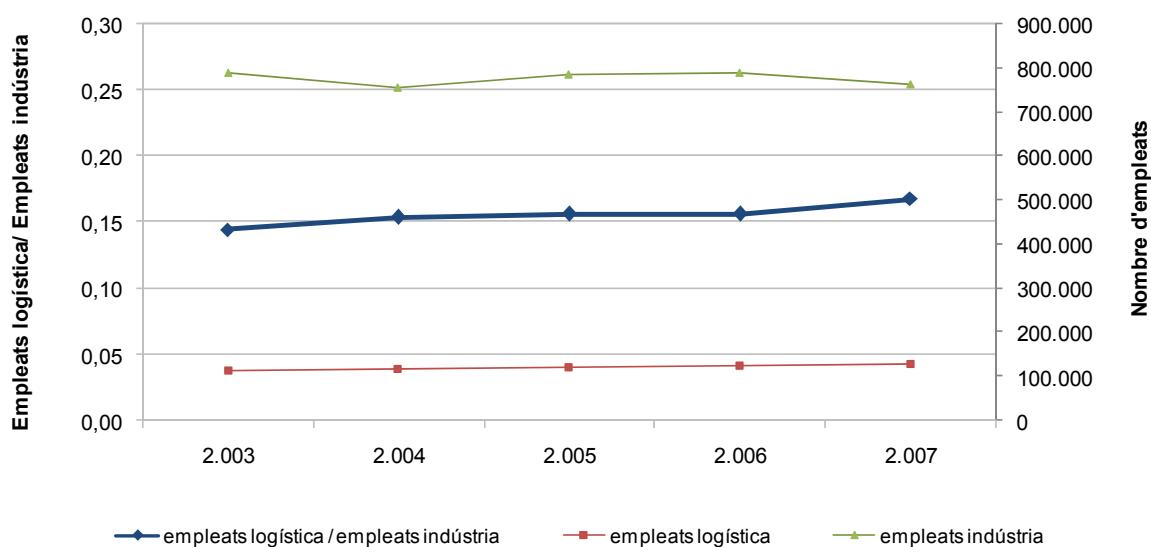
INDICADOR 2. GENERACIÓ D'OCUPACIÓ DEL SECTOR LOGÍSTIC

1.- MOTIVACIÓ: Disposar d'una dada que permeti avaluar periòdicament la relació entre el volum de treballadors que es genera en logística respecte el 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	2004	2005	2006	2007	2008	Δ 07-08	Δ interanual
	0,15	0,16	0,16	0,17	0,17	0,5 %	2,3 %



Dades complementàries	2004	2005	2006	2007	2008	Δ 07-08	Δ interanual
Empleats en logística	115.894	122.520	123.200	127.736	126.148	-1,2%	2,1%
Empleats en indústria	755.100	783.900	788.600	762.400	749.000	-1,8%	-0,2%

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 del les activitats de logística i transport.

Pel que fa referència al nombre d'empleats, l'evolució de les dades constata com el sector de la logística ha mostrat un comportament més robust que el sector industrial. D'aquesta manera, mentre que el sector industrial s'ha estancat en els darrers anys, el nombre d'empleats del sector de la logística i el transport ha crescut a un ritme del 2,1% per al període 2004 – 2008, augmentant així la seva importància 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 2008 es va situar al voltant dels 20,0 empleats per 1M€, xifra que per el sector logístic va ser de 24,4 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.

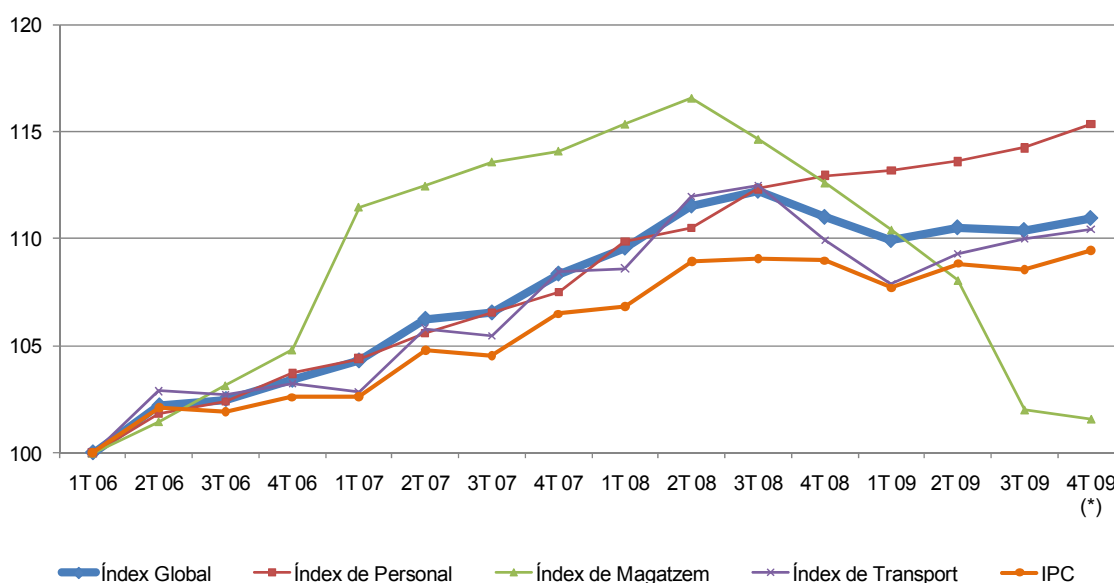
INDICADOR 3. ÍNDEX DE COSTOS DEL SECTOR LOGÍSTIC.

1.- MOTIVACIÓ: La competitivitat del sector logístic, és molt sensible a les oscil·lacions dels costos. L'objectiu d'aquest indicador, per tant, és el de mesurar de forma anual l'evolució dels costos que afecten a les empreses.

2.- DEFINICIÓ: Incrementos del cost global del sector logístic, obtingut a partir de l'agregació ponderada de: costos de personal, costos de magatzem i equip i costos derivats de la subcontractació del transport.

3.- EVOLUCIÓ:

INDICADOR 3 Índex de costos del sector logístic	2006	2007	2008	Δ 07 - 08	Δ interanual
	102,0	106,3	111,1	4,5 %	4,3 %



(*) Els resultats del 4T de l'any 2009 són un avanç, degut a que no es disposa de totes les dades necessàries per al càlcul de l'índex.

Dades complementàries	2006	2007	2008	2009	Δ 08 - 09	Δ interanual
Evolució de l' IPC	100	102,9	106,7	106,9	0,2 %	2,2 %

4.- RELLEVÀNCIA I ANÀLISI DE TENDÈNCIA:

Durant l'any 2009, l'índex global de costos logístics ha experimentat un estancament, amb lleugeres variacions trimestrals que s'han acabat equilibrant al final de l'any. L'escenari analitzat, mostra com els índexs de personal i de transport han seguit lleugers creixements durant el 2009, mentre que l'índex de magatzem, ha seguit una tendència descendent.

La principal raó que explica la tendència decreixent que ha experimentat l'índex de magatzem des del segon trimestre de 2008, és el descens continuat del tipus d'interès promig de préstecs i crèdits de bancs i caixes (Font: INE, Banc d'Espanya). Aquesta evolució, ha situat l'índex del tercer trimestre de 2009 al nivell del valor mostrat a l'inici de la sèrie (principis del 2006).

L'índex de costos de personal és l'únic dels índex que en cap moment ha presentat una evolució negativa. Durant els dos darrers trimestres del 2009, però, es constata un alentiment en el creixement, amb variacions interanuals al voltant del 2%.

Finalment, l'índex de transport ha seguit amb la tendència creixent iniciada des del primer trimestre de 2009 en que experimentava un punt d'inflexió, degut principalment als increments en els preus dels carburants. Cal destacar que en el tercer trimestre de 2009, el preu del carburants va tornar a augmentar en un percentatge proper al 7%.

5.- METODOLOGIA:

La confecció d'aquests indicador és fruit de l'estudi trimestral de costos que realitza Institut Cerdà per a **Barcelona Catalunya Centre Logístic**. L'indicador de costos global mostrat a la gràfica anterior, es construeix a partir de la ponderació de 4 subíndexs: personal, magatzem, transport i altres. Cadascun dels 4 subíndex comprenen una sèrie de partides que en determinen la seva evolució a partir de fonts oficials i especialitzades.

6.- FONTS:

Els valors de les ponderacions dels 4 subíndex s'obtenen a partir de dades de 135 empreses, provinents del Col·legi Oficial de Registradors de la Propietat Mercantil d'Espanya, i es corroboren principalment mitjançant enquestes trimestrals a empreses.

L'evolució de les partides dels diferents subíndex, es realitza en base a:

- Subíndex de personal: Enquesta trimestral del cost laboral elaborada per l'INE.
- Subíndex de Magatzem: Les dades provenen principalment de l'Institut Nacional d'Estadística (INE), Institut d'Estadística de Catalunya (IDESCAT) i de consultores immobiliàries especialitzades.
- Subíndex de Transport: Les dades provenen principalment de l'observatori de costos del transport de mercaderies per carretera, l'Institut Nacional d'Estadística (INE) i l'Institut d'Estadística de Catalunya (IDESCAT)

Per una informació més detallada sobre la metodologia o les fonts, es pot consultar la pàgina web: http://www.bcncl.es/cat/Barometre_cat.pdf

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

- I.7.- Evolució de l'Índex de preus al consum a Catalunya i Espanya.

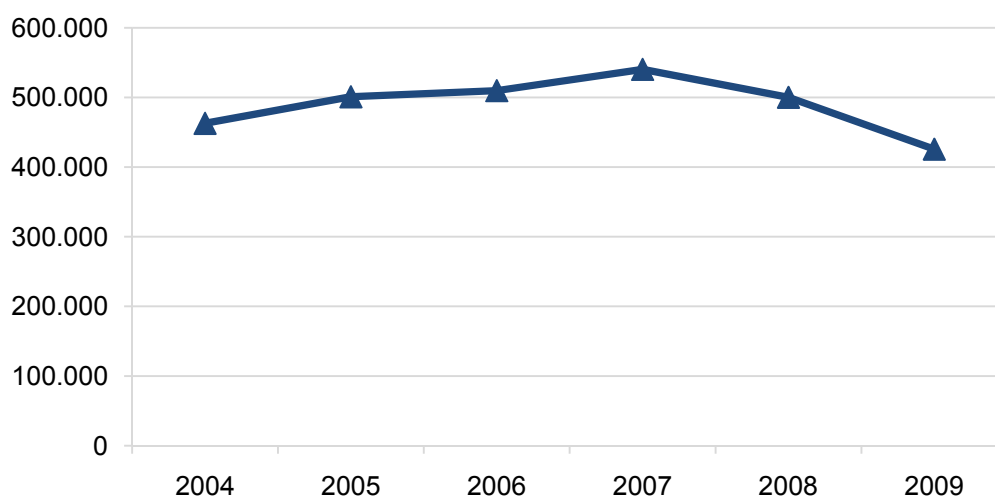
INDICADOR 4. VOLUM GESTIONAT PEL SISTEMA LOGÍSTIC

1.- MOTIVACIÓ: Disposar de dades periòdiques sobre l'evolució del volum total de tones gestionat pel sistema logístic català, i la distribució d'aquesta xifra segons la tipologia de flux.

2.- DEFINICIÓ: Suma dels milions de tones gestionades per les infraestructures viàries, ferroviàries, aeroportuàries i portuàries.

3.- EVOLUCIÓ:

INDICADOR 4 Volum gestionat pel sistema logístic (milions tones)	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Δ 08-09	Δ interanual
	462,8	501,0	509,8	540,4	500,2	425,7	-14,9 %	-1,7 %



—▲— Volum gestionat pel sistema logístic (MT.)

Dades complementàries	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Δ 08-09	Δ interanual
Quota tràfic intern	56%	58%	57%	57%	54%	53%	-1,1%	-0,9%
Quota tràfic resta Península	15%	14%	15%	15%	16%	16%	-0,2%	1,4%
Quota Catalunya – Europa	6%	5%	5%	5%	5%	5%	-0,2%	-1,8%
Quota tràfic de pas	7%	7%	7%	7%	8%	8%	1,6%	1,3%
Quota tràfics marítims / aeris	16%	16%	16%	16%	17%	18%	3,0%	1,8%

4.- RELLEVÀNCIA I ANÀLISI DE TENDÈNCIA:

Després de descens del volum de mercaderies gestionat pel sistema logístic català que es va produir l'any 2008, l'any 2009 aquesta tendència negativa s'ha accentuat. Amb un volum de 425,7 milions de tones canalitzades, es converteix en el valor més baix dels últims cinc anys, representant una caiguda del -14,9% respecte l'any 2008.

Pel que fa a la repartició del tràfic per tipus de flux, s'observa que s'ha mantingut pràcticament constant des de l'any 2004, amb un lleuger descens de la quota del tràfic intern (on predomina la carretera). Aquest fet ha contribuït en favor de l'augment de la quota modal del transport marítim i aeri.

5.- METODOLOGIA:

Aquest indicador s'ha confeccionat a partir de la suma de les dades de tràfics de mercaderies que gestiona cada infraestructura logística o mode de transport. L'indicador està format per:

- Tràfic intern: que el compona el transport viari i ferroviari.
- Tràfic Catalunya – Península Ibèrica: format pel tràfic viari i ferroviari.
- Tràfic Catalunya – Europa: format pel tràfic viari i ferroviari.
- Tràfic de pas: format pel tràfic viari i ferroviari.
- Tràfic de Catalunya – Resta del món: format pels fluxos aeri i marítims.

Cal destacar que les dades provinents de les estadístiques del Ministeri de Foment sobre transport per carretera només comptabilitzen els vehicles espanyols. Per aquesta raó s'ha realitzat una aproximació per tal de tenir en compte els vehicles no espanyols que també mouen mercaderia amb influència a Catalunya. Dita aproximació, s'ha dut a terme aplicant un percentatge de correcció sobre els tràfics internacionals del 63% en base a dades provinents de " l'Enquête Transit " que tracta la totalitat dels tràfics transpirinencs. Per informació més detallada sobre la metodologia aplicada es pot consultar l'annex II.2.

Cal assenyalar, que quan es comptabilitza la suma global de tones s'estan duplicant les de procedència intermodal. Aquest fet és degut a que les tones que són gestionades per exemple pels Ports, posteriorment les mouen els modes viari i ferroviari.

6.- FONTS:

- Enquesta permanent del transport de mercaderies per carretera.
- Bases de dades de RENFE i de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya.
- Memòries portuàries i servei d'Estadística de l'Autoritat Portuària de Barcelona.
- Departament d'estadística d'Aena.

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

- I.13.- Estimació de l'evolució del transport intermodal i unimodal.
- I.14.- Distribució del volum de mercaderies per mode de transport i flux
- II.1.- Volum de mercaderies mogut per carretera a Catalunya.
- II.2.- Aproximació al volum de mercaderies de pas per Catalunya.
- III.8.- Fluxos de mercaderies per mode ferroviari a Catalunya.
- IV.2.- Repartiment modal d'accés als ports Catalans.
- V.1.- Evolució del tràfic aeri de mercaderies (aeroports espanyols)

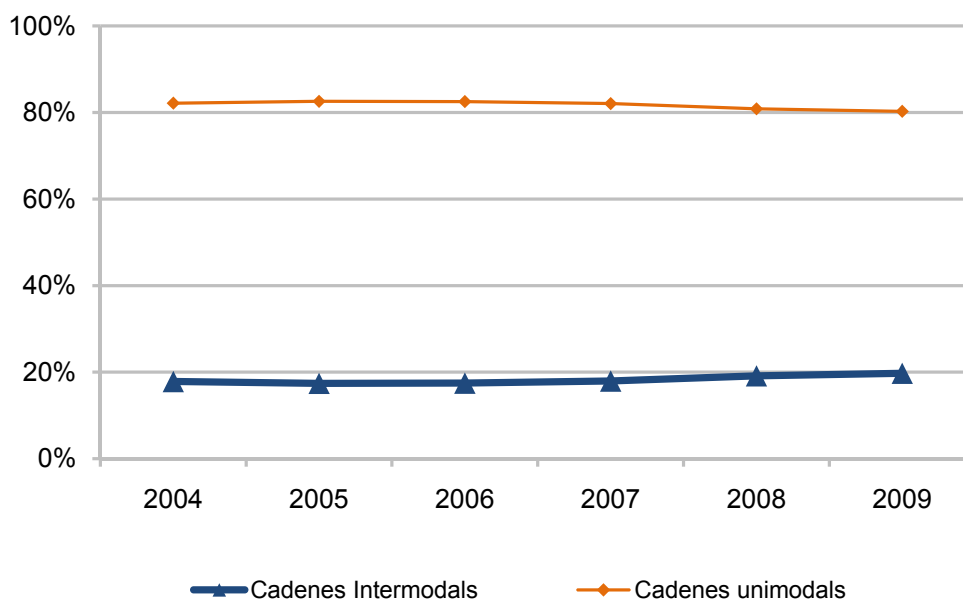
INDICADOR 5. QUOTA DEL TRANSPORT INTERMODAL

1.- MOTIVACIÓ: Disposar de dades periòdiques que permetin comprovar l'evolució esperada del creixement de la quota del volum de mercaderies transportades per cadenes intermodals.

2.- DEFINICIÓ: Tones transportades per cadenes intermodals dividit per les tones totals transportades per cadenes unimodals (de carretera) i intermodals.

3.- EVOLUCIÓ:

INDICADOR 5 Quota del transport intermodal	2005	2006	2007	2008	2009	Δ 08 - 09	Δ interanual
	17,4	17,5	17,9	19,2	19,7	3,0 %	2,0 %



Dades complementàries	2005	2006	2007	2008	2009	Δ 08 - 09	Δ interanual
Quota unimodal	82,6	82,5	82,1	81,2	80,3	-1,2 %	-0,5 %

4.- RELLEVÀNCIA I ANÀLISI DE TENDÈNCIA:

L'objectiu perseguit amb aquest indicador, és el d'analitzar l'efectivitat de les mesures que es van duent a terme per tal de potenciar la intermodalitat, i aconseguir d'aquesta manera un transport més sostenible.

Tal i com succeïa l'any 2008, el volum de mercaderies transportades per mode viari s'ha vist més afectat per la crisi econòmica, que el transportat per els modes marítim i ferroviari conjuntament. Aquest fet explica la disminució de mig punt percentual respecte l'any 2008 de la quota unimodal, passant d'un 81,2% (2008) al 80,3% (2009). Conseqüentment, la corresponent quota intermodal s'ha situat el 2009 propera al 20%.

De la mateixa forma que succeïa el darrer període analitzat (2008), l'augment de la quota intermodal aquest any 2009 correspon a una caiguda de la demanda de transport que ha afectat en major mesura a les cadenes unimodals de carretera, més que a una captació de fluxos per part de les cadenes intermodals.

5.- METODOLOGIA:

Aquest indicador s'ha confeccionat a partir de les principals dades de tràfics de mercaderies que tenen origen o destinació a Catalunya. S'ha separat les cadenes unimodals, únicament realitzades per mode viari, de les cadenes intermodals on hi intervenen altres modes com: l'aeri, ferroviari, marítim, etc.

Per una anàlisi més detallada de la metodologia, es pot consultar l'annex I.13

6.- FONTS:

- Enquesta permanent del transport de mercaderies per carretera.
- Bases de dades de RENFE i de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya.
- Memòries portuàries.
- Ports de l'Estat.
- Servei d'Estadística de l'Autoritat Portuària de Barcelona.
- Departament d'estadística d'Aena.

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

- I.13.- Estimació de l'evolució del transport intermodal i unimodal.
- II.1.- Volum de mercaderies mogut per carretera a Catalunya.
- III.8.- Fluxos de mercaderies per mode ferroviari a Catalunya.
- IV.2.- Repartiment modal d'accés als ports Catalans.
- V.1.- Evolució del tràfic aeri de mercaderies (aeroports espanyols)



2. El mode Viari.

2.1. INTRODUCCIÓ

Volum i participació en fluxos

El transport de mercaderies per carretera és una activitat clau per al sector de la logística i el transport a Catalunya. L'any 2009 es van moure a Catalunya 304 milions de tones per mode viari, xifra que representa un descens de gairebé el 16% respecte el darrer any. En els darrers dos anys, el viari ha estat el mode de transport que ha sofert el major descens (-12,7% interanual) a conseqüència de la recessió econòmica. La resta de modes experimenten davallades menors (ferrocarril -12 %, marítim -8% i aeri -4%), tot i que igualment significatives.

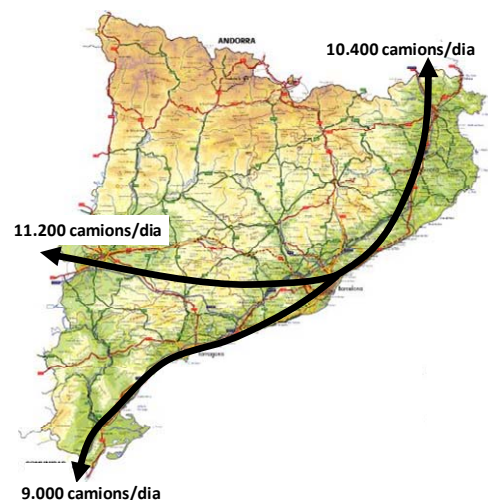
El descens de l'activitat ha afectat de forma homogènia a tots els fluxos viaris. Tanmateix, es constata que per segon any consecutiu, els intercanvis de caire intern són els que han experimentat davallades més importants. Aquests fluxos, suposen el 74% dels fluxos viaris amb influència a Catalunya, i han tingut un descens per sobre del 16% respecte el darrer any. En segon lloc, els intercanvis amb la resta de l'Estat representen el 21% dels fluxos viaris que gestiona Catalunya, i han mostrat un descens lleugerament menor en el període 2008-2009, proper al 14%. En darrera instància, els intercanvis de caràcter internacional representen el 4% dels fluxos viaris que gestiona Catalunya, i han mostrat un descens d'activitat de quasi el 15% en el període 2008-2009.

Pel que fa referència al tràfic intern, cal constatar que forma part d'aquest un tràfic remarcable que prové del volum que generen o atreuen els Ports a través del mode viari, tractant-se en realitat de mercaderia de caràcter internacional (35 milions de tones). Tenint en compte aquesta consideració, es pot considerar que el volum *real* intern representa al voltant del 63% de les tones que es mouen, seguint essent la tipologia amb major quota.

Si centrem l'estudi en el tipus de cadenes de transport que mouen les mercaderies, s'observa el fet que el 80% de les tones totals que es mouen a Catalunya són de caràcter unimodal, atribuïbles al mode de transport viari. Per altra banda, es constata el seu imprescindible paper com a suport per a la realització del carreteig en origen i destinació de les cadenes intermodals, fet que afegeix a la dada anterior un 12% addicional. Així doncs, es determina que el mode viari intervé en el 92% de les cadenes logístiques catalanes. Tanmateix cal destacar, que en termes de tones/Km aquest percentatge es veuria reduït en favor de les cadenes multimodals, on modes com el marítim o el ferroviari realitzen recorreguts de distàncies més llargues.

Importància com a sector econòmic i evolució en el context actual

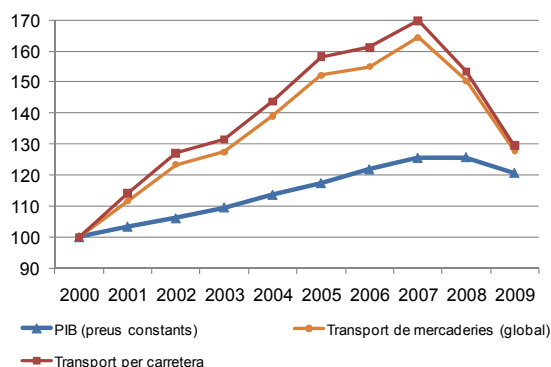
En el període 2000-2007, el sector del transport de mercaderies per carretera va experimentar una tendència creixent de quasi el 8% anual, dades que van estar molt per sobre del creixement que va experimentar el PIB, que ho va fet al ritme del 3,2%. L'any



Mapa de fluxos viaris (IMD) de Catalunya 2008
 Font: Elaboració pròpia (dades del Ministeri de Foment)

2008, però, l'evolució comentada s'ha invertit i durant el 2009 la tendència negativa s'ha accentuat. La crisi econòmica ha provocat una davallada en el creixement del PIB, que ha estat al voltant de - 4,0% durant el 2009, i l'activitat al sector se n'ha ressentit. Tot i no disposar de dades econòmiques subsectorials corresponents a l'any 2009, la caiguda del volum mogut per carretera (propera al 16%) dona una idea de com la frenada de l'activitat econòmica ha afectat al sector.

Donada la importància del mode de transport viari per a l'economia i el gran volum de mercaderia que mou, es considera interessant analitzar algunes variables que donen una aproximació al seu grau de competitivitat i eficiència. Aquestes dades, que es troben tant als indicadors com a l'annex estadístic, ajuden a analitzar quin és el servei que es dona al teixit empresarial i quina és l'eficiència global (econòmica i ambiental) del sistema de transports.



PIB vers el transport per carretera a Catalunya (Base 2000)

Font: Elaboració pròpia (Idescat i Ministeri de Foment)

Perfil empresarials

Catalunya té una estructura empresarial del sector del transport de mercaderies per carretera atomitzada. En els darrers anys, el nombre d'empleats per empresa s'ha situat al voltant dels 2,6. Tot i que en els últims períodes analitzats aquest valor ha mostrat lleugers signes de creixement, la dimensió mitjana de les empreses catalanes del sector encara es troba molt allunyada tant de la mitjana de l'UE-25 (situada al voltant del 5 empleats per empresa) com de l'UE-12 (situada al voltant de 8 empleats per empresa).

Durant els darrers anys, el sector ha tendit a nivell europeu a anar en la direcció de la concentració empresarial, tendència que s'espera que segueixin les empreses catalanes en els propers anys. Aquest fet esdevé primordial a l'hora d'optimitzar l'oferta de les empreses catalanes cap a un mercat cada vegada més globalitzat, amb necessitats logístiques de més valor afegit, i en el que les economies d'escala són cada cop més una condició per a la competitivitat.

Desplaçaments en buit

Finalment, tal i com es mostra a continuació, la quota de desplaçaments en buit s'ha mantingut estable en els darrers anys. Es constata que en trajectes nacionals i de curta distància aquest valor es situa al voltant del 48%, mentre que en trajectes estatals i internacionals aquest valor es situa al voltant del 21%. L'optimització del factor de càrrega dels vehicles es troba subjecte per una banda a la millora de l'eficiència i planificació de les operacions de transport, i per una altra al condicionant de la demanda que sovint mostra una distribució desequilibrada, i dificulta l'optimització dels fluxos per part de les empreses de transport. De cara als propers anys, en línia amb els objectius marcats per les Directrius Nacionals de Mobilitat d'incrementar el factor de càrrega, és d'esperar una reducció del nombre de desplaçaments en buit. Cal destacar, que és en els trajectes interns on hi ha encara un important marge de maniobra per la millora de l'eficiència.

2.2. INDICADORS

Indicador 6. Distribució per tipologia de flux viari.

Indicador 7. Tant per cent de desplaçaments en buit.

Indicador 8. Percentatge de pesants a les carreteres catalanes.

Indicador 9. Indicadors d'estructura empresarial.

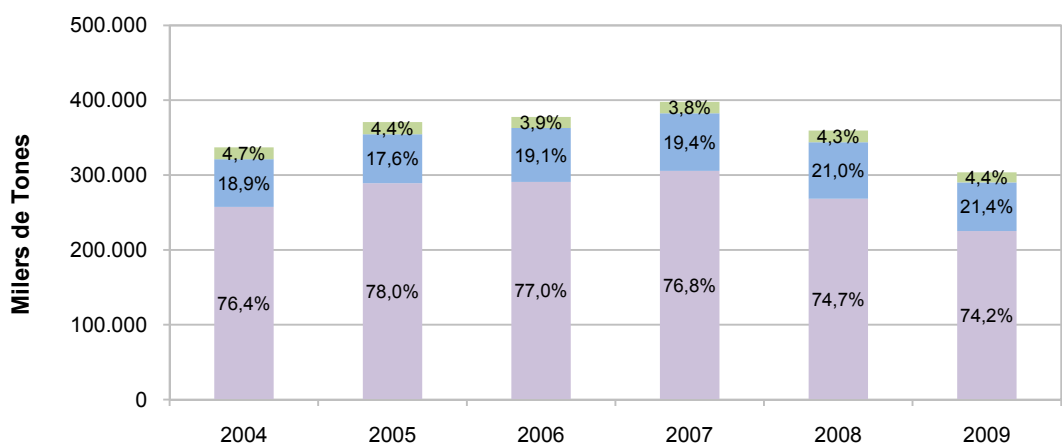
INDICADOR 6. DISTRIBUCIÓ PER TIPOLOGIA DE FLUX VIARI.

1.- MOTIVACIÓ: Conèixer la tipologia de fluxos viaris de mercaderies que es mouen per Catalunya.

2.- DEFINICIÓ: Milers de Tones transportades per tipologia de flux.

3.- EVOLUCIÓ:

INDICADOR 6	2004	2006	2008	2009	Δ 08-09	Δ interanual
Transport intern (mT.)	257.475	290.794	268.339	225.238	-16,1%	-2,6 %
Intercanvis amb l'Estat (mT.)	63.655	72.085	75.442	64.944	-13,9%	0,4 %
Tràfics internacionals (mT.)	15.746	14.797	15.653	13.329	-14,9%	-3,3 %
TOTAL VIARI	336.876	377.676	359.434	303.511	-15,6%	-2,1 %



■ Transport internacional de Catalunya ■ Transport amb la resta de l'Estat ■ Transport intern de Catalunya

Referències estadístiques	2004	2006	2008	2009	Δ 08-09	Δ interanual
Transport viari - portuari (mT.)	33.010	38.669	41.513	35.183	-15,2%	1,3%
Transport viari - ferroviari (mT.)	5.352	5.389	4.915	4.341	-11,7%	-4,1%
Transport viari - aeri (mT.)	85	93	104	90	-13,5%	1,1%
TOTAL	38.447	44.151	46.532	39.614	-14,9%	0,6%

4.- RELLEVÀNCIA I ANÀLISI DE TENDÈNCIA:

El descens registrat durant l'any 2009, del -15,6% de l'activitat del sector del transport de mercaderies per carretera, manté la tendència recessiva iniciada el primer trimestre del 2008. A diferència del 2008, no només han caigut els tràfics de caràcter intern, amb una davallada del -16,1%, sinó que la caiguda del tràfic amb la resta de l'estat també ha estat acusada, d'un -13,9%, i fins i tot el volum de càrrega internacional, que l'any 2008 havia augmentat un 3%, l'any 2009 ha disminuït un -14,9%.

El domini del transport per carretera a Catalunya en els darrers anys deriva en una elevada quota, al voltant del 82%, de les cadenes unimodals. Tanmateix, la conjuntura econòmica de crisi iniciada el 2008 ha afectat especialment el transport viari de mercaderies, fet que ha provocat un descens de dos punts percentuals en la seva quota, fins el 80%. D'aquesta manera, dels més de 300 milions de tones corresponents als fluxos viaris de mercaderies de Catalunya l'any 2009, un 13% ho van fer de forma combinada (carretera - ferrocarril, carretera - avió o carretera - vaixell). Aquesta xifra representa un augment de 0,8 punts percentuals respecte el mateix valor de l'any anterior.

El volum de mercaderies generat o atret pels principals pols logístics del país tenen com a element comú denominador el caràcter intermodal i estan estretament vinculats als tràfics de llarg recorregut. La part visible a Catalunya d'aquests tràfics però, és el carreteig inicial o final entre aquests pols intermodals i les empreses o centres de consum i a l'inversa. Per aquest motiu es constata que aproximadament un 17% del transport intern de Catalunya és en realitat de caràcter internacional.

5.- METODOLOGIA

En base a les dades que proporciona anualment el Ministeri de Foment sobre el sector del transport de mercaderies per carretera a l'enquesta permanent, s'agrupen les dades segons correspongui a: tràfics amb origen i destinació a Catalunya, Tràfics d'intercanvi amb la resta d'Espanya i tràfics de caràcter internacional.

6.- FONTS:

- Enquesta permanent del transport de mercaderies per carretera. (Ministeri de Foment)

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

- I.13.- Estimació de l'evolució del transport intermodal i unimodal
- II.1.- Volum de mercaderies mogut per carretera a Catalunya.
- II.2.- Aproximació al volum de mercaderies de pas per Catalunya.

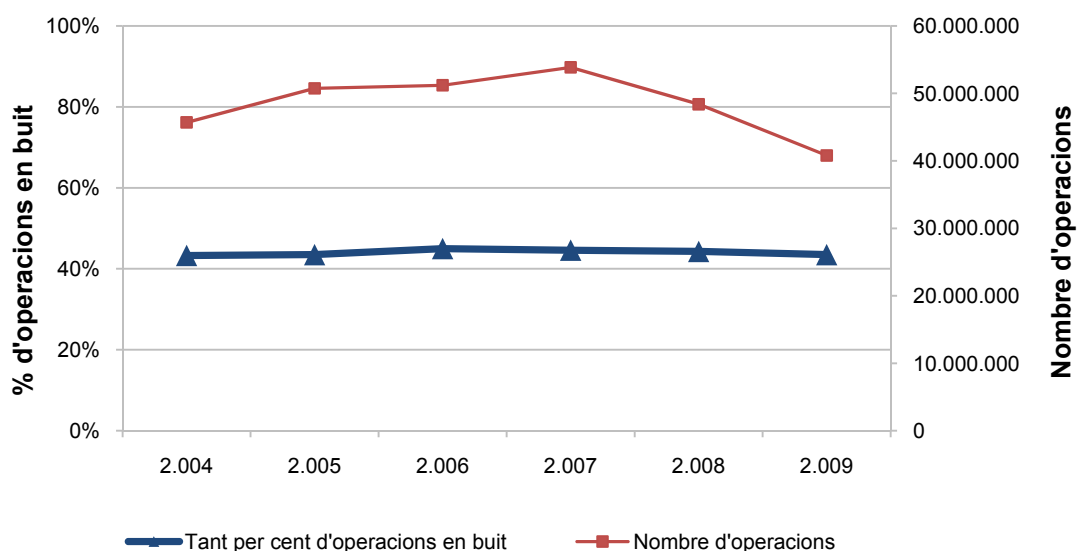
INDICADOR 7. PERCENTATGE DE DESPLAÇAMENTS EN BUIT

1.- MOTIVACIÓ: Analitzar l'evolució de l'eficiència dels desplaçaments viaris de mercaderies seguint l'objectiu de racionalitzar el transport de mercaderies per carretera reduint les operacions en buit i augmentant l'ocupació mitjana per operació.

2.- DEFINICIÓ: Tant per cent de desplaçaments en buit amb Origen i/o Destinació a Catalunya.

3.- EVOLUCIÓ:

INDICADOR 7	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Δ 08-09	Δ interanual
% d'operacions en buit	43,3%	43,5%	45,0%	44,6%	44,3%	43,5%	-1,8%	0,1 %



Dades complementàries	2004	2006	2007	2008	2009	Δ 08-09	Δ interanual
Milers d'operacions	45.695	51.198	53.855	48.388	40.795	-15,7%	2,2%

4.- RELLEVÀNCIA I ANÀLISI DE TENDÈNCIA:

El transport de mercaderies per carretera presenta ineficiències derivades de la dificultat en l'optimització del factor de càrrega del vehicle. Aquest fet incideix negativament en la competitivitat del sector i en el desenvolupament d'un transport més sostenible. En els darrers dos anys, tot i l'elevat decreixement del nombre d'operacions, el percentatge d'operacions en buit s'ha mantingut constant al voltant del 44% dels desplaçaments realitzats. Cal tenir en compte, que mentre en els trajectes amb la resta de l'Estat i internacionals aquest valor es situa al voltant del 20%, en els trajectes interns de Catalunya (curta distància) el percentatge d'operacions en buit augmenta fins gairebé el 50%.

Per altra banda, el nombre d'operacions de transport de mercaderies per carretera, però, que havia oscil·lat en els darrers anys al voltant dels 50 milions anuals, amb una tendència creixent fins el 2007 i una caiguda del 10% l'any 2008, ha sofert una davallada fins a situar-se al voltant dels 40 milions d'operacions l'any 2009.

Les Directrius Nacionals de Mobilitat assenyalen que cal adaptar el sector cap a un model logístic més racional. Un dels aspectes fonamentals passa per reduir el nombre de desplaçaments en buit, i per tant optimitzar la capacitat de càrrega dels vehicles.

5.- METODOLOGIA

En base a les dades que proporciona anualment el ministeri de foment sobre el sector del transport de mercaderies per carretera (per vehicles espanyols amb MMA>3,5 T.), es dona un valor mig del percentatge del nombre d'operacions de transport que es realitzen en buit. Les dades per al càlcul del valor mig ponderen tant els recorreguts viaris interns de Catalunya, com els intercanvis de Catalunya amb la resta de l'Estat i els intercanvis de Catalunya amb l'estranger. En cas de requerir les dades desagregades, es poden trobar a l'annex estadístic d'aquest document a l'apartat del mode viari.

6.- FONTS:

- Enquesta permanent del transport de mercaderies per carretera. (Ministeri de Foment)

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

- II.1.- Volum de mercaderies mogut per carretera a Catalunya.
- II.2.- Aproximació al volum de mercaderies de pas per Catalunya.
- II.7.- Operacions de transport i percentatge d'aquestes en buit, per tipus de desplaçament.

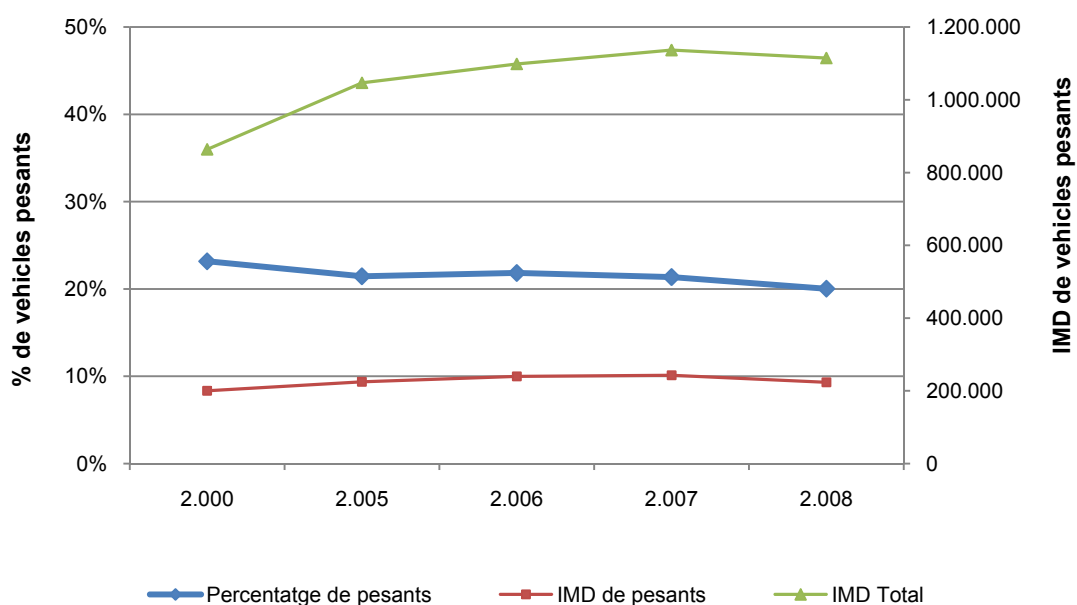
INDICADOR 8. PERCENTATGE DE VEHICLES PESANTS.

1.- MOTIVACIÓ: Conèixer l'evolució del percentatge de pesants global de les carreteres catalanes.

2.- DEFINICIÓ: A partir de la selecció de punts de mesura a les principals infraestructures viàries catalanes, divisió de la IMD de pesants entre la IMD total.

3.- EVOLUCIÓ:

INDICADOR 8	2.000	2005	2006	2007	2008	Δ 07-08	Δ interanual
Percentatge de pesants	23,2	21,5	21,8	21,4	20,0	-6,2%	-1,8%



Dades complementàries	2000	2006	2007	2008	Δ 07-08	Δ interanual
IMD Total (punts seleccionats)	863.542	1.098.524	1.136.805	1.114.912	-1,9 %	3,2 %
IMD Pesants (punts selec.)	200.089	239.854	242.860	223.318	-8,0 %	1,4 %

4.- RELLEVÀNCIA I ANÀLISI DE TENDÈNCIA:

La confecció d'aquest indicador permet portar un seguiment anual del percentatge que representen els vehicles pesants a les carreteres catalanes.

Aquest darrer any 2008, es produeix per primera vegada una caiguda en la IMD de vehicles pesants (del -8%), fet que ha portat a un mínim en la sèrie que es disposa d'aquest indicador des de l'any 2000. Així, el percentatge de pesants l'any 2008 s'ha situat en un 20%.

Com ja s'ha comentat anteriorment, la crisi econòmica va afectar durant el període 2007-2008 principalment al transport per carretera. De fet, la caiguda de la IMD de vehicles pesants per aquest període (-8%) és propera a l'experimentada en el mateix any pel volum de tones viàries (-9,6%).

Com és conegut, la circulació de vehicles pesants és troba vinculada a un servei de transport que es desenvolupa per al teixit productiu i de consum principalment. Per aquesta raó, la caiguda de l'activitat industrial i de consum en el darrer any analitzat, és la principal explicació del descens que s'ha produït en la circulació de vehicles pesants.

5.- METODOLOGIA:

La confecció d'aquest indicador s'ha fet a partir de dades de diferents estacions de mesura del trànsit que hi ha ubicades pel conjunt del territori català. S'ha seleccionat punts de mesura de les vies següents: AP-7, AP-2, A-2, C-25, N – II, N - 340 / A-7 i s'han comptabilitzat dades de les IMD Total i de les IMD de Pesants. La selecció d'ubicació dels punts de mesura s'ha fet buscant l'objectiu de tenir dades tant de les zones properes als principals pols de consum de Catalunya, com dels principals corredors que concentren els tràfics de llarga distància.

Per major detall sobre els punts de mesura escollits es pot consultar l'annex II.5. A partir d'aquí, s'ha sumat separatament totes les IMD total i totes les IMD pesants, i finalment, per extreure l'indicador es divideix la IMD de pesants entre la IMD Total.

6.-FONTS:

- Dades del Ministeri de Foment (Mapa de tràfic)
- Servei Català del trànsit.

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

- II.2.- Aproximació al volum de mercaderies de pas per Catalunya
- II.3.- IMD de 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.

INDICADOR 9. INDICADORS D'ESTRUCTURA EMPRESARIAL.

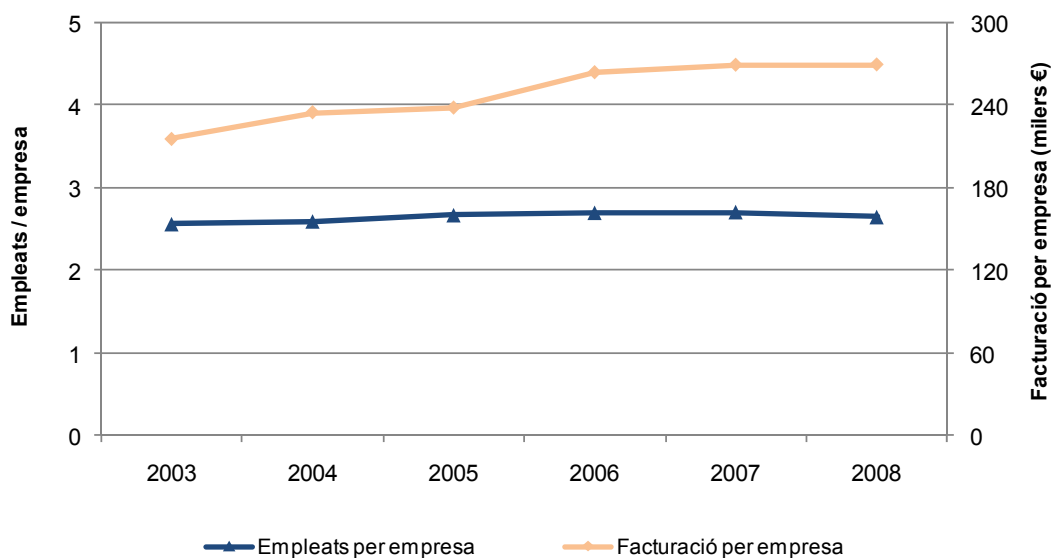
1.- MOTIVACIÓ: Conèixer la dimensió mitjana i la productivitat per empleat de les empreses de transport de mercaderies per carretera, amb l'objectiu d'observar un creixement esperat d'ambdues variables.

2.- DEFINICIÓ: Nombre d'empleats dividit pel nombre d'empreses del sector del transport de mercaderies per carretera, i facturació de les empreses del sector entre els nombre d'empleats al sector.

3.- EVOLUCIÓ:

INDICADOR 9	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Δ 07-08	Δ interanual
Empleats per empresa	2,6	2,6	2,7	2,7	2,7	2,6	-2,1%	0,6%
Facturació per empresa (m€)	215,5	234,7	238,1	263,6	269,0	269,2	0,1%	4,6%

*Dades de facturació a preus corrents



Dades complementàries	Dinamarca	Àustria	Alemanya	Holanda	França
Empleats / Empresa (Europa) Any 2007	6	8,2	9,1	14,4	8,6

4.- RELLEVÀNCIA I ANÀLISI DE TENDÈNCIA:

Una eina generalment utilitzada per a conèixer la grandària de les empreses del sector del transport de mercaderies per carretera, és el nombre mig d'empleats per empresa. Tot i que lentament, la tendència a Catalunya ha estat cap al creixement. No obstant, en el darrer any aquest creixement s'ha estancat. Cal destacar, que la mitjana catalana encara es troba allunyada de la dels principals països d'Europa.

L'anàlisi de l'evolució del sector en els darrers anys sembla indicar que és necessària una major dimensió de les empreses per tal de competir en un mercat cada cop més global. A més a més, una major dimensió empresarial, pot contribuir a oferir un major nombre de serveis de valor afegit sobre la mercaderia, i donar una millor eficiència al sector.

Pel que fa referència a la productivitat per empleat al sector, s'estima a través de la facturació mitjana per treballador. Es constata que en el període 2003- 2008 s'ha incrementat a un ritme del 3,9% anual. D'altra banda, cal tenir en compte la frenada en el creixement que ha experimentat l'indicador respecte la darrera edició, fet que és conseqüència de l'actual context de crisi econòmica.

5.- METODOLOGIA:

La confecció d'aquest indicador es realitza a partir de les dades proporcionades per l'enquesta anual de serveis que publica l'Institut d'estadística de Catalunya i de les dades originàries de l'Instituto Nacional de Estadística

L'enquesta esmentada, proporciona dades pel codi d'activitat (fins a l'any 2007 el codi 6024 de la CNAE 93 i per l'any 2008 els codis 494 i 495 de la nova CNAE 2009) corresponent al sector del transport de mercaderies per carretera sobre: nombre d'empreses, ocupats, ingressos d'explotació, etc.

6.-FONTS:

- Dades europees d'empleats per empresa (Any 2007): Eurostat
- Enquesta anual de serveis. Institut d'Estadística de Catalunya.
- Encuesta anual de servicios. Instituto Nacional de Estadística

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

- I.6.- Evolució de l'índex de preus al consum a Catalunya i Espanya.
- II.8.- Dades del sector empresarial de transport de mercaderies per carretera.
- II.9.- Nombre d'ocupats per empresa als països europeus.



3. El Mode Ferroviari.

3.1. INTRODUCCIÓ

Volum mogut

L'any 2009 ha estat un any de forts descensos en el volum de mercaderia transportada per modes terrestres, i especialment en el ferroviari. Si bé durant el període 2007-2008, el volum de tones transportat per ferrocarril va reduir-se lleugerament (-5%) respecte la carretera (que va caure el -9,6%), durant el període 2008-2009 ha estat el mode ferroviari el que ha experimentat un descens més important. De fet, entre l'any 2008 i 2009 el volum de tones mogudes per ferrocarril ha caigut un -19,8% mentre que les transportades per carretera s'han reduït en un -15,6%.

Aquest major descens del volum de tones transportades per mode ferroviari respecte el transportat per mode viari, s'ha traduït en un lleuger descens de la quota del ferrocarril entre els modes terrestres, que es torna a situar per sota del 2%.

Es de destacar que en el darrer any totes les tipologies

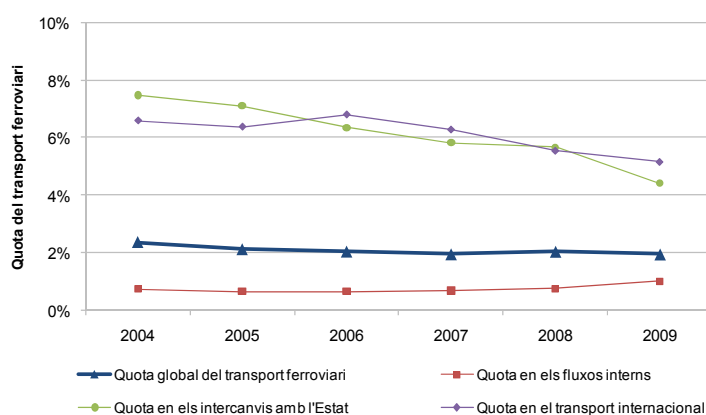
de fluxos perden quota respecte la carretera a excepció del transport intern. Aquest fet s'explica per que en el darrer any, en aquest tipus de fluxos s'ha produït un augment del 14% de les tones transportades per ferrocarril, alhora que les tones transportades per carretera han disminuït un -16%.

A aquest creixement del volum de tones internes ferroviàries, hi ha contribuït entre d'altres la iniciativa Cargometro (FGC, Renfe y Comsa Rail Transport) que transporta des de Juny de 2009 components d'automoció per a SEAT entre la planta de la Zona Franca i la de Martorell. Aquest nou servei realitza 6 viatges diaris, fet que equival a evitar la circulació de 32.000 vehicles pesants a l'any (24.192 caixes mòbils).

Nombre de circulacions

El nombre de circulacions realitzades per la Gerència operativa de Catalunya i Aragó han caigut un -19,4% respecte l'any anterior, descens que és inferior a l'experimentat en el conjunt global de l'Estat (-25,4%).

Com s'ha assenyalat a les edicions anteriors, en el període 2005-2008 s'observa un descens anual mitjà del 16,3% en el nombre de circulacions realitzades, mentre que el volum total transportat (tones) només cau un 2,3%. Aquest fet porta a pensar que es va produir un augment de la càrrega mitja per circulació fruit d'un procés de racionalització liderat pel principal operador ferroviari, RENFE. En el darrer any analitzat (2008-2009), però, si bé s'observa una continuïtat en el descens del nombre de circulacions realitzades (-19,4%), també es produeix una caiguda en consonància (del 19,8%) del volum de tones



mogudes. Es pot concloure doncs, que s'atura aquest any el procés de racionalització, i que la caiguda que es produeix en el nombre de circulacions és deguda a l'actual context de crisi.

Precisió de la programació i fiabilitat del servei

Es produeix un estancament a la baixa del nombre de circulacions suprimides (- 0,9%), que continuen representant més de la meitat del total de les programades.

Per altra banda, s'experimenta un lleuger descens del percentatge d'arribades en hora dels trens regulars (1), passant del 85% l'any 2008, al 83,4% l'any 2009. Tot i aquesta lleugera caiguda, és destacable la millora en el temps mitjà de retard que es situa en les 3 hores l'any 2009 (un -26% menor respecte el temps de retard al 2008).

Les terminals ferroviàries de Catalunya

En el darrer període analitzat (2008-2009) s'ha produït, a excepció de les terminals de Pla de Vilanova (que augmenta en un +23% els TEUS) i Port de Tarragona (que augmenta en un +2,5% els TEUS), un descens generalitzat en el nombre de TEUS moguts per les terminals ferroviàries de Catalunya. En concret aquest descens, es xifra en una caiguda global del 20% en el nombre de contenidors gestionats, fet que situa la xifra del 2009 en 277.378 TEUS.

Si es remunta l'anàlisi de contenidors moguts a l'inici de la sèrie l'any 2000, s'observa 4 terminals que des de llavors fins l'any 2009 han presentat una tendència negativa. Es tracta de Granollers (-9,2%), Morrot (-8,8%), Portbou / Cerdà (-6,8%) i Martorell (-6,3%).

Cal destacar que tot i el descens del nombre absolut de TEUS moguts en el darrer any, es constata per exemple en el cas de la terminal del Port de Barcelona, un augment de la quota ferroviària dels fluxos, gràcies a les iniciatives engegades des del Port de Barcelona en favor del re equilibri modal.

Tendència del mode ferroviari

Els objectius plantejats en els diferents plans vinculats al sector del transport de mercaderies, posicionen el ferrocarril com el mitjà que ha de tenir els majors progressos durant els propers anys, establint l'objectiu d'assolir una quota mínima del 10% l'any 2026.

La recent inauguració de nous serveis ferroviaris unida a l'actual context de crisi, no ha permès veure fins el moment un punt d'inflexió en la quota del transport ferroviari. Entre aquests nous serveis, destaquen:

- La millora de l'oferta multiclient:
 - o RENFE: Barcelona–Madrid (Novembre 2008) i Bilbao – Barcelona (Desembre 2008)
 - o TCB Railways: Barcelona – Burgos i Barcelona - Bilbao (Març 2009)
 - o ALFIL LOGISTICS: Barcelona – Murcia (Abril 2009)
- BARCELYON Express: Nou servei per a tràfics intermodals entre el Port de Barcelona y la terminal ferroviària de Naviland Cargo a Lyon. (Febrer 2009)
- Autometro (Gener 2008) i Cargometro (Juny 2009): Transport ferroviari entre les plantes de SEAT a la Zona Franca i a Martorell.

(1) S'entén per trens regulars, aquells que disposen de programació amb antelació al dia de circulació. Dins aquest tipus de trens, existeixen: **els programats** que circulen amb periodicitat setmanal i es planifiquen amb 6 mesos d'antelació, i els **programats especials**, que s'estableixen amb 3 dies d'antelació.

3.2. INDICADORS

Indicador 10. Quota del transport ferroviari.

Indicador 11. Servei del transport Ferroviari

Indicador 12. Rendiment de les terminals intermodals.

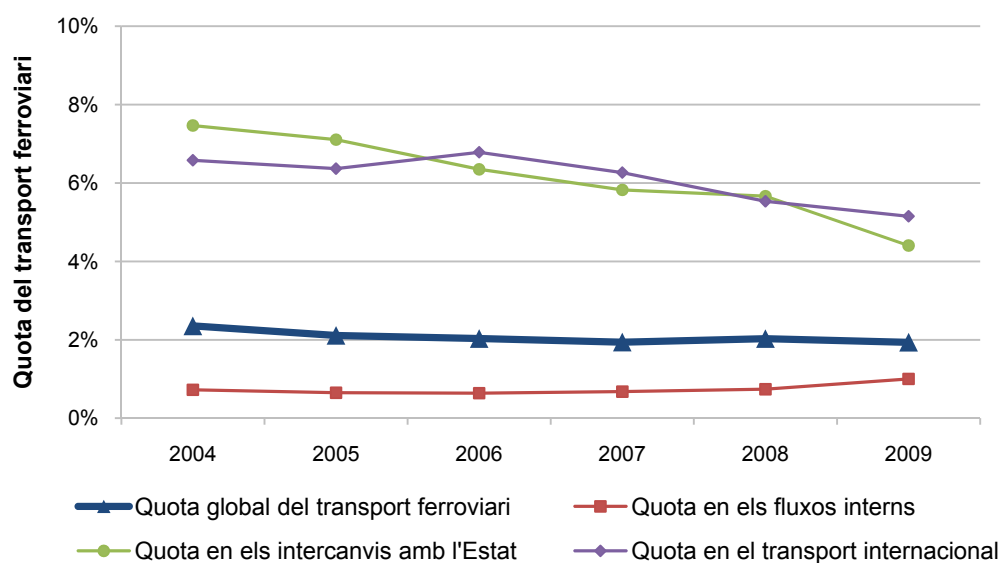
INDICADOR 10. QUOTA DEL TRANSPORT FERROVIARI.

1.- MOTIVACIÓ: El desenvolupament del transport ferroviari de mercaderies, és un factor de clau de competitivitat de l'economia catalana. L'objectiu doncs, és analitzar l'evolució de la quota del transport ferroviari a Catalunya.

2.- DEFINICIÓ: Tones amb origen i / o destinació Catalunya per mode ferroviari, dividit pel total de tones terrestres amb origen i/o destinació Catalunya.

3.- EVOLUCIÓ:

INDICADOR 10	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Δ 08-09	Δ interanual
Quota global del transport ferroviari	2,4	2,1	2,0	1,9	2,0	1,9	-4,6%	-3,8%



Dades complementàries	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Δ 08-09	Δ interanual
Quota ferroviària tràfics interns	0,7%	0,6%	0,6%	0,7%	0,7%	1,0%	35,3%	6,7%
Quota ferroviària tràfics Estatals	7,5%	7,1%	6,3%	5,8%	5,7%	4,4%	-22,2%	-10,0%
Quota ferroviària tràfics internacionals	6,6%	6,4%	6,8%	6,3%	5,5%	5,2%	-6,9%	-4,8%

4.- RELLEVÀNCIA I ANÀLISI DE TENDÈNCIA:

L'indicador que mostra l'evolució de la quota modal ferroviària presentava un avanç positiu l'any 2008 respecte l'indicador precedent, amb un creixement del 4,6%, l'any 2009 però es torna al valor de l'any 2007, amb una quota del 1,9%.

En l'apartat del tràfic intern, la forta davallada dels tràfics viaris (que han caigut al voltant del -16%) unida a l'augment (del 14%) de la càrrega ferroviària, ha fet augmentar la quota d'aquest mode en els fluxos interns del 0,7% al 1%.

En l'apartat dels tràfics ferroviaris amb la resta de l'Estat han disminuït (-34%), xifra superior a la caiguda que ha experimentat el mode viari (-14%). Aquest fet ha influenciat en la pèrdua d'un punt i tres dècimes en la quota ferroviària per aquest tipus de tràfics.

En l'àmbit internacional, l'any 2009 el transport ferroviari ha patit també una davallada en el volum respecte les xifres de l'any 2008. No obstant, la disminució de l'activitat exportadora de Catalunya per mode viari (que ha estat quasi del -17%) ha fet que la davallada de la quota ferroviària en aquest tipus de trajectes no sigui tant acusada com l'any passat, situant-la el 2009 al voltant del 5,2%.

Ens trobem doncs amb una quota ferroviària estancada, allunyada de la tendència marcada per la política europea de transports, cap a un re equilibri modal terrestre en favor del ferrocarril. Aquest fet, a banda de contribuir a una major sostenibilitat ambiental del sector de la logística i el transport, afavoriria un augment de la competitivitat del teixit productiu català i l'ampliació dels Hinterlands Portuaris.

5.- METODOLOGIA:

Les quotes modals representades s'han calculat a partir de la divisió de les tones ferroviàries (per tipus de flux: intern, d'intercanvi amb Espanya, internacional) entre les tones totals mogudes per modes terrestres (carretera i ferrocarril).

6.- FONTS:

- Enquesta permanent del transport de mercaderies per carretera. (MIFO)
- Base de dades de Renfe.

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

- II.1.- Volum de mercaderies mogut per carretera a Catalunya.
- III.8.- Fluxos de mercaderies per mode ferroviari a Catalunya

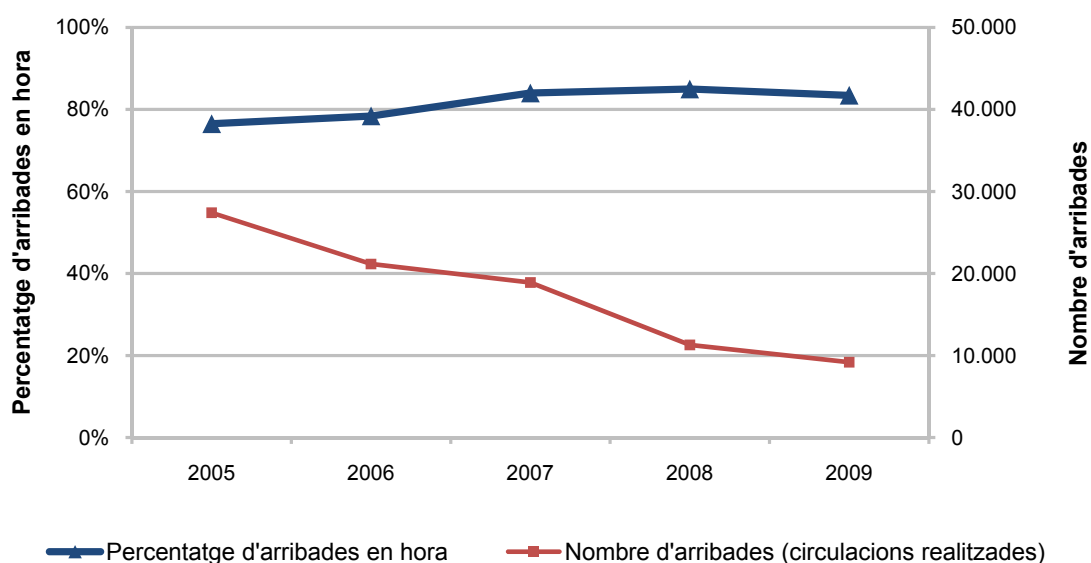
INDICADOR 11. SERVEI DEL TRANSPORT FERROVIARI

1.- MOTIVACIÓ: Disposar d'una dada que permeti veure l'evolució del servei que donen els operadors de transport ferroviari als seus clients.

2.- DEFINICIÓ: Nombre d'arribades en hora dividit pel total d'arribades.

3.- EVOLUCIÓ:

INDICADOR 11	2005	2006	2007	2008	2009	Δ 08-09	Δ interanual
Percentatge d'arribades en hora	76,5%	78,4%	84,0%	85,0%	83,4%	-1,8%	2,2%



Dades complementàries	2005	2006	2007	2008	2009	Δ 08-09	Δ interanual
Temps mig de retard a l'arribada (h.)	3,0	3,2	3,7	4,1	3,0	-25,8%	0,2%
Nombre d'arribades	27.401	21.155	18.894	11.283	9.186	-18,6%	-23,9%

4.- RELLEVÀNCIA I ANÀLISI DE TENDÈNCIA:

Després de la crescuda dels darrers 4 anys, al 2009 el percentatge de les arribades en hora ha disminuït fins a posar-se lleugerament per sota del percentatge que es tenia el 2007. En contrapartida, el temps mitjà de retard de les circulacions impuntuals ha experimentat una millora, disminuint un -26% respecte la dada del 2008, i situant-se en 3 hores.

Pel que fa referència al nombre de circulacions ferroviàries realitzades, com s'observa, des del 2005 s'han reduït substancialment, a un ritme del 24% anual. Aquest fet, ha estat degut fins l'any 2008 a un procés de racionalització que ha incrementat la càrrega mitja transportada per tren. En el darrer any però la caiguda de circulacions realitzades és conseqüència de la crisi, ja que el descens de circulacions ha estat paral·lel al de les tones transportades.

Com és sabut, l'objectiu de cara als propers anys es que el mode ferroviari augmenti la seva quota, complementant-se amb la carretera en forma de cadenes intermodals. Caldrà tenir en compte, que per tal de que aquest fet es produeixi serà necessari oferir un servei competitiu que incrementi la fiabilitat del tren fins a nivells pròxims als de la carretera, que es troba sempre per sobre del 95% d'arribades en hora.

5.- METODOLOGIA:

Els indicadors mostrats per l'anàlisi del servei ofert pel mode ferroviari s'han elaborat a partir de la base de dades d'ADIF sobre les circulacions de mercaderies que es realitzen per la seva infraestructura. Concretament, l'anàlisi s'ha centrat en la gerència operativa de Catalunya i Aragó.

Cal destacar que s'entén per arribada amb retard, aquella que arriba en un temps superior als 60 minuts per sobre de l'hora prevista d'arribada.

A l'annex estadístic es poden trobar dades sobre el tipus de circulacions realitzades, tant a la gerència corresponent a Catalunya i Aragó, com globalment a Espanya.

6.- FONTS:

- Base de dades d'ADIF sobre les circulacions de mercaderies

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

- III.3.- Trens regulars i especials: Circulacions realitzades (Catalunya i Aragó).
- III.5.- Trens regulars: Circulacions programades i realitzades (Catalunya i Aragó).
- III.6.- Trens especials: Circulacions realitzades (Catalunya i Aragó).
- III.7.- Arribades amb retard.
- II.10.- El pas ferroviari transfronterer.

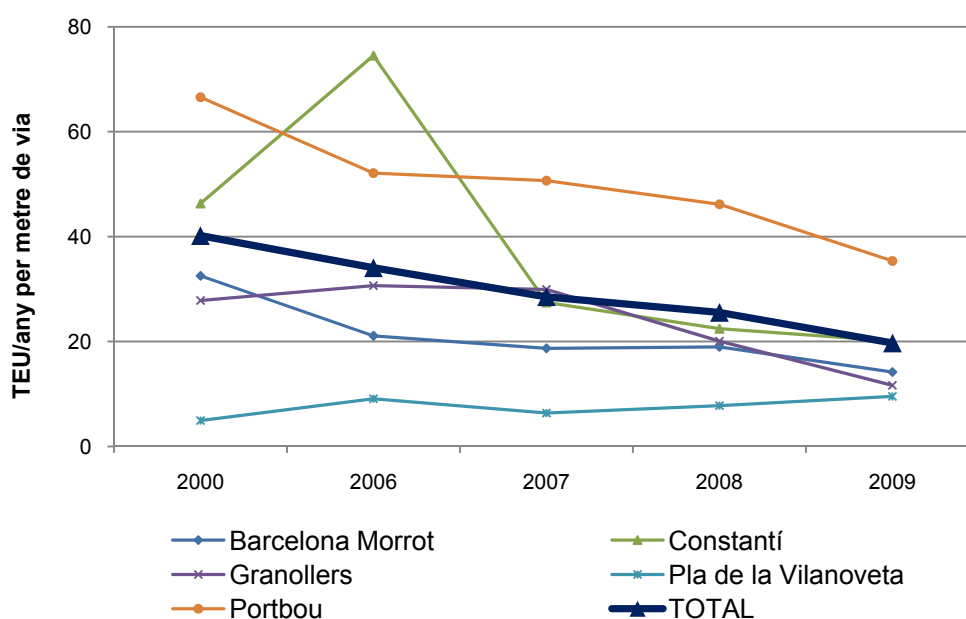
INDICADOR 12. RENDIMENT DE LES TERMINALS INTERMODALS

1.- MOTIVACIÓ: Seguir l'evolució de l'eficiència del sistema de terminals intermodals de Catalunya i el seu rendiment tant en el seu conjunt com per terminal.

2.- DEFINICIÓ: Nombre de TEU mogudes per metres totals lineals de via amb què compta cadascuna de les terminals.

3.- EVOLUCIÓ:

INDICADOR 12	2000	2006	2007	2008	2009	Δ 08-09	Δ interanual
Barcelona Morrot	32,5	21,1	18,7	19,0	14,2	-25,3%	-8,8%
Constantí	46,3	74,5	27,4	22,4	20,1	-10,4%	-8,9%
Granollers	27,8	30,7	29,9	20,1	11,7	-41,9%	-9,2%
Pla de la Vilanova	4,9	9,1	6,4	7,8	9,6	23,1%	7,6%
Portbou	66,6	52,1	50,7	46,1	35,4	-23,4%	-6,8%
TOTAL (TEU/any per metre de via)	40,2	34,1	28,5	25,5	19,7	-22,8%	-7,6%



4.- RELLEVÀNCIA I ANÀLISI DE TENDÈNCIA:

Un dels indicadors utilitzats de cara a determinar el rendiment d'una terminal, és la relació dels TEUS moguts en un any entre la longitud de via disponible per a operacions de càrrega i descàrrega. L'anàlisi d'aquest indicador per a cada terminal permet avaluar al llarg del temps, la millora o empitjorament de l'eficiència en el moviment de càrrega respecte la seva capacitat (en cas de que aquesta sigui constant), ó be el grau d'aprofitament d'un increment de capacitat (en cas de millores infraestructurals).

Com es pot observar a l'apartat corresponent de l'annex estadístic, en el darrer període 2008 – 2009, el nombre de TEUS moguts a les principals estacions intermodals de Catalunya s'ha reduït un 20%. Aquest fet, queda palès en l'indicador sobre el rendiment de les terminals que es redueix en una xifra propera al 23% en el darrer any.

Una anàlisi detallada per terminals, mostra com des de l'inici de la sèrie no ha deixat de caure el rendiment d'aquestes. En concret, en el període 2000-2009, destaquen caigudes al voltant del 9% per les estacions de Granollers, Constantí i Morrot. La terminal de Pla de la Vilanova és l'única que incrementa el seu rendiment en el període analitzat, el darrer any concretament en un 23%.

És necessari recordar que aquest indicador presenta valors mitjos a Europa entorn de 50 TEU per metre lineal. (Font: El transport de mercaderies per ferrocarril a Catalunya, estudi Ilotja)

L'evolució positiva d'aquest indicador, estaria vinculada en primer lloc a un increment de la demanda de transport ferroviari de contenidors, i en segon lloc a una millora de la gestió i el servei, ambdós fets que sens dubte incrementarien el rendiment.

5.- METODOLOGIA:

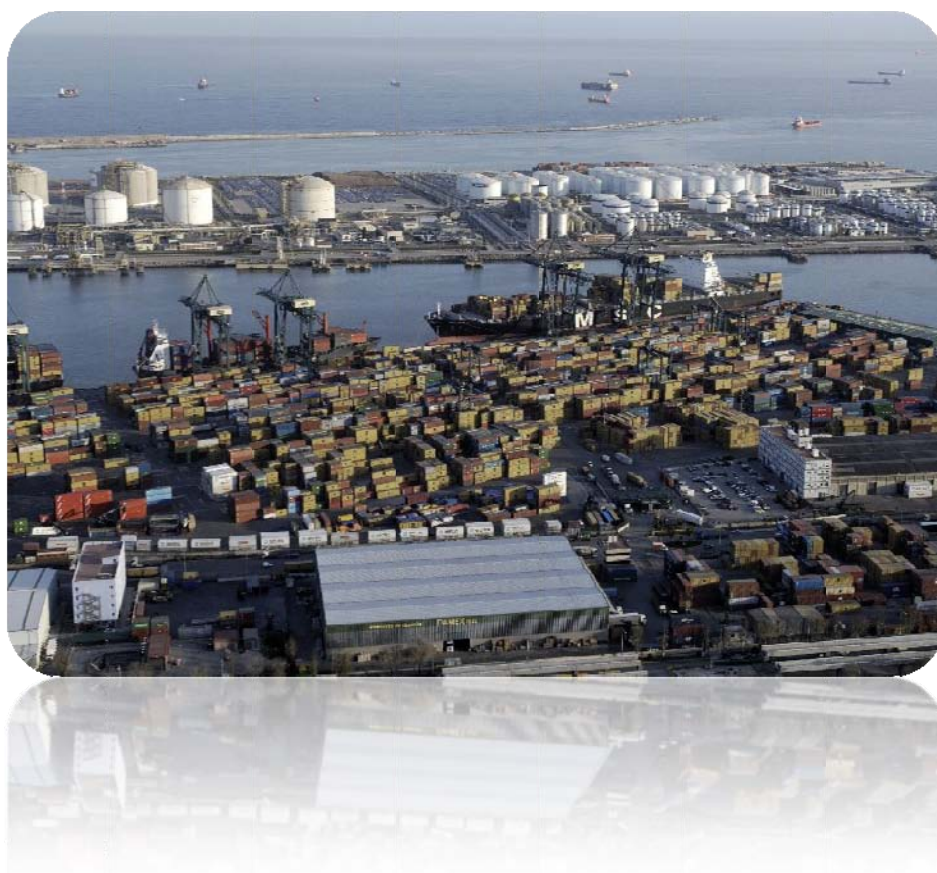
Les dades referents a les característiques físiques de les terminals provenen de Renfe, pendent de contrastar amb ADIF. Les TEU mogudes per cada una de les terminals provenen de la base de dades de RENFE. No s'ha considerat les terminals de Martorell i Port de Tarragona i Barcelona al no disposar de la informació referent a la longitud de les vies.

6.-FONTS:

- Renfe.
- Adif.
- El transport de mercaderies per ferrocarril a Catalunya, estudi Ilotja

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

- III.8 Fluxos de mercaderies per mode ferroviari a Catalunya.
- III.9 Les terminals ferroviàries de Catalunya: Evolució del volum de TEUS.



4. El Mode Marítim.

4.1. INTRODUCCIÓ

Volum mogut i principals orígens/destinacions de la mercaderia

En els darrers anys, el conjunt de ports catalans han experimentat un retrocés en el creixement respecte els anys precedents, degut en bona mesura, al context macroeconòmic. En el període 2007-2009, els ports de Barcelona i Tarragona han mostrat descensos de l'activitat anual del -8,6 i del -6,8% respectivament, decreixements més acusats dels que va tenir el PIB que va ser -1,9% anual per al mateix període.

De l'anàlisi del comportament dels ports catalans durant l'any 2009 es constata que el port que ha experimentat una major caiguda ha estat el de Barcelona, amb un descens del -17,3% en les tones mogudes. El Port de Tarragona, per la seva banda, ha mostrat un decreixement menor, del -4,9%.

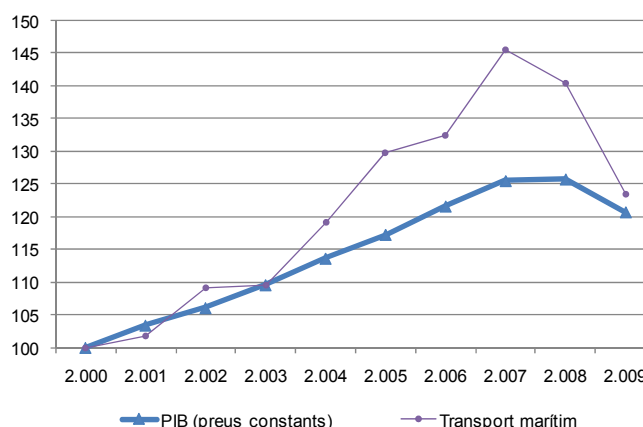
Com es mostra al gràfic adjunt, el sistema portuari català ha experimentat creixements sostinguts per sobre del PIB des de l'any 2003 fins l'any 2007, any a partir del qual s'experimenta el retrocés ja exposat.

Entre els principals orígens i destinacions amb els que té relació el sistema portuari català, destaquen principalment els

tràfics amb l'agrupació Resta d'Europa que representa una quota del 15% total i que ha incrementat més d'un 25% el volum d'activitat entre el 2008 i el 2009. D'altra banda, també cal destacar les relacions comercials amb Àfrica del Nord, que han experimentat una bona resistència al context econòmic i, amb una quota del 16%, es situa com a principal mercat. En segona posició i molt igualades es troben les relacions comercials amb Amèrica, la Resta d'Europa i Itàlia/França que conjuntament representen el 42% del total. Cal destacar especialment el decreixement que han experimentat les zones geogràfiques d'Àsia, Resta d'Àfrica i Amèrica, que han estat del -25,6%, -38,5% i el -23,5% respectivament. En referència als tràfics amb la resta de l'Estat, que són en part deguts a tràfics de mercaderia en trànsit, representen al voltant del 17% del volum total que mouen els dos ports.

Tipus de mercaderia

L'anàlisi segons la tipologia de mercaderia, mostra que mentre que el Port de Tarragona, tot i essent un port especialitzat en granel, ha experimentat un fort increment de la mercaderia contenedoritzada passant d'una quota del 1,3% al 7,8%. Aquest augment es deriva de la política estratègica de l'APT a través de l'explotació de la terminal de contenidors per part



El PIB vers el transport per carretera a Catalunya (Base 2000)

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

de l'operador DP World (empresa subsidiària del holding governamental de Dubai). Per contra, el Port de Barcelona ha patit un acusat descens de la taxa de mercaderia que es mou en contenidor (al voltant de 7 punts).

Globalment, els ports catalans tenen una taxa de contenerització del 27%, xifra que de cara als propers anys es de preveure que s'incrementi a ambdós ports. En base a les previsions dels ports, les ampliacions en curs i previstes de cara l'any 2015, faran que el Port de Barcelona passi dels 1,8 milions de Teus actuals a 3,9 milions i el Port de Tarragona passi dels 200.000 Teus actuals a més d'un milió de Teus.

Modes de transport d'accés als ports

Pel que respecta als modes d'accés als ports, es considera interessant destacar els següents aspectes:

El viari és el mode majoritari d'accés al Port de Barcelona, transportant el 83% de la mercaderia que entra o surt del port. En el darrer període analitzat, mostra per ambdós ports un lleuger descens des de l'any 2007 de la quota modal viària. Aquesta tendència constata el canvi de cicle respecte el creixement mostrat en el període 2000-2007.

En el període 2008 – 2009 els ports de Barcelona i Tarragona han experimentat tendències oposades pel que respecte a la quota modal ferroviària. En referència al Port de Barcelona, destaca la consolidació del canvi de cicle iniciat a l'any 2008 de manera que en el període 2007-2009 la quota modal ferroviària ha augmentat 8 dècimes gràcies, en bona part, a l'augment del volum de TEUS transportats en mode ferroviari. Per contra, el Port de Tarragona ha experimentat un descens de 3 punts de la quota modal ferroviària durant el 2009. Aquest descens s'explica, entre d'altres factors, a causa del decreixement de l'activitat dels granelers.

La canonada és el principal mode de transport del Port de Tarragona degut a la seva vocació derivada de la potent indústria química que es situa al seu voltant. Destaca l'augment de la quota experimentat durant l'any 2009 que contrasta amb el decreixement experimentat els darrers 8 anys. Aquest fet posa de relleu la solidesa dels d'aquesta tipologia de tràfics que tot i haver experimentat un descens del 3,6% de l'activitat, ha augmentat 8 punts en el posicionament d'accés modal, situant la aquesta quota modal per sobre del 70%.

4.2. INDICADORS

Indicador 13. Tràfic de mercaderies dels ports catalans segons origen i destinació.

Indicador 14. Percentatge de tones en contenidor respecte el total de tones mogudes

Indicador 15. Quota modal d'accés i sortida dels ports catalans.

INDICADOR 13. TRÀFIC DELS PORTS SEGONS ORIGEN I DESTINACIÓ.

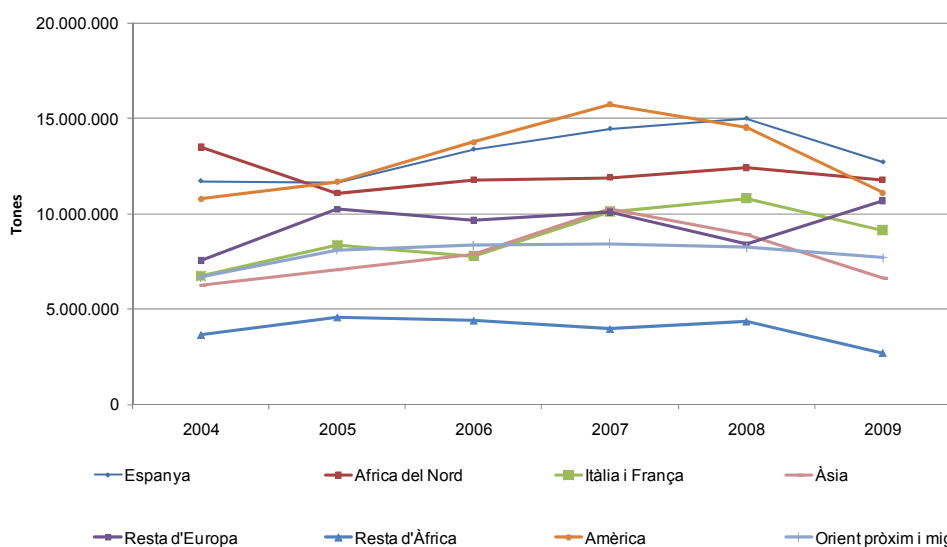
1.- MOTIVACIÓ: Analitzar l'evolució del volum gestionat pel sistema portuari (Barcelona i Tarragona) segons orígens / destinacions amb l'objectiu de detectar els mercats amb major i menor creixement.

2.- DEFINICIÓ: Tones mogudes agrupades per orígens / destinacions.

3.- EVOLUCIÓ:

INDICADOR 13	2004	2006	2008	2009	Δ 08-09	Δ interanual
Espanya	11.714.890	13.378.958	14.999.382	12.706.414	-15,3%	1,6%
Àfrica del Nord	13.513.233	11.785.983	12.428.703	11.795.100	-5,1%	-2,7%
Itàlia i França	6.748.643	7.790.718	10.819.226	9.143.503	-15,5%	6,3%
Àsia	6.228.521	7.873.481	8.886.759	6.610.919	-25,6%	1,2%
Resta d'Europa	7.560.972	9.666.713	8.400.045	10.688.069	27,2%	7,2%
Resta d'Àfrica	3.640.172	4.409.818	4.359.940	2.680.002	-38,5%	-5,9%
Amèrica	10.774.777	13.766.373	14.638.193	11.113.151	-23,5%	0,6%
Orient pròxim i mig	6.668.140	8.343.759	8.241.864	7.694.336	-6,6%	2,9%

(*) La taula conté les principals destinacions d'ambdós ports.



Dades complementàries	2004	2006	2008	2009	Δ 08-09	Δ interanual
Tones marítimes totals	74.791.180	80.682.297	85.599.436	75.169.975	-12,2 %	0,1 %

4.- RELLEVÀNCIA I ANÀLISI DE TENDÈNCIA:

L'anàlisi de l'evolució d'aquest indicador, permet veure els principals relacions (agrupades per orígens i destinacions) marítim - comercials que tenen els ports catalans, així com la tendència que segueixen aquestes relacions.

Les sèries de dades que ofereix l'indicador es poden dividir en tràfics de curta distància on la carretera podria representar competència, i tràfics de llarga distància on la mercaderia es captiva del mode marítim.

El descens de l'activitat ha afectat de forma generalitzada al conjunt de destinacions, a excepció dels intercanvis amb els països europeus. En aquest sentit, en els darrers anys els tràfics de "curta distància" amb el conjunt d'Europa ha experimentat un alt ritme de creixement, passant de representar el 21% l'any 2004 al 27% del 2009, fet que mostra la competitivitat del mode en aquest tipus de tràfics.

Pel que fa referència als tràfics de llarga distància, els intercanvis amb Àsia i Amèrica mostren un comportament més volàtil. Aquestes destinacions, en el període 2004-2008 van ser les que van enregistrar els creixements més significatius, tanmateix el descens experimentat durant l'any 2009, situa els intercanvis a valors similars als de l'any 2004.

5.- METODOLOGIA:

Dades anuals de l'agrupació de les tones mogudes pels Ports de Barcelona i Tarragona, conjuntament segons origen i destinació. Per a veure la desagregació segons el port, es pot consultar l'annex IV.2.

6.- FONTS

- Memòries Portuàries
- Ports de l'Estat.

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

- IV.1.- Dades bàsiques sobre el volum gestionat pel sistema portuari.
- IV.2.- Distribució de les tones segons els principals orígens i destinacions.
- IV.6.- Posicionament dels ports catalans em el servei de línies regulars.
- IV.8.- El punt d'inspecció fronterera del Port de Barcelona.

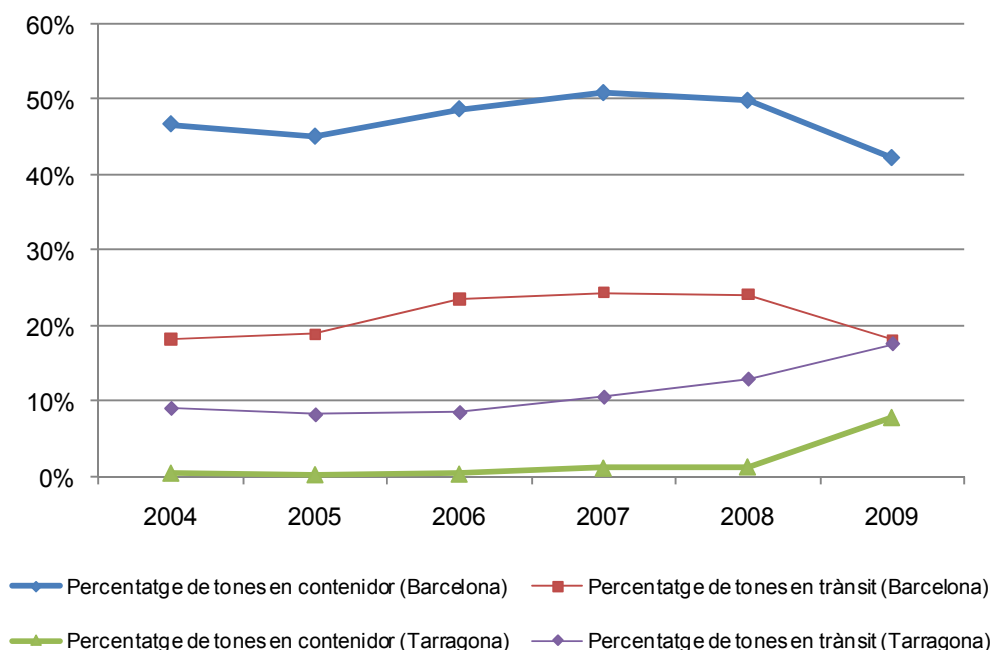
INDICADOR 14. TAXA DE CONTENERITZACIÓ.

1.- MOTIVACIÓ: Tenir constància de l'evolució del percentatge que representa la mercaderia en contenidor respecte el volum (en tones) total mogut pels ports catalans.

2.- DEFINICIÓ: Tones mogudes en contenidor respecte les tones totals mogudes als ports de Barcelona i Tarragona.

3.- EVOLUCIÓ:

INDICADOR 14	2004	2006	2008	2009	Δ 08-09	Δ interanual
% tones en contenidor (BCN)	46,7%	48,6%	49,8%	42,2%	-15,3%	-2,0%
% tones en contenidor (TGN)	0,5%	0,3%	1,3%	7,8%	500,7%	75,7%



Dades complementàries	2004	2006	2008	2009	Δ 08-09	Δ interanual
% de tones en trànsit (BCN)	18,2%	23,5%	23,0%	18,1%	-25,0%	-0,1%
% de tones en trànsit (TGN)	9,1%	8,5%	12,9%	17,5%	35,6%	14,0%

4.- RELLEVÀNCIA I ANÀLISI DE TENDÈNCIA:

Es considera rellevant la confecció d'aquest indicador, degut a que les característiques que porta implícites el contenidor, afavorint:

- La multimodalitat, i per tant la possibilitat d'utilitzar de forma senzilla modes de transport més sostenibles.
- L'arribada o sortida de productes de major valor afegit que els granel, fet que té efectes positius sobre l'economia del territori al que serveix.

En l'últim any al Port de Tarragona, el percentatge de tones en contenidor ha experimentat un gran creixement (en 7,5 dècimes de punt percentual), passant del 1,3% al 7,8%. Aquest increment es deu a l'aposta estratègica de l'APT en la terminal de contenidors i a l'adjudicació de l'explotació de la terminal de contenidors a un operador global (DP World). Les previsions de creixement indiquen que els propers anys el percentatge de contenerització tendeixi a augmentar progressivament.

Per contra, en el període 2007-2009, el percentatge de contenerització al Port de Barcelona s'ha reduït en quasi 9 punts percentuals. La frenada en el creixement del percentatge de contenerització (i també del nombre de contenidors moguts) respon principalment a que l'actual context de crisi ha frenat el moviment de mercaderies, fet que en el cas del Port de Barcelona ha influït en major mesura sobre els contenidors i sobre el trànsit de transbordament.

5.- METODOLOGIA:

El percentatge de tones en contenidor s'obté a partir de la divisió directa de les tones que es mouen en contenidor als principals ports del front portuari català (Barcelona i Tarragona) entre les tones totals que mouen aquests ports. (incloses les mercaderies en trànsit.)

6.- FONTS:

- Memòries Portuàries
- Ports de l'Estat.

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

- IV.1.- Dades bàsiques sobre el volum gestionat pel sistema portuari.
- IV.6.- Temps de permanència dels contenidors al Port de Barcelona.
- IV.7.- El punt d'inspecció fronterera del Port de Barcelona.

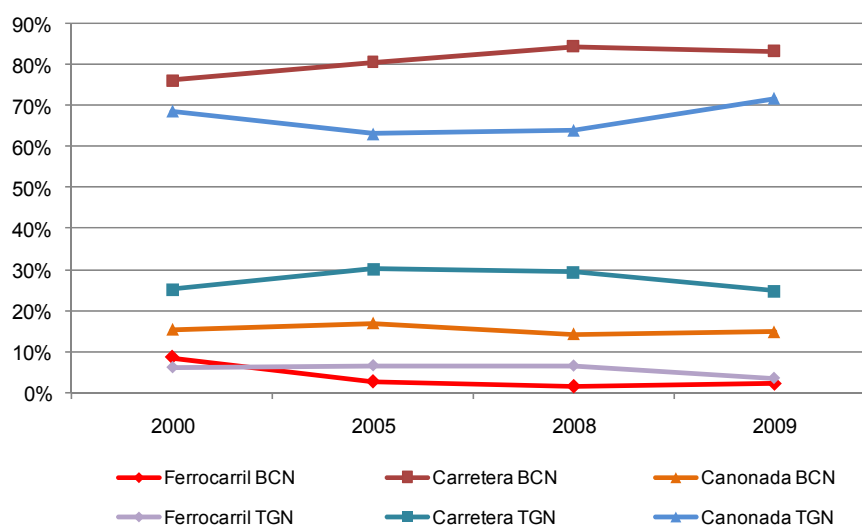
INDICADOR 15. QUOTES MODALS D'ACCÉS ALS PORTS.

1.- MOTIVACIÓ: Disposar de dades que permetin veure l'evolució de la quota modal en els accessos i sortides dels principals ports Catalans. L'objectiu pels propers anys és l'increment de la importància del mode ferroviari.

2.- DEFINICIÓ: Percentatge de tones segons mode de transport, que accedeixen o surten del ports de Barcelona i Tarragona.

3.- EVOLUCIÓ:

INDICADOR 15		2000	2005	2008	2009	Δ 08-09	Δ interanual
Quota ferroviària	Barcelona	8,6 %	2,6 %	1,4%	2,1%	46,5%	-14,4%
	Tarragona	6,2 %	6,7 %	6,6%	3,6%	-45,6%	-5,9%
	Promig	7,4 %	4,4 %	3,7%	2,7%	-25,7%	-10,5%
Quota viària	Barcelona	76,1 %	80,5 %	84,3%	83,2%	-1,3%	1,0%
	Tarragona	25,2 %	30,2 %	29,4%	24,8%	-15,7%	-0,2%
	Promig	51,2 %	58,2 %	60,4%	58,2%	-3,5%	1,4%
Quota canonada	Barcelona	15,3 %	16,9 %	14,3%	14,7%	3,3%	-0,4%
	Tarragona	68,6 %	63,1 %	64,0%	71,6%	11,9%	0,5%
	Promig	41,4 %	37,4 %	36,0%	39,0%	8,6%	-0,7%



4.- RELLEVÀNCIA I ANÀLISI DE TENDÈNCIA:

Els ports són infraestructures que concentren diàriament un elevat volum de recepció i expedició de mercaderies que accedeixen o surten per modes de transport terrestre, i que per tant tenen una influència directa sobre les infraestructures viàries i ferroviàries dels seus voltants. A continuació s'analitza la importància de cada mode:

El mode viari: En el període d'estudi, mostra per ambdós ports un lleuger descens des de l'any 2007 de la quota modal viària. Aquesta tendència constata el canvi de cicle respecte el creixement mostrat en el període 2000- 2007.

El mode ferroviari: En el període 2008 – 2009 ambdós ports han experimentat tendències oposades. En referència al Port de Barcelona, destaca la consolidació del canvi de cicle iniciat a l'any 2008 de manera que en el període 2007-2009 la quota modal ferroviària ha augmentat 8 dècimes gràcies, en bona part, a l'augment del volum de TEUS transportats en mode ferroviari. Per contra, el Port de Tarragona durant l'any 2009 ha experimentat un descens de 3 punts de la quota modal ferroviària. Aquest descens s'explica, entre d'altres factors, a causa del decreixement de l'activitat dels granelers.

La canonada: La canonada és el principal mode de transport del Port de Tarragona degut a la seva vocació derivada de la potent indústria química que es situa al seu voltant. Destaca l'augment de la quota experimentat durant l'any 2009 que contrasta amb el decreixement experimentat els darrers 8 anys. Aquest fet posa de relleu la solidesa dels d'aquesta tipologia de tràfics que tot i haver experimentat un descens del -3,6% de l'activitat, ha augmentat 8 punts en el posicionament d'accés modal, situant la aquesta quota modal per sobre del 70%.

5.- METODOLOGIA I FONTS:

Les quotes s'obtenen de la divisió de les tones transportades pels modes de transport: ferroviari, viari i canonada, dividit entre les tones totals mogudes pel sistema portuari (exceptuant les tones en trànsit donat que no surten del recinte portuari).

6.- FONTS:

- Memòries Portuàries
- Servei d'estadística del Port de Barcelona

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

- IV.3.- Repartiment modal d'accés als ports catalans.
- IV.4.- L'accés viari al port de Barcelona.
- IV.8.- El punt d'inspecció fronterera del Port de Barcelona.



5. El Mode Aeri.

5.1. INTRODUCCIÓ

Situació i connexions de l'aeroport del Prat

El transport aeri de mercaderies a Catalunya, majoritàriament canalitzat a través de l'aeroport del Prat, ha experimentat en el darrer any un descens que es situa al voltant del -14%, assolint un volum de tones proper a les 89.500 tones.

Cal destacar que en l'actual context de crisi econòmica, el mode aeri ha estat el segment del transport que ha mostrat un descens més moderat. Durant el període 2007-2009, el conjunt de l'activitat a disminuït a un ritme anual proper al -12%, per contra, el mode aeri, en el mateix període, ha disminuït la seva activitat a un ritme inferior al -4%.

En el darrer any, les connexions (nombre d'operacions) a l'Aeroport del Prat han experimentat una frenada en el creixement respecte els anys precedents. En concret, el descens del nombre d'operacions situa el valor absolut de l'any 2009 a una cota similar a l'enregistrada l'any 2007. Tot i el descens d'aquest últim any, el conjunt de la sèrie mostra com els darrers anys s'ha incrementat notablement les connexions intercontinentals de passatgers, passant de les 9.159 existents l'any 2004 a les 15.680 de l'any 2009 (ritme de creixement del 11% anual). Entre els orígens / destinacions que han presentat creixements més destacables, destaquen les línies de connexió amb destinacions d'Àsia i el Pacífic (que han passat de 3 línies l'any 2004 a 1.398 l'any 2009), amb l'Amèrica llatina (increment del 17,3% anual), l'Àfrica (creixement del 15,5% anual) i Amèrica del Nord (augment del 5,4% anual).

Pel que fa referència a la situació dels vols de càrrega pura des de l'aeroport del Prat, s'accentua la tendència recessiva dels darrers anys, que situa el nombre d'operacions totals d'aquest tipus al voltant de les 7.700 anuals. Aquesta dada representa un descens en el nombre de vols de càrrega del -17,4% respecte el valor de l'any 2008.

Tot i el refredament, es destaca el creixement de les relacions amb Amèrica llatina i la solidesa de les relacions amb Europa i amb l'Àsia i Pacífic. En sintonia amb les tendències exposades, l'anàlisi de les tones mogudes segons origen/destinació, mostra com les principals relacions es donen amb el mercat europeu i amb mercat asiàtic, assolint la xifres de 56.312 i 14.885 tones respectivament. D'aquesta manera, l'Àsia i el Pacífic representa al voltant del 17% del volum mogut per l'aeroport amb un creixement anual del volum total per sobre del 130% en els últims 4 anys. Finalment, es constata la solidesa de les relacions comercials via aèria amb Europa que representen el 63% del tràfic total gestionat.

5.2. INDICADORS

Indicador 16. Tràfic aeri per regions geogràfiques.

Indicador 17. Volum de mercaderies per tipus d'operació.

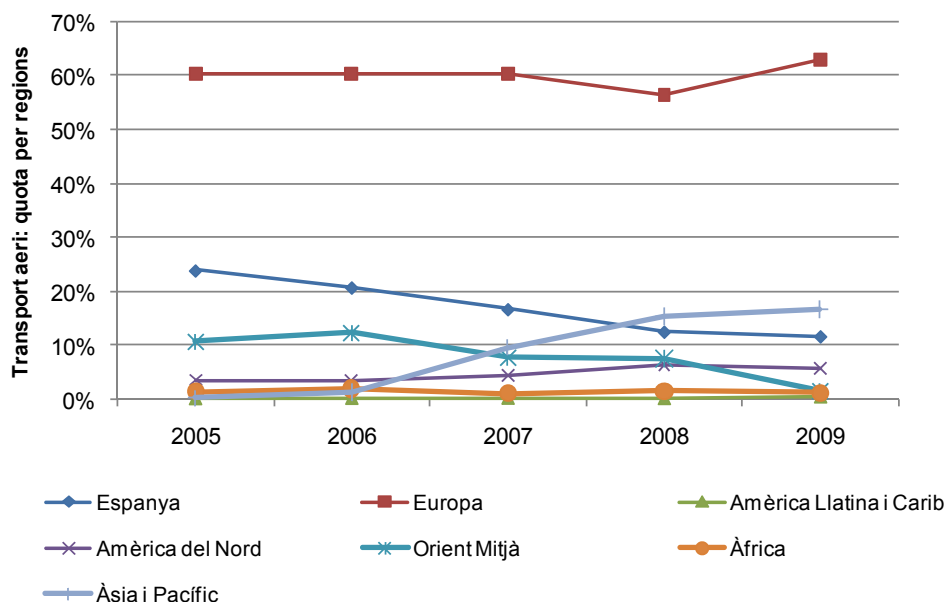
INDICADOR 16. TRÀFIC AERI PER REGIONS GEOGRÀFIQUES.

1.- MOTIVACIÓ: Analitzar l'evolució dels fluxos aeris segons origen / destinació i identificar els mercats amb major potencial de creixement.

2.- DEFINICIÓ: Suma de tones per origen/destinació dividit per les tones totals.

3.- EVOLUCIÓ:

INDICADOR 16	2005	2006	2007	2008	2009	Δ 08-09	Δ interanual
Espanya	24%	21%	17%	12,5%	11,7%	-6,9%	-14,9%
Europa	60%	60%	60%	56,5%	62,9%	11,3%	-1,6%
Amèrica Llatina i Carib	0%	0%	0%	0,1%	0,4%	266,4%	15,1%
Amèrica del Nord	4%	4%	4%	6,4%	5,7%	-11,1%	16,2%
Orient Mitjà	11%	12%	8%	7,5%	1,5%	-80,1%	-8,2%
Àfrica	1%	2%	1%	1,5%	1,2%	-18,7%	1,4%
Àsia i Pacífic	0%	1%	10%	15,4%	16,6%	7,9%	192,2%
Total	100%	100 %	100%	100%	100%		



Dades complementàries	2005	2006	2007	2008	2009	Δ 08-09	Δ interanual
Tones per mode aeri	95.145	98.256	96.593	103.953	89.563	-13,8%	2,2%

4.- RELLEVÀNCIA I ANÀLISI DE TENDÈNCIA:

La importància d'aquest indicador radica en la possibilitat que dona d'analitzar l'evolució dels fluxos aeris de mercaderies segons origen / destinació per tal de veure les tendències en els intercanvis comercials de les empreses usuàries del mode, així com l'evolució del servei de línies de càrrega que ofereix l'aeroport.

En el darrer any analitzat, es constata la solidesa dels intercanvis per mode aeri amb Europa. En el context d'estancament del transport de mercaderies per mode aeri, el mercat europeu augmenta la seva quota més de 6 punts percentuals el darrer any, representant dues tercers parts dels tràfics.

Pel que fa referència a la resta de tràfics, el descens de l'activitat es generalitzat. Entre els que experimenten decreixements respecte el darrer període analitzat, destaca l'evolució de l'Orient Mitjà. Aquest mercat disminueix 6 punts percentuals en un any. Cal destacar que aquests tràfics han passat del 12 al 1,5% en tres anys.

A banda dels casos ja esmentats de Europa i Orient Mitjà, la resta de tràfics es mantenen gairebé estables. Del comportament de la quota modal de la resta de mercats destaca :

- **Àsia i el Pacífic** augmenta 1,2 punts percentuals l'última any. Consolida la sèrie creixent, passant d'una quota del 1% l'any 2005 al 17% l'any 2009.
- **Espanya:** disminueix 7 dècimes en un any. Des de l'inici de la sèrie presenta una tendència decreixent, passant d'una quota del 24% l'any 2005 al 12% l'any 2009.
- **Amèrica del Nord:** disminueix 7 dècimes respecte el període anterior.

5.- METODOLOGIA

La confecció d'aquest indicador s'ha fet a partir de les tones mogudes per l'aeroport del Prat, agrupant-les segons orígens / destinacions, i dividit entre el volum total de mercaderies gestionades per l'aeroport.

6.- FONTS:

- Departament d'estadística d' Aena

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

- V.1.- Evolució del tràfic aeri de mercaderies.
- V.2.- Nombre de vols intercontinentals de passatgers a l'aeroport de Barcelona.
- V.3.- Nombre de vols setmanals de càrrega pura a l'aeroport de Barcelona.
- 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.

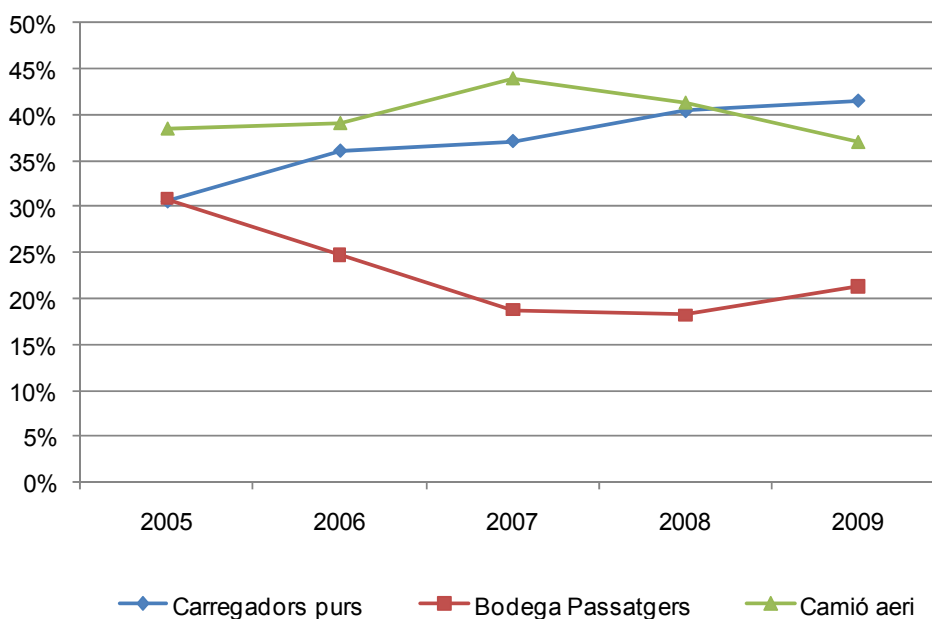
INDICADOR 17. MERCADERIES PER TIPUS D'OPERACIÓ.

1.- MOTIVACIÓ: Analitzar l'evolució del tipus d'operacions que gestionen la càrrega aèria a l'aeroport del Prat.

2.- DEFINICIÓ: Percentatge del volum de mercaderia transportat en: Carregador pur, Bodega de passatgers i camió aeri.

3.- EVOLUCIÓ:

INDICADOR 17	2005	2006	2007	2008	2009	Δ 08-09	Δ interanual
Carregador pur	30,6%	36,1%	37,2%	40,4%	41,5%	2,8%	7,9%
Bodega passatgers	30,9%	24,8%	18,8%	18,2%	21,3%	17,1%	-8,8%
Camión aeri	38,5%	39,1%	44,0%	41,3%	37,0%	-10,5%	-1,0%



Dades complementàries	2005	2006	2007	2008	2009	Δ 08-09	Δ interanual
Tones gestionades per l'aeroport (mode aeri i camió (Tones))	147.014	153.327	172.763	177.221	142.159	-19,8%	-0,8%

4.- RELLEVÀNCIA I ANÀLISI DE TENDÈNCIA:

En el període 2005-2009 es constata que la tendència en la quota de mercaderies transportades per carregadors purs tendeix a créixer situant-se l'any 2009 en un 41,5% (augment de 11 punts percentuals respecte el 2005), mentre que la mercaderia transportada a la bodega de passatgers tendeix a disminuir, situant-se al 2008 en una quota propera al 21%.

La periodicitat de l'estudi de l'indicador de la forma en que es transporta la mercaderia (carregador pur o bodega de passatger), permet veure si la càrrega tendeix a especialitzar-se en avions dedicats a aquesta tasca, o si pel contrari s'aprofita la bodega dels avions de passatgers. La tendència mostra com l'aeroport del Prat està augmentant el seu grau d'especialització en càrrega aèria, amb l'augment de la quota dels carregadors purs.

Una dada que permet veure quin és el tràfic potencial que no està essent canalitzat a través de l'aeroport del Prat, sinó que a través d'altres aeroports "hub" d'Europa és la referent al camió aeri. L'any 2009 s'ha consolidat la tendència decreixent iniciada al 2008 i la quota del camió aeri s'ha reduït en gairebé 7 punts percentuals en el període 2007-2009.

5.- METODOLOGIA I FONTS:

La confecció d'aquest indicador s'ha fet dividint el volum de càrrega que es transporta amb avions de càrrega pura, en bodega dels avions de passatgers i en camió aeri, dividit per la suma d'aquests tres tipus d'operacions.

6.- FONTS:

- Departament d'estadística d' Aena.
- Font: Centres Logístics Aeroportuaris (CLASA)

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

- V.1.- Evolució del tràfic aeri de mercaderies.
- V.2.- Nombre de vols intercontinentals de passatgers a l'aeroport de Barcelona.
- V.3.- Nombre de vols setmanals de càrrega pura a l'aeroport de Barcelona.
- 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.



6. El Sòl Logístic.

6.1. INTRODUCCIÓ

Posicionament de Catalunya en el mercat del sòl logístic

Catalunya continua encapçalant el rànquing estatal de superfície útil de magatzem, amb una oferta un 80% superior a la de la segona comunitat en el rànquing, Madrid. Cal destacar però, que en el darrer any, el volum de superfície disponible s'estanca a Catalunya (creixent només un +1,3%), mentre que en el context estatal augmenta en un 10,4% de mitja. Destaca el creixement a comunitats com Navarra (+34,8%), La Rioja (31,4%), Aragó (29,5%) i Castella la Manxa (23,5%).

L'anàlisi de la superfície útil en el context de Catalunya, mostra com Barcelona segueix representant gran part de l'oferta disponible (74%).

Evolució del mercat immobiliari logístic a Catalunya

Durant els darrers dos anys 2008 i 2009 l'actual crisi per la que passa l'economia europea ha reduït notablement el consum, fet que ha provocat una caiguda generalitzada de l'activitat en el teixit empresarial (en el que s'inclou el sector de la logística i el transport).

La caiguda de l'activitat en el sector de la logística i el transport, s'ha traduït en el sector immobiliari –logístic en un augment generalitzat de l'stock disponible de naus degut a una caiguda de la demanda d'aquest tipus d'instal·lacions. Aquesta evolució, ha tingut conseqüències en els preus, fet que es pot observar tant en el període 2007-2008 quan el descens mitjà va ser del -8,7%, i en el darrer any analitzat 2008-2009 en que, tot i ser menor, s'ha produït una caiguda mitja del -2,7%.

Les actuals dificultats per a l'obtenció de finançament que tenen les empreses, han incidit un any més en mínims històrics d'operacions de compra venda, tant per part d'inversors particulars com d'usuaris finals. De fet, el sector de la venda de naus ha caigut substancialment per sobre de la caiguda que ha experimentat el mercat de lloguer, amb descensos en els darrers anys del nombre d'operacions de compra-venda, que segons la zona arriben al 70%.

Aquesta evolució ha configurat un sector immobiliari – logístic, en el que com ja s'apuntava en la passada edició, predomina la demanda de lloguer de naus, que representa entre el 70% i el 80% del mercat.

Probablement de cara als propers mesos, un major dinamisme en el sector podria venir donat per la relocalització d'empreses que busquin aprofitar la caiguda dels preus per ubicar les seves instal·lacions a millors localitzacions a menor cost.

6.2. INDICADORS

Indicador 18. Superfície útil de magatzem a Catalunya per províncies.

Indicador 19. Evolució del preu del sòl per províncies.

INDICADOR 18. SUPERFÍCIE ÚTIL DE MAGATZEM PER PROVÍNCIES.

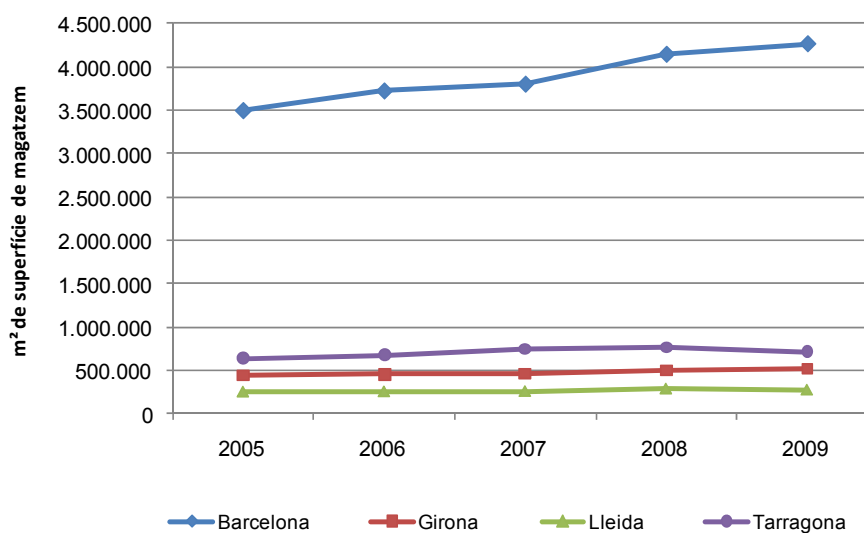
1.- MOTIVACIÓ: Analitzar el parc de m² de magatzems logístic existent a Catalunya i la seva distribució pel territori.

2.- DEFINICIÓ: Superfície útil de m² de magatzem per província.

3.- EVOLUCIÓ:

INDICADOR 18	2005	2006	2007	2008	2009	Δ 08-09	Δ interanual
Barcelona	3.503.534	3.727.960	3.805.711	4.147.062	4.267.604	2,9%	5,1%
Girona	444.177	458.677	463.842	500.887	520.287	3,9%	4,0%
Lleida	257.389	260.561	264.261	295.842	282.072	-4,7%	2,3%
Tarragona	640.718	682.053	749.653	768.497	716.009	-6,8%	2,8%

Dades en m²



Dades complementàries	2005	2006	2007	2008	2009	Δ 08-09	Δ interanual
m ² de magatzem a Catalunya	4.845.818	5.129.251	5.283.467	5.712.288	5.785.972	4,5%	1,3%

4.- RELLEVÀNCIA I ANÀLISI DE TENDÈNCIA:

L'anàlisi de l'evolució de la superfície útil de m² de magatzem per província per al període 2005-2009 mostra com en aquests darrers anys, aquest tipus de superfície ha crescut de forma destacable a Barcelona (ritme del 5,1% anual). La resta de províncies, tot i que amb creixements inferiors també han mostrat una evolució positiva, amb creixements interanuals per Girona, Tarragona i Lleida del 4,0%, el 2,8% i el 2,3% respectivament.

Centrant l'anàlisi en el darrer any (2008-2009), s'observa com en tots els casos l'evolució és inferior a la mitja interanual experimentada en els darrers anys. Destaquen les evolucions positives de Barcelona (+2,9%) i especialment de Girona, que gairebé manté la taxa de creixement mitja interanual amb un increment del 3,9%. En contrapartida, les províncies de Lleida i Tarragona, experimenten un retrocés en l'oferta de superfície útil de magatzem, amb descensos del -4,7% i del -6,8% respectivament.

La distribució per províncies del nombre de m² útils de magatzem, segueix mostrant una elevada concentració al voltant de la ciutat de Barcelona, amb gairebé un 74% de la superfície total. Aquest fet, s'explica principalment degut a la concentració en aquesta província de gran part de l'activitat de producció i consum de Catalunya, alhora que una presència de grans infraestructures que porten associades la generació d'activitat logística.

5.- METODOLOGIA

La base de dades d'Alimarket, permet analitzar la distribució dels m² útils de magatzems i plataformes logístiques per províncies. L'indicador, s'ha confeccionat doncs, calculant la quota que representa cada província en el conjunt de m² de sòl logístic que hi ha a Catalunya.

6.- FONTS:

- Base de dades d'Alimarket: Cens de magatzems i plataformes logístiques.

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

- VI.1.- Les plataformes logístiques de Catalunya
- VI.2.- Superfície útil de magatzem a Espanya.
- VI.3.- Superfície útil de magatzem a Catalunya.

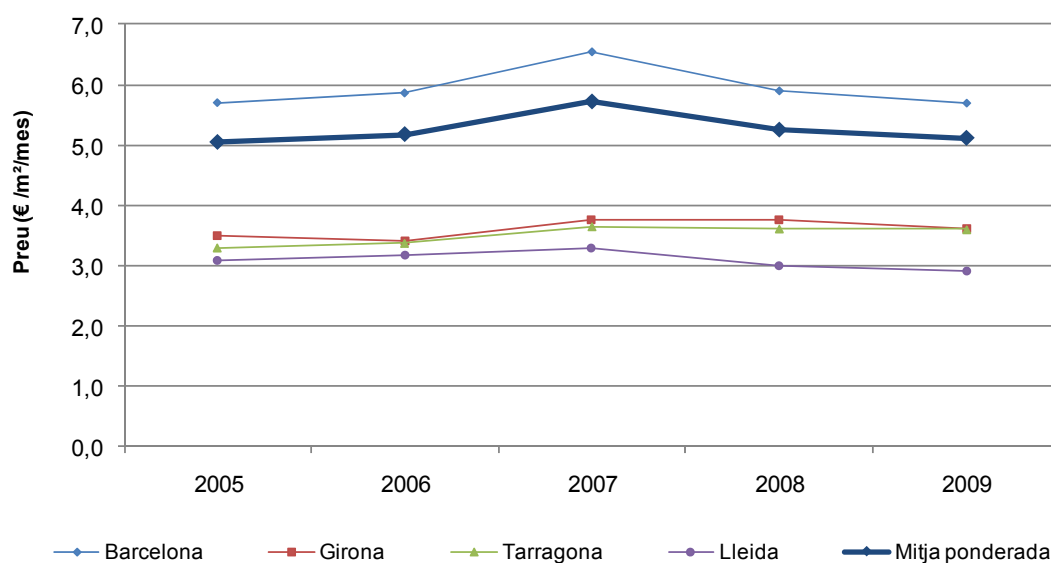
INDICADOR 19. PREU MITJÀ DEL SÒL LOGÍSTIC PER PROVÍNCIES.

1.- MOTIVACIÓ: Monitoritzar l'evolució del preu mig del sòl logístic a Catalunya.

2.- DEFINICIÓ: Preu mig del sòl logístic a Catalunya ponderat segons la distribució de m² de magatzem mostrada a l'indicador 18.

3.- EVOLUCIÓ:

INDICADOR 19	2005	2007	2008	2009	Δ 08-09	Δ interanual
Preu mig ponderat (€/m²/mes)	5,04	5,73	5,25	5,11	-2,7%	0,3%



Dades complementàries	2005	2007	2008	2009	Δ 08-09	Δ interanual
Preu mig a Barcelona (€/m²/mes)	5,7	6,6	5,9	5,7	-3,5%	0,0%
Preu mig a Girona (€/m²/mes)	3,5	3,8	3,8	3,6	-4,6%	0,9%
Preu mig a Tarragona (€/m²/mes)	3,3	3,7	3,6	3,6	-0,3%	2,2%
Preu mig a Lleida (€/m²/mes)	3,1 (*)	3,3	3,0	2,9	-3,3%	-1,7%

*Dades no disponibles. Aproximació feta en base a IPC del període. (3,6% interanual)

4.- RELLEVÀNCIA I ANÀLISI DE TENDÈNCIA:

Aquest és un indicador clau per analitzar la competitivitat de Catalunya com a plataforma logística de primer ordre en el context internacional. Per al sector de la logística i el transport, la disponibilitat de sòl amb bones connexions, i sobretot un nivell competitiu de preus, és la base per assegurar el creixement futur d'aquest sector al nostre país.

Si bé durant el període 2005-2007 el preu del sòl va créixer a raó del 4 % anual de mitja, els darrers dos anys s'ha produït un punt d'inflexió (principalment conseqüència de la crisi econòmica i immobiliària), derivant en un descens del preu del sòl de lloguer a Catalunya. Tot i això, si bé a l'indicador de la passada edició (2007-2008) constata una caiguda del -8,7%, en el darrer període analitzat (2008-2009) s'experimenta una frenada en aquest descens amb una variació del -2,7%.

L'anàlisi per demarcacions provincials, mostra com Girona ha estat l'àmbit territorial on el preu de lloguer del sòl més ha caigut en el darrer període (- 4,6 %). Per contra, Tarragona presenta una major resistència al context actual, amb un preu del sòl que s'ha mantingut al voltant de 3,6€/m²/mes.

5.- METODOLOGIA

La realització d'aquest indicador s'ha fet a partir dels informes anuals que realitzen les consultores mostrades a l'apartat de Fonts. La ponderació de cara a trobar un indicador global del preu a Catalunya, s'ha fet en base a les dades de superfície útil per província disponibles a l'Indicador 18.

6.- FONTS:

Indicador realitzat a partir de dades de:

- Aguirre Newman
- Atisreal
- BNP Paribas real estate
- Jones Lang LaSalle
- King Sturge
- Richard Ellis
- Jordà & Guasch

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

- VI.4.- Rànquing del preu del sòl a les principals zones logístiques d'Espanya

7. Quadre d'Indicadors resum

7.1. EL MARC DEL SECTOR LOGÍSTIC

INDICADOR 1. Pes econòmic del sector logístic a l'economia	2004	2005	2006	2007	2008	Δ 07-08	Δ interanual
	2,6%	2,7%	2,8%	2,7%	2,6%	-3,0%	-0,2%

INDICADOR 2 Generació d'ocupació del sector logístic	2004	2005	2006	2007	2008	Δ 07-08	Δ interanual
	0,15	0,16	0,16	0,17	0,17	0,5 %	2,3 %

INDICADOR 3 Índex de costos del sector logístic	2006	2007	2008	Δ 07 - 08	Δ interanual
	102,0	106,3	111,1	4,5 %	4,3 %

INDICADOR 4 Volum gestionat pel sistema logístic (milions tones)	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Δ 08-09	Δ interanual
	462,8	501,0	509,8	540,4	500,2	425,7	-14,9 %	-1,7 %

INDICADOR 5 Quota del transport intermodal	2005	2006	2007	2008	2009	Δ 08 - 09	Δ interanual
	17,4	17,5	17,9	19,2	19,7	3,0 %	2,0 %

7.2. EL MODE VIARI

INDICADOR 6	2004	2006	2008	2009	Δ 08-09	Δ interanual
Transport intern (mT.)	257.475	290.794	268.339	225.238	-16,1%	-2,6 %
Intercanvis amb Estat (mT.)	63.655	72.085	75.442	64.944	-13,9%	0,4 %
Tràfics internacionals (mT.)	15.746	14.797	15.653	13.329	-14,9%	-3,3 %
TOTAL VIARI	336.876	377.676	359.434	303.511	-15,6%	-2,1 %

INDICADOR 7	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Δ 08-09	Δ interanual
% d'operacions en buit	43,3%	43,5%	45,0%	44,6%	44,3%	43,5%	-1,8%	0,1 %

INDICADOR 8	2.000	2005	2006	2007	2008	Δ 07-08	Δ interanual
Percentatge de pesants	23,2	21,5	21,8	21,4	20,0	-6,2%	-1,8%

INDICADOR 9	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Δ 07-08	Δ interanual
Empleats per empresa	2,6	2,6	2,7	2,7	2,7	2,6	-2,1%	0,6%
Facturació per empresa (m€)	215,5	234,7	238,1	263,6	269,0	269,2	0,1%	4,6%

7.3. EL MODE FERROVIARI

INDICADOR 10	2004	2006	2007	2008	2009	Δ 08-09	Δ interanual
Quota global del transport ferroviari	2,4	2,0	1,9	2,0	1,9	-4,6%	-3,8%

INDICADOR 11	2006	2007	2008	2009	Δ 08-09	Δ interanual
Percentatge d'arribades en hora	78,4%	84,0%	85,0%	83,4%	-1,8%	2,2%

INDICADOR 12	2000	2007	2008	2009	Δ 08-09	Δ interanual
Barcelona Morrot	32,5	18,7	19,0	14,2	-25,3%	-8,8%
Constantí	46,3	27,4	22,4	20,1	-10,4%	-8,9%
Granollers	27,8	29,9	20,1	11,7	-41,9%	-9,2%
Pla de la Vilanova	4,9	6,4	7,8	9,6	23,1%	7,6%
Portbou	66,6	50,7	46,1	35,4	-23,4%	-6,8%
TOTAL (TEU/any per metre de via)	40,2	28,5	25,5	19,7	-22,8%	-7,6%

7.4. EL MODE MARÍTIM

INDICADOR 13	2004	2006	2008	2009	Δ 08-09	Δ interanual
Espanya	11.714.890	13.378.958	14.999.382	12.706.414	-15,3%	1,6%
Àfrica del Nord	13.513.233	11.785.983	12.428.703	11.795.100	-5,1%	-2,7%
Itàlia i França	6.748.643	7.790.718	10.819.226	9.143.503	-15,5%	6,3%
Àsia	6.228.521	7.873.481	8.886.759	6.610.919	-25,6%	1,2%
Reste d'Europa	7.560.972	9.666.713	8.400.045	10.688.069	27,2%	7,2%
Reste d'Àfrica	3.640.172	4.409.818	4.359.940	2.680.002	-38,5%	-5,9%
Amèrica	10.774.777	13.766.373	14.638.193	11.113.151	-23,5%	0,6%
Orient pròxim i mig	6.668.140	8.343.759	8.241.864	7.694.336	-6,6%	2,9%

INDICADOR 14	2004	2006	2008	2009	Δ 08-09	Δ interanual
% tones en contenidor (BCN)	46,7%	48,6%	49,8%	42,2%	-15,3%	-2,0%
% tones en contenidor (TGN)	0,5%	0,3%	1,3%	7,8%	500,7%	75,7%

INDICADOR 15		2000	2005	2008	2009	Δ 08-09	Δ interanual
Quota ferroviària	Barcelona	8,6 %	2,6 %	1,4%	2,1%	46,5%	-14,4%
	Tarragona	6,2 %	6,7 %	6,6%	3,6%	-45,6%	-5,9%
	Promig	7,4 %	4,4 %	3,7%	2,7%	-25,7%	-10,5%
Quota viària	Barcelona	76,1 %	80,5 %	84,3%	83,2%	-1,3%	1,0%
	Tarragona	25,2 %	30,2 %	29,4%	24,8%	-15,7%	-0,2%
	Promig	51,2 %	58,2 %	60,4%	58,2%	-3,5%	1,4%
Quota canonada	Barcelona	15,3 %	16,9 %	14,3%	14,7%	3,3%	-0,4%
	Tarragona	68,6 %	63,1 %	64,0%	71,6%	11,9%	0,5%
	Promig	41,4 %	37,4 %	36,0%	39,0%	8,6%	-0,7%

7.5. EL MODE AERI

INDICADOR 16	2005	2006	2007	2008	2009	Δ 08-09	Δ interanual
Espanya	24%	21%	17%	12,5%	11,7%	-6,9%	-14,9%
Europa	60%	60%	60%	56,5%	62,9%	11,3%	-1,6%
Amèrica Llatina i Carib	0%	0%	0%	0,1%	0,4%	266,4%	15,1%
Amèrica del Nord	4%	4%	4%	6,4%	5,7%	-11,1%	16,2%
Orient Mitjà	11%	12%	8%	7,5%	1,5%	-80,1%	-8,2%
Àfrica	1%	2%	1%	1,5%	1,2%	-18,7%	1,4%
Àsia i Pacífic	0%	1%	10%	15,4%	16,6%	7,9%	192,2%
Total	100%	100 %	100%	100%	100%		

INDICADOR 17	2005	2006	2007	2008	2009	Δ 08-09	Δ interanual
Carregador pur	30,6%	36,1%	37,2%	40,4%	41,5%	2,8%	7,9%
Bodega passatgers	30,9%	24,8%	18,8%	18,2%	21,3%	17,1%	-8,8%
Camió aeri	38,5%	39,1%	44,0%	41,3%	37,0%	-10,5%	-1,0%

7.6. EL SÒL LOGÍSTIC

INDICADOR 18	2005	2006	2007	2008	2009	Δ 08-09	Δ interanual
Barcelona	3.503.534	3.727.960	3.805.711	4.147.062	4.267.604	2,9%	5,1%
Girona	444.177	458.677	463.842	500.887	520.287	3,9%	4,0%
Lleida	257.389	260.561	264.261	295.842	282.072	-4,7%	2,3%
Tarragona	640.718	682.053	749.653	768.497	716.009	-6,8%	2,8%

INDICADOR 19	2005	2007	2008	2009	Δ 08-09	Δ interanual
Preu mig ponderat (€/m²/mes)	5,04	5,73	5,25	5,11	-2,7%	0,3%



Apèndix. Dades Estadístiques del Sector Logístic

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**

I.1.- Evolució de la població a Catalunya.

	2000	2002	2004	2006	2008	2009	Δ 08-09	Δ anual
Barcelona	4.736.277	4.906.117	5.117.885	5.309.404	5.416.447	5.487.935	1,3%	1,7%
Girona	565.599	598.112	636.198	687.331	731.864	747.782	2,2%	3,2%
Lleida	361.590	371.055	385.092	407.496	426.872	436.402	2,2%	2,1%
Tarragona	598.533	631.156	674.144	730.466	788.895	803.301	1,8%	3,3%
TOTAL	6.261.999	6.506.440	6.813.319	7.134.697	7.364.078	7.475.420	1,5%	2,0%

Font: Padró Continu (Institut d'estadística de Catalunya)

I.2.- Evolució del PIB de Catalunya a preus corrents per sectors.

Dades en milions d'euros.

	2000	2002	2004	2006	2008	2009	Δ 08-09	Δ anual
Agricultura	2.041	2.130	2.006	1.989	1.655	1.783	7,7%	-1,5%
Indústria i energia	31.786	33.954	36.509	38.714	41.111	36.071	-12,3%	1,4%
Construcció	8.376	10.949	14.234	19.008	20.364	18.727	-8,0%	9,4%
Serveis	72.839	84.829	99.015	115.567	134.383	136.516	1,6%	7,2%
Valor afegit brut	151.764	175.318	199.782	175.278	197.513	193.097	-2,2%	2,7%
Impostos nets	11.238	12.884	16.337	20.633	17.201	13.869	-19,4%	2,4%
TOTAL	126.281	144.746	168.101	195.911	214.714	206.966	-3,6%	5,6%

Font: Institut d'estadística de Catalunya.

I.3.- Evolució del PIB de Catalunya a preus constants (base 2000).

Les següents dades es presenten a preus constants prenent com any de base l'any 2000.

Dades en milions d'Euros.

	2000	2002	2004	2006	2008	2009	Δ 08-09	Δ anual
Agricultura	2.041	2.129	1.988	2.025	2.002	2.130	6,4%	0,5%
Indústria i energia	31.786	32.392	32.978	32.512	31.730	27.637	-12,9%	-1,5%
Construcció	8.376	9.580	10.452	11.763	11.828	11.048	-6,6%	3,1%
Serveis	72.839	77.573	84.063	91.799	98.313	97.134	-1,2%	3,2%
Impostos nets	11.238	12.249	13.867	15.064	14.600	14.206	-2,7%	2,6%
Total	126.281	133.969	143.511	153.583	158.815	152.462	-4,0%	2,1%

Font: Institut d'estadística de Catalunya

Variació (%)	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Agricultura	-	-4,4	9,1	-2,7	-4,0	-1,2	3,1	-2,8	1,7	6,4
Indústria i energia	-	4,2	-2,2	1,1	0,7	-2,0	0,6	0,2	-2,6	-12,9
Construcció	-	7,9	6,0	4,5	4,4	4,5	7,7	2,4	-1,8	-6,6
Serveis	-	2,6	3,8	3,7	4,5	4,6	4,4	5,1	1,9	-1,2
Impostos nets	:	4,4	4,4	6,8	6,0	6,3	2,2	-0,7	-2,4	-2,7
Total	-	3,4	2,6	3,3	3,7	3,2	3,7	3,2	0,2	-4,0

Font: Institut d'estadística de Catalunya

I.4.- Evolució del PIB d'Espanya a preus constants (base 2000).

Les següents dades es presenten a preus constants prenent com any de base l'any 2000.

Dades en milions d'Euros.

	2000	2002	2004	2006	2008	2009	Δ 08-09	Δ anual
Agricultura	24.984	24.598	23.900	23.225	23.449	22.881	-2,4%	-1,0%
Indústria	119.217	122.873	125.267	129.033	127.492	108.783	-14,7%	-1,0%
Construcció	47.584	54.905	60.227	66.333	66.942	62.718	-6,3%	3,1%
Serveis	378.775	403.920	431.904	470.455	505.077	500.034	-1,0%	3,1%
Impostos nets	59.703	64.258	71.466	78.682	78.675	77.125	-2,0%	2,9%
TOTAL	630.263	670.555	712.764	767.144	801.635	771.541	-3,8%	2,3%

Font: Instituto Nacional de Estadística

Variació (%)	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Agricultura	-	-2,0	0,4	-0,5	-2,3	-8,2	5,8	1,8	-0,8	-2,4
Indústria	-	3,2	-0,1	1,2	0,7	1,1	1,9	0,9	-2,1	-14,7
Construcció	-	8,6	6,3	4,4	5,1	5,2	4,7	2,3	-1,3	-6,3
Serveis	-	3,6	3,0	3,0	3,8	4,3	4,5	5,0	2,2	-1,0
Impostos nets	-	3,2	4,3	6,6	4,4	6,1	3,7	1,0	-1,0	-2,0
TOTAL	-	3,6	2,7	3,0	3,2	3,6	4,0	3,6	0,8	-3,8

Font: Instituto Nacional de Estadística

I.5.- Estimació de l'evolució del sector logístic i del transport.*

A continuació, es realitza una aproximació a l'evolució del pes del sector logístic dins el PIB de Catalunya. Per a dur-la a terme, s'inclouen els següents codis d'activitat:

- CNAE 6024: Transport de mercaderies per carretera.
- Parts del CNAE 61 i 62: Transport marítim i aeri de mercaderies.
- CNAE 631: Manipulació i dipòsit de mercaderies.
- CNAE 634: Organització del transport de mercaderies.
- CNAE 641: Activitats postals i de correus.

* Les últimes dades desagregades disponibles són les relatives a l'any 2007. Fins a la data de la redacció del document no es disposen de les dades desagregades referents a l'any 2008 a causa del canvi metodològic degut a la implementació de la nova CNAE.

CNAE 6024 : Transport de mercaderies per carretera

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Δ anual
Ocupats	62.032	59.449	65.957	68.544	70.091	75.509	74.738	77.000	3,1%
- Fixos	26.635	27.729	32.385	33.749	34.633	39.070	39.870	41.061	6,4%
- Eventuals	7.733	7.488	7.789	8.316	9.263	8.851	8.778	9.873	3,6%
- No assalariats	27.664	24.232	25.783	26.479	26.195	27.588	26.089	26.065	-0,8%
Nombre d'empreses	29.083	25.983	25.969	26.778	27.050	28.337	27.757	28.506	-0,3%
Nombre d'establiments	---	26.125	26.241	29.131	27.932	28.787	28.964	28.958	1,7%
Facturació (milions €)	4.489	5.129	5.395	5.770	6.349	6.74	7.315	7.666	7,9%
VAB (pm) (milions €)	1.811,2	1.866,7	2.179,3	2.378,9	2.407,9	2.667,9	3.030,4	3.164,5	8,3%

Font: Institut d'estadística de Catalunya i anuari estadístic de Caixa Catalunya

Part del CNAE 61 i 62 : Transport marítim i aeri de mercaderies

Milions d'euros	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Δ anual
Ocupats	152	331	300	86	81	67	41	153	0,1%
- Fixos	117	228	177	77	56	52	37	135	2,1%
- Eventuals	33	95	116	9	25	15	4	14	-11,5%
- No assalariats	2	8	7	---	---	---	---	4	10,4%
Nombre d'empreses	18	25	17	7	8	7	4	9	-9,4%
Nombre d'establiments	---	28	19	7	8	7	4	11	-14,4%
Facturació (milions €)	27,7	43,7	23,4	19,3	25,6	24,9	12,9	32,6	2,4%
VAB (pm) (milions €)	6,0	14,2	8,8	11,3	10,0	12,3	1,6	18,1	17,2%

Font: Institut d'estadística de Catalunya i anuari estadístic de Caixa Catalunya

CNAE 631: Manipulació i dipòsit de mercaderies

Milions d'euros	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Δ anual
Ocupats	8.183	6.965	9.000	8.051	9.503	9.891	9.933	9.738	2,5%
- Fixos	6.344	5.523	7.004	6.507	7.520	7.776	7.695	7.784	3,0%
- Eventuals	1.632	1.242	1.731	1.324	1.834	1.911	2.024	1.669	0,3%
- No assalariats	207	200	265	220	149	204	214	285	4,7%
Nombre d'empreses	498	429	500	471	523	502	535	551	1,5%
Nombre d'establiments	?	501	577	563	629	594	791	658	4,6%
Facturació (milions €)	1.194	814	941	942	1.043	1.103	1.127	1.193	0,0%
VAB (pm) (milions €)	759,3	338,5	466,3	433,2	488,6	542,6	542,7	560,1	- 4,3%

Font: Institut d'estadística de Catalunya i anuari estadístic de Caixa Catalunya

CNAE 634: Organització del transport de mercaderies

Milions d'euros	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Δ anual
Ocupats	14.661	14.263	14.798	15.902	14.973	16.401	17.511	20.466	4,9%
- Fixos	11.740	11.304	11.995	12.537	11.938	12.965	13.788	15.927	4,5%
- Eventuals	1.861	2.223	2.429	2.312	2.202	2.783	2.647	3.128	7,7%
- No assalariats	1.060	736	374	1.053	833	653	1.077	1.411	4,2%
Nombre d'empreses	1.848	1.602	1.761	1.768	1.699	1.337	1.784	1.704	-1,2%
Nombre d'establiments	?	1.836	1.946	2.029	1.999	1.542	1.991	1.940	0,9%
Facturació (milions €)	3.596	3.052	3.677	3.485	3.473	3.727	4.101	4.530	3,4%
VAB (pm) (milions €)	657,1	525,9	686,9	623,8	636,5	657,7	750,8	843,0	3,6%

Font: Institut d'estadística de Catalunya i anuari estadístic de Caixa Catalunya

CNAE 641: Activitats postals i de correus

Milions d'euros	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Δ anual
Ocupats	20.060	21.181	22.418	21.297	21.246	20.653	20.978	20.379	0,2%
- Fixos	13.282	14.737	14.401	13.500	14.927	14.007	14.819	14.556	1,3%
- Eventuals	5.789	5.448	6.879	6.869	5.338	5.681	5.242	5.419	-0,9%
- No assalariats	989	996	1.138	928	981	964	916	404	-12,0%
Nombre d'empreses	881	1.467	1.433	918	1.233	1.158	1.081	1.704	9,9%
Nombre d'establiments	?	1.839	1.804	1.269	2.317	2.168	2.131	1.940	0,9%
Facturació (milions €)	823	822	960	937	884	866	988	968	2,3%
VAB (pm) (milions €)	404,3	401,5	500,7	444,8	463,6	457,3	521,1	481,2	2,5%

Font: Institut d'estadística de Catalunya i anuari estadístic de Caixa Catalunya

Estimació del sector logístic i del transport (suma dels anteriors)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Δ anual
Ocupats	105.088	102.189	112.473	113.880	115.894	122.520	123.200	127.736	2,8%
- Fixos	58.118	59.521	65.962	66.370	69.074	73.870	76.209	79.463	4,6%
- Eventuals	17.048	16.496	18.944	18.830	18.662	19.241	18.695	20.103	2,4%
- No assalariats	29.922	26.172	27.567	28.680	28.158	29.409	28.296	28.169	-0,9%
Nombre d'empreses	32.328	29.506	29.680	29.942	30.513	31.341	31.161	32.474	0,1%
Nombre d'establiments	?	30.329	30.587	32.999	32.885	33.098	33.881	33.507	1,7%
Facturació (milions €)	10.130	9.861	10.996	11.153	11.775	12.467	13.544	14.391	5,1%
VAB (pm) (milions €)	3.637,9	3.145,	3.842,1	3.892,1	4.006,6	4.337,9	4.846,6	5.066,9	4,8%

Font: Elaboració pròpia amb dades del Institut d'estadística de Catalunya

I.6.- Nombre d'empleats per sectors a Catalunya.

Dades en milers de persones

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Δ 08-09	Δ anual
Agricultura	73	71	75	72	80	87	77	61	58	-4,6%	-2,9%
Indústria	813	807	788	755	784	789	762	749	625	-16,5%	-3,2%
Construcció	295	298	331	351	349	411	440	399	325	-18,4%	1,2%
Serveis	1.645	1.681	1.810	1.928	2.079	2.132	2.232	2.286	2.181	-4,6%	3,6%
Total Ocupats	2.826	2.858	3.004	3.107	3.291	3.419	3.511	3.495	3.189	-8,7%	1,5%

Font: Institut d'estadística de Catalunya

I.7.- Evolució de l'índex de preus al consum a Catalunya i Espanya

Variació de les mitjanes anuals (%)	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Catalunya	3,7	3,5	3,5	3,9	3,7	3,0	4,1	0,2
Espanya	3,5	3,0	3,0	3,4	3,5	2,8	4,1	-0,3

Font: Instituto Nacional de Estadística.

I.8.- Importacions i exportacions de Catalunya per àrees i països

Dades en milions d'euros.

IMPORTACIONS CATALANES	2000	2002	2004	2006	2008	2009	Δ 08-09	Δ anual
Unió Europea (UE-25)	31.548	33.991	39.245	45.921	45.168	35.580	-21,2%	1,3%
Alemanya	8.788	10.398	11.517	13.446	13.288	10.023	-24,6%	1,5%
França	6.109	6.266	7.298	7.859	7.764	6.911	-11,0%	1,4%
Itàlia	5.692	6.028	6.958	8.120	8.263	5.748	-30,4%	0,1%
Portugal	801	1.043	1.136	1.387	1.506	1.257	-16,5%	5,1%
Regne Unit	2.878	2.913	2.890	2.909	2.563	1.948	-24,0%	-4,2%
Altres països i territoris d'Europa	1.870	2.507	3.317	4.614	3.923	3.401	-13,3%	6,9%
Suïssa	865	1.194	1.580	1.632	1.262	1.135	-10,1%	3,1%
Amèrica del Nord	2.045	1.777	1.798	2.154	3.155	2.112	-33,1%	0,4%
Estats Units d'Amèrica	1.888	1.687	1.587	1.997	2.879	1.939	-32,6%	0,3%
Amèrica Central i del Sud	1.505	1.568	1.640	2.942	3.418	2.778	-18,7%	7,0%
Resta del món	11.795	12.049	14.732	19.157	21.571	14.931	-30,8%	2,7%
Japó	2.555	2.401	3.505	3.096	2.508	1.370	-45,4%	-6,7%
Xina	1.805	2.280	3.172	4.735	6.189	4.666	-24,6%	11,1%
Total importacions	48.762	51.891	60.731	74.788	77.234	58.802	-23,9%	2,1%

Font: Institut d'estadística de Catalunya

EXPORTACIONS CATALANES	2000	2002	2004	2006	2008	2009	Δ 08-09	Δ anual
Unió Europea (UE-25)	24.675	27.305	29.555	33.898	35.911	28.537	-20,5%	1,6%
Alemanya	4.696	4.500	4.832	5.121	5.071	4.135	-18,5%	-1,4%
França	6.019	6.875	7.734	9.150	9.921	8.464	-14,7%	3,9%
Itàlia	3.368	3.793	4.170	4.717	4.965	3.993	-19,6%	1,9%
Portugal	2.941	3.410	3.499	3.672	4.011	3.460	-13,7%	1,8%
Regne Unit	2.278	2.885	2.981	3.421	3.071	1.989	-35,2%	-1,5%
Altres països i territoris d'Europa	1.918	2.400	2.490	3.821	4.052	3.258	-19,6%	6,1%
Suïssa	443	804	505	1.438	1.281	1.356	5,9%	13,2%
Amèrica del Nord	1.482	1.408	1.346	1.574	1.440	1.251	-13,1%	-1,9%
Estats Units d'Amèrica	1.355	1.283	1.232	1.441	1.311	1.139	-13,1%	-1,9%
Amèrica Central i del Sud	2.162	2.177	2.000	2.880	2.661	2.230	-16,2%	0,3%
Resta del món	3.561	3.986	4.095	5.046	6.452	5.882	-8,8%	5,7%
Japó	289	289	352	448	397	271	-31,7%	-0,7%
Xina	187	322	359	415	484	548	13,3%	12,7%
Total exportacions	33.797	37.276	39.485	47.219	50.516	41.158	-18,5%	2,2%

Font: Institut d'estadística de Catalunya

I.9.- Importacions i exportacions d'Espanya per àrees i països

Dades en milions d'euros.

IMPORTACIONS ESPANYOLES	2000	2002	2004	2006	2008	2009	Δ 08-09	Δ anual
Unió Europea (UE-25)	110.071	115.706	134.498	153.679	157.021	121.568	-22,6%	1,1%
Alemanya	25.153	28.288	33.366	37.281	39.509	29.914	-24,3%	1,9%
França	29.002	28.786	31.840	33.520	31.472	25.055	-20,4%	-1,6%
Itàlia	15.127	15.863	18.947	21.712	21.785	14.898	-31,6%	-0,2%
Portugal	4.609	5.449	6.798	8.533	9.304	7.253	-22,0%	5,2%
Regne Unit	12.060	11.434	12.794	13.285	13.025	9.747	-25,2%	-2,3%
Altres països i territoris d'Europa	7.223	9.158	13.110	19.798	18.553	13.235	-28,7%	7,0%
Suïssa	2.031	2.352	3.106	3.452	2.848	2.611	-8,3%	2,8%
Amèrica del Nord	9.406	7.946	8.429	9.359	12.704	9.328	-26,6%	-0,1%
Estats Units d'Amèrica	8.758	7.203	7.494	8.587	11.283	8.508	-24,6%	-0,3%
Amèrica Central i del Sud	6.865	7.470	8.354	14.581	15.428	10.843	-29,7%	5,2%
Resta del món	35.903	34.988	44.020	65.271	79.683	53.462	-32,9%	4,5%
Japó	4.831	4.259	5.750	5.918	5.121	3.120	-39,1%	-4,7%
Xina	4.713	5.771	8.531	14.370	20.493	14.454	-29,5%	13,3%
Total importacions	169.468	175.268	208.411	262.687	283.388	208.437	-26,4%	2,3%

Font: Institut d'estadística de Catalunya

EXPORTACIONS ESPANYOLES	2000	2002	2004	2006	2008	2009	Δ 08-09	Δ anual
Unió Europea (UE-25)	90.898	99.094	108.591	120.202	130.759	109.004	-16,6%	2,0%
Alemanya	15.325	15.318	17.084	18.592	19.897	17.570	-11,7%	1,5%
França	24.129	25.351	28.487	31.895	34.491	30.201	-12,4%	2,5%
Itàlia	10.855	12.551	13.276	14.529	15.177	12.951	-14,7%	2,0%
Portugal	11.855	13.560	14.341	15.173	16.720	14.456	-13,5%	2,2%
Regne Unit	10.199	12.864	13.266	13.579	13.381	9.984	-25,4%	-0,2%
Altres països i territoris d'Europa	6.235	6.516	8.501	11.952	12.487	10.056	-19,5%	5,5%
Suïssa	1.207	1.640	1.550	2.630	2.499	2.669	6,8%	9,2%
Amèrica del Nord	6.631	6.441	6.464	8.308	8.378	6.539	-21,9%	-0,2%
Estats Units d'Amèrica	6.052	5.788	5.802	7.526	7.544	5.804	-23,1%	-0,5%
Amèrica Central i del Sud	7.558	7.186	7.132	10.248	9.384	7.858	-16,3%	0,4%
Resta del món	12.855	14.031	16.237	19.728	28.221	24.798	-12,1%	7,6%
Japó	1.215	1.035	1.167	1.266	1.458	1.217	-16,5%	0,0%
Xina	554	796	1.162	1.722	2.153	1.989	-7,6%	15,3%
Total exportacions	124.177	133.268	146.925	170.439	189.228	158.254	-16,4%	2,7%

Font: Institut d'estadística de Catalunya

I.10.- Balança comercial de Catalunya.

Dades en milions d'euros.

	2000	2002	2004	2006	2008	2009	Δ 08-09	Δ anual
Total exportacions	33.797	37.276	39.485	47.219	50.516	41.158	-18,5%	2,2%
Total importacions	48.762	51.892	60.731	74.788	77.234	58.802	-23,9%	2,1%
Balança comercial	-14.965	-14.616	-21.246	-27.569	-26.718	-17.644	-34,0%	1,8%

Font: Institut d'estadística de Catalunya

I.11.- Balança comercial d'Espanya.

Dades en milions d'euros.

	2000	2002	2004	2006	2008	2009	Δ 08-09	Δ anual
Total exportacions	124.177	133.268	146.925	170.439	189.228	158.254	-16,4%	2,7%
Total importacions	169.468	175.268	208.411	262.687	283.388	208.437	-26,4%	2,3%
Balança comercial	-45.291	-42.000	-61.486	-92.249	-94.160	-50.183	-46,7%	1,1%

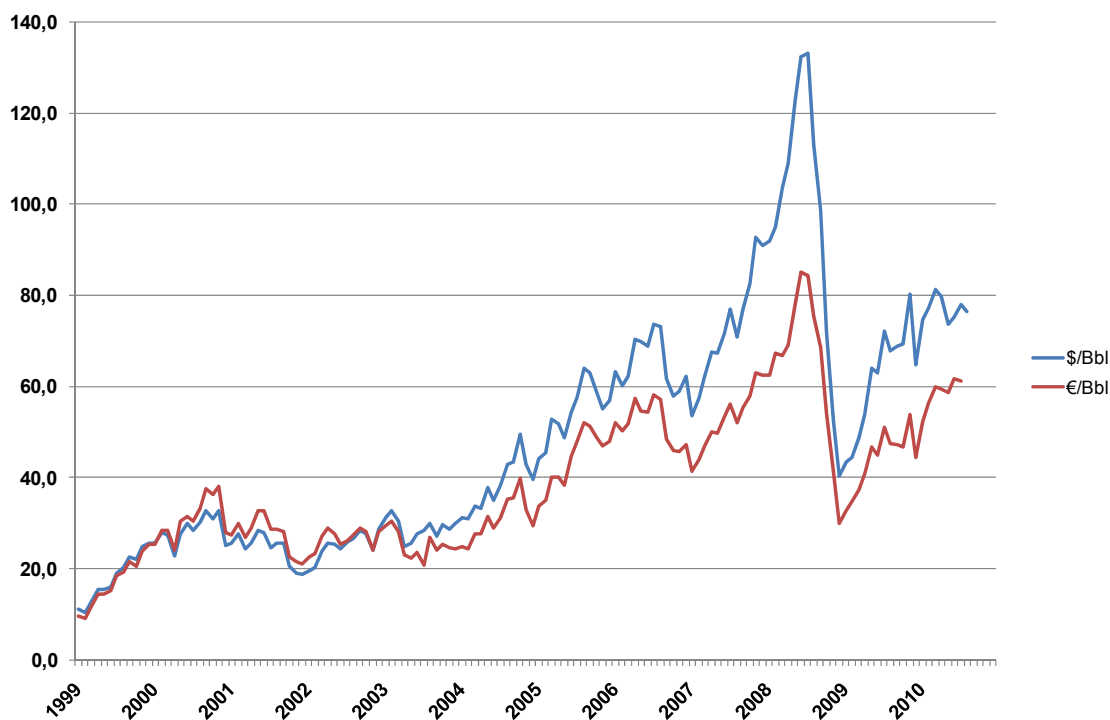
Font: Institut d'estadística de Catalunya

I.12.- Evolució del preu del barril de Brent.

	1999	2001	2003	2005	2007	2009	2010*	Δ 09-10	Δ anual
Mitjana Anual (\$ / Bbl)	17,86	24,48	28,85	54,38	72,52	61,67	77,06	25,0%	14,2%
Mitjana anual (€ / Bbl)	16,90	27,37	25,23	43,88	52,67	44,00	58,52	33,0%	12,0%

Font: Corporació de reserves estratègiques de productes petrolífers (Ministeris d'Indústria, Turisme i Comerç)

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



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.

I.13.- Estimació de l'evolució del transport intermodal i unimodal

Dades en milers de tones

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Δ 08-09	Δ Anual
TOTAL	363.209	397.481	404.099	425.671	386.691	328.756	-15,0%	-2,0%
Cadenes Intermodals	64.780	69.230	70.574	76.366	73.790	64.860	-12,1%	0,0%
Aeri - Carretera	85	91	94	97	104	90	-13,8%	1,1%
Ferrocarril – Carretera (*)	5.352	5.167	5.389	5.666	4.915	4.341	-11,7%	-4,1%
Marítim - Carretera	33.010	37.227	38.669	42.720	41.513	35.183	-15,2%	1,3%
Ferrocarril - Marítim	2.774	2.829	2.443	2.207	2.532	1.654	-34,7%	-9,8%
Marítim - Canonada	23.559	23.917	23.979	25.676	24.725	23.592	-4,6%	0,0%
Cadenes unimodals	298.429	328.251	333.525	349.305	312.901	263.897	-15,7%	-2,4%
Carretera	298.429	328.251	333.525	349.305	312.901	263.897	-15,7%	-2,4%

	2004	2005	2006	2007	2008	2009
TOTAL	363.209	397.481	404.099	425.671	386.691	328.756
Cadenes Intermodals	17,8%	17,4%	17,5%	17,9%	19,1%	19,7%
Aeri - Carretera	0,02%	0,02%	0,02%	0,02%	0,03%	0,03%
Ferrocarril – Carretera (*)	1,5%	1,3%	1,3%	1,3%	1,3%	1,3%
Marítim - Carretera	9,1%	9,4%	9,6%	10,0%	10,7%	10,7%
Ferrocarril - Marítim	0,8%	0,7%	0,6%	0,5%	0,7%	0,5%
Marítim - Canonada	6,5%	6,0%	5,9%	6,0%	6,4%	7,2%
Cadenes unimodals	82,2%	82,6%	82,5%	82,1%	80,9%	80,3%
Carretera	82,2%	82,6%	82,5%	82,1%	80,9%	80,3%

Font: Dades obtingudes a partir de:

- Enquesta permanent del transport de mercaderies per carretera.
- Bases de dades de RENFE i de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya.
- Memòries portuàries.
- Ports de l'Estat.
- Servei d'Estadística de l'Autoritat Portuària de Barcelona.
- Departament d'estadística d' Aena.

(*) La dificultat per estimar les dades de transport ferroviari en els tràfics en els que no hi intervé la carretera (servei porta a porta ferroviari), ha fet que aquestes tones siguin incloses dins el tràfic intermodal ferrocarril – carretera.

I.14.- Distribució del volum de mercaderies per mode de transport i tipus de flux

a) Per mode de transport

Dades en milers de tones

	2004		2006		2008		2009		Δ 08-09	Δ anual
Carretera	336.876	80,2%	377.676	81,0%	359.434	79,4%	303.511	78,9%	-15,6%	-2,1%
Ferrocarril	8.126	1,9%	7.832	1,7%	7.447	1,6%	5.994	1,6%	-19,5%	-5,9%
Marítim	74.791	17,8%	80.682	17,3%	85.599	18,9%	75.170	19,5%	-12,2%	0,1%
Aeri	85	0,02%	94	0,02%	104	0,02%	90	0,02%	-13,8%	1,1%
TOTAL	419.878		466.288		452.585		384.765		-15,0%	-1,7%

(*) no inclou el tràfic de pas.

b) Per tipus de flux (origen / destinació)

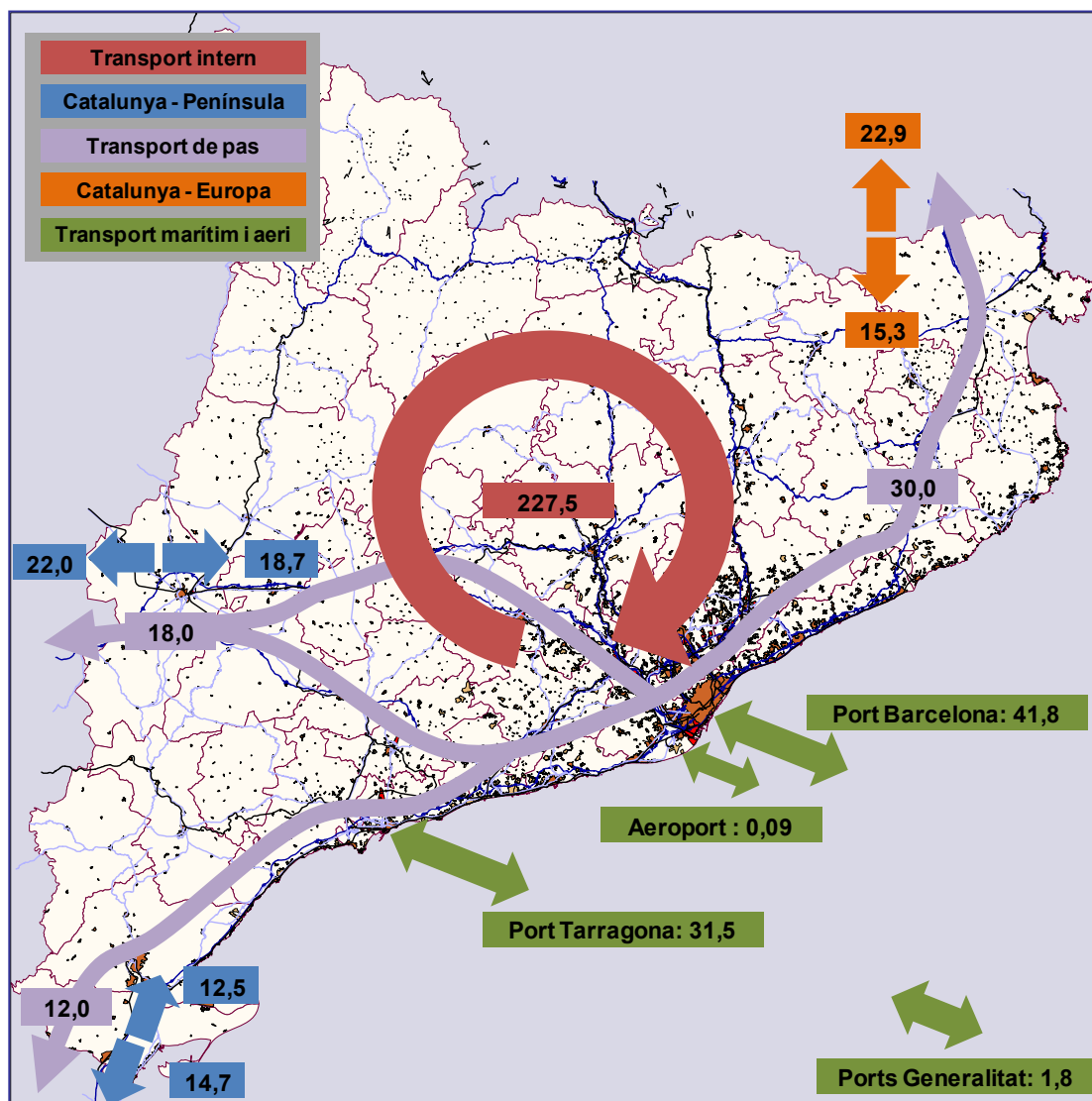
Dades en milers de tones

	2004		2006		2008		2009		Δ 08-09	Δ anual
Intern	259.356	56,1%	292.662	57,4%	270.340	54,0%	227.516	52,2%	-15,8%	-2,6%
Catalunya – P. Ibèrica	68.791	14,9%	76.972	15,1%	79.971	16,0%	67.936	15,6%	-15,0%	-0,2%
Catalunya – Europa (*)	26.182	5,7%	24.639	4,8%	25.842	5,2%	21.949	5,0%	-15,1%	-3,5%
Tràfic de pas (*)	33.495	7,2%	34.714	6,8%	38.211	7,6%	33.050	7,6%	-13,5%	-0,3%
Catalunya - Món	74.876	16,2%	80.780	15,8%	85.820	17,2%	85.704	19,6%	-0,1%	2,7%
TOTAL	462.700		509.767		500.184		436.154		-12,8%	-1,2%

(*) Donat que les dades provinents de les estadístiques del Ministeri de Foment sobre transport per carretera només contemplen els vehicles espanyols, s'ha realitzat una aproximació per tal de tenir en compte els vehicles no espanyols que també mouen mercaderia amb influència a Catalunya. Per aquesta raó s'ha aplicat un percentatge de correcció sobre els tràfics internacionals del 63% en base a dades provinents de " l'Enquête Transit " que tracta els tràfics transpirinencs. Per més informació sobre la metodologia es pot consultar l'annex II.2.

Font: Dades obtingudes a partir de:

- Enquesta permanent del transport de mercaderies per carretera.
- Bases de dades de RENFE i de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya.
- Memòries portuàries.
- Ports de l'Estat.
- Ports de la Generalitat
- Servei d'Estadística de l'Autoritat Portuària de Barcelona.
- Departament d'estadística d' Aena.



Font: Elaboració pròpia (amb dades del Ministeri de Foment, Departament de política territorial i obres públiques, Renfe, FGC, Ports i Aena). Dades en Milions de Tones.

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) Dades del sector empresarial de transport de mercaderies per carretera.**
- II.9) Nombre d'ocupats per empresa als països europeus.**

II.1.- Volum de mercaderies mogut per carretera a Catalunya

Dades en milers de tones.

Mercaderies per carretera	2004	2006	2007	2008	2009	Δ 2008-09	Δ anual
Origen i destí dins Catalunya	257.475	290.794	305.475	268.339	225.238	-16,1%	-2,6%
Catalunya – Resta d'Espanya	34.125	39.393	40.879	40.385	35.287	-12,6%	0,7%
Resta d'Espanya – Catalunya	29.530	32.692	36.235	35.057	29.657	-15,4%	0,1%
Catalunya – Estranger	7.087	6.341	6.731	7.541	6.287	-16,6%	-2,4%
Estranger - Catalunya	8.659	8.456	8.468	8.112	7.042	-13,2%	-4,0%
TOTAL	336.876	377.676	397.788	359.434	303.511	-15,6%	-2,1%

Mercaderies per carretera (%)	2004	2006	2007	2008	2009	Δ anual
Origen i destí dins Catalunya	76,4%	77,0%	76,8%	74,7%	74,2%	-0,6%
Catalunya – Resta d'Espanya	10,1%	10,4%	10,3%	11,2%	11,6%	2,8%
Resta d'Espanya – Catalunya	8,8%	8,7%	9,1%	9,8%	9,8%	2,2%
Catalunya – Estranger	2,1%	1,7%	1,7%	2,1%	2,1%	-0,3%
Estranger - Catalunya	2,6%	2,2%	2,1%	2,3%	2,3%	-2,0%
TOTAL	1	1	1	1		

Font: Enquesta permanent del transport de mercaderies per carretera (Ministeri de Foment)

Dades: corresponen al transport de vehicles autoritzats per la Direcció General de Transport per Carretera del Ministeri de Foment (vehicles espanyols) per a realitzar transport de mercaderies per carretera, amb una capacitat de càrrega útil superior a 3,5 tones i un pes màxim autoritzat superior a 6 tones.

II.2.- Aproximació al volum de mercaderies de pas per Catalunya

FONT	Mercaderies per carretera (mT)	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Δ anual
EPTMC (veh espanyols)	Tràfic internacional d'Espanya	55.698	56.803	56.902	60.068	61.995	53.450	-0,82%
	Tràfic internacional de Catalunya	15.746	16.267	14.797	15.199	15.653	13.329	-3,28%
	Tràfic potencial de pas	39.952	40.536	42.105	44.869	46.342	40.121	0,08%
	Estimació del tràfic de pas (*)	20.615	20.917	21.726	23.152	23.912	20.702	0,08%
Enquête transit (tots els veh)	Dades tràfic transpirinenc real	88.712	90.472	90.630	95.672	98.741	85.132	-0,82%
	% Correcció	62,79%						
Estimació del tràfic de pas real per Catalunya (**)		32.835	33.315	34.604	36.876	38.085	32.973	0,08%

Font: Enquête transit 2004 (Publicació al Juny de 2010) i Ministeri de Foment

Dades: Les dades corresponents a la EPTMC (Encuesta permanente de transporte de mercancías por carretera) només comptabilitzen els tràfics efectuats pels vehicles espanyols, fet que limita en gran mesura la credibilitat de l'enquesta pel que fa als tràfics internacionals. Les dades de l'Enquête Transit en canvi, efectuada conjuntament pel Ministère de l'Équipement (França) i el de Foment (Espanya), tenen en compte tots els vehicles que passen la frontera (espanyols o no).

(*) Estimació del tràfic potencial de pas per Catalunya (vehicles espanyols) en base a dades de l'Enquête transit 2004 que mostren que un 51,6% de les tones transpirinencs es canalitzen pel corredor del Mediterrani.

(**) Estimació del tràfic de pas real per Catalunya en base al percentatge de correcció obtingut de dividir el tràfic transpirinenc de la EPTMC entre el tràfic transpirinenc real de l'Enquête transit.

REPARTIMENT DEL TRÀFIC TRANSPIRINENC (Mt/any)		
BIRIATOU A63	39.133.841	44,1%
R.D. 933 Arnéguy – Roncesvalles	151.012	0,2%
R.N. 134 túnel de SOMPORT	748.031	0,8%
R.N. 125 Fos – Vielha	1.495.403	1,7%
Bourg Madame – Puigcerdà	1.417.884	1,6%
Autoroute A9 Le Perthus	45.765.450	51,6%
TOTAL	88.711.621	

Font: Enquête transit 2004 (Publicació al Març de 2007)

II.3.- IMD vehicles pesants als límits territorials

VP	Via	2000	2004	2005	2006	2007	2008	Δ anual
Corredor interior Fraga / Bujaraloz	AP-2	3.622	2.175	2.071	2.073	2.234	1.996	-7,2%
	A-2	5.611	7.659	6.784	9.008	9.298	8.210	4,9%
C. mediterrani sud Amposta	AP-7	3.646	4.376	4.236	4.730	5.110	4.577	2,9%
	A-7	5.710	6.012	5.627	5.521	5.172	5.113	-1,4%
C. mediterrani nord La Jonquera	AP-7	----	10.118	9.920	10.435	10.468	10.019	-0,2%
	N-2	----	184	200	211	241	342	16,8%

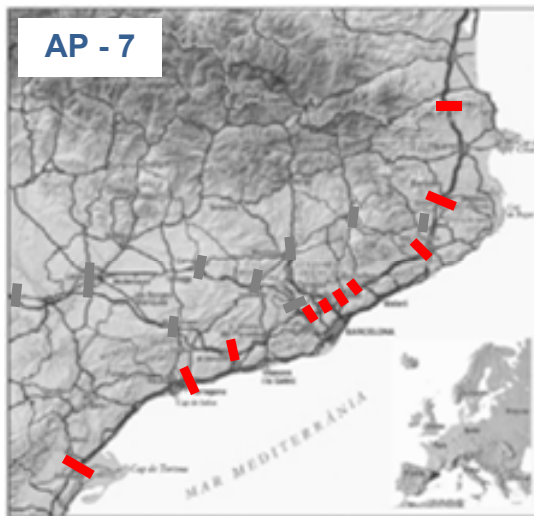
Font: Mapa de tràfic (Ministeri de Foment)

II.4.- Percentatge de vehicles pesants respecte la IMD total als límits territorials

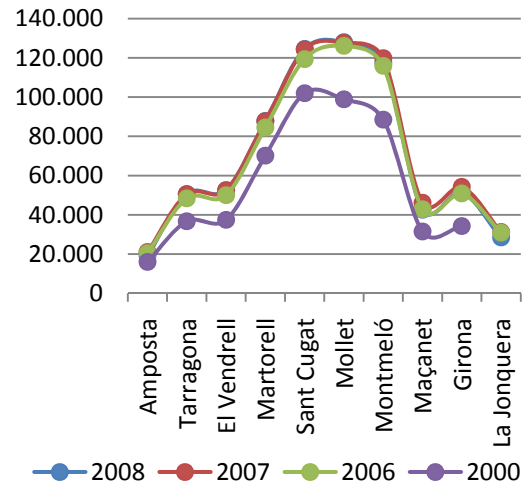
	Via	2000	2004	2005	2006	2007	2008	Δ anual
Corredor interior Fraga / Bujaraloz	AP-2	23,8%	15,3%	15,0%	14,6%	15,4%	14,8%	-5,8%
	A-2	59,6%	70,1%	72,6%	75,1%	76,5%	62,9%	0,7%
C. mediterrani sud Amposta	AP-7	22,8%	22,9%	22,1%	23,0%	24,2%	23,8%	0,5%
	A-7	33,8%	30,9%	30,1%	27,8%	26,6%	26,7%	-2,9%
C. mediterrani nord La Jonquera	AP-7	----	34,5%	32,7%	33,7%	33,5%	35,2%	0,5%
	N-2	----	1,8%	2,0%	2,1%	2,4%	3,3%	15,8%

Font: Mapa de tràfic (Ministeri de Foment)

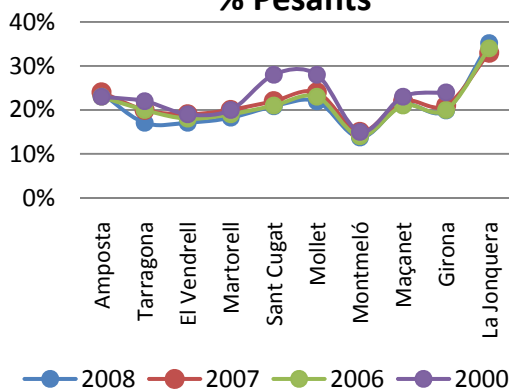
II.5.- Volum de trànsit a les principals carreteres catalanes



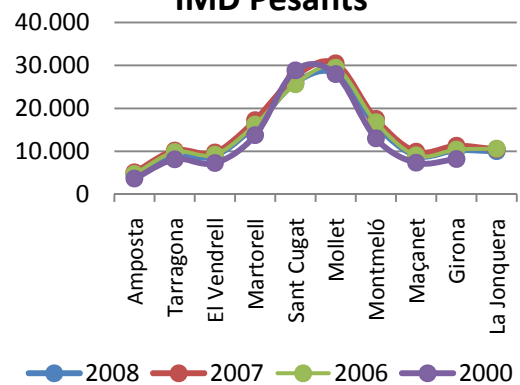
IMD Total



% Pesants

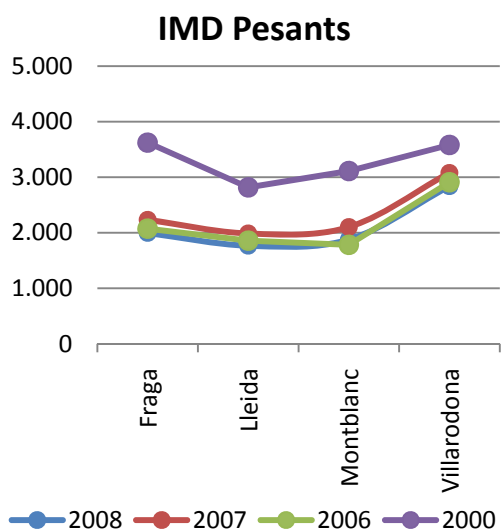
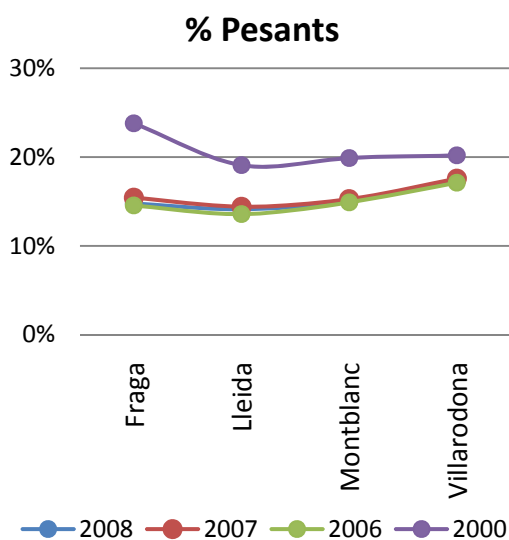
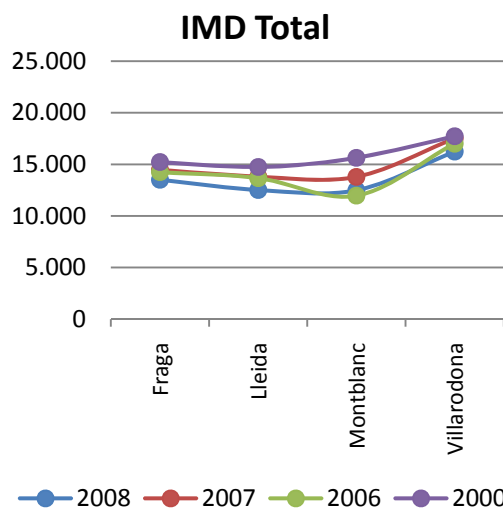
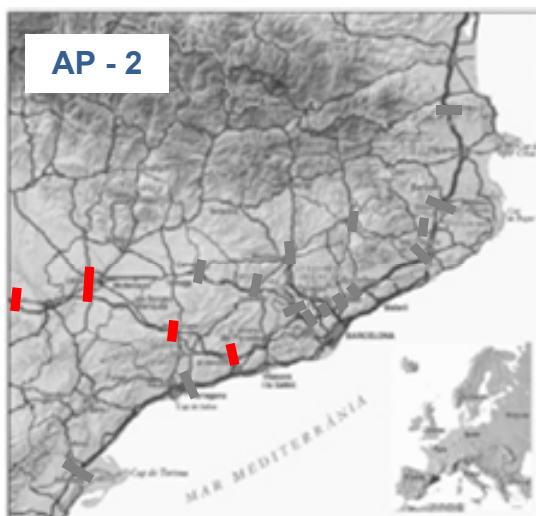


IMD Pesants



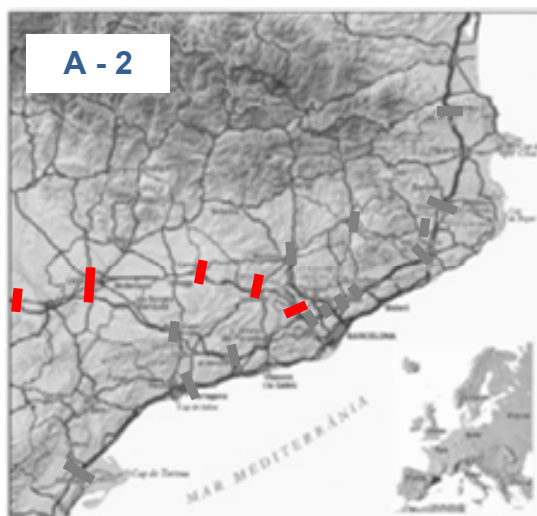
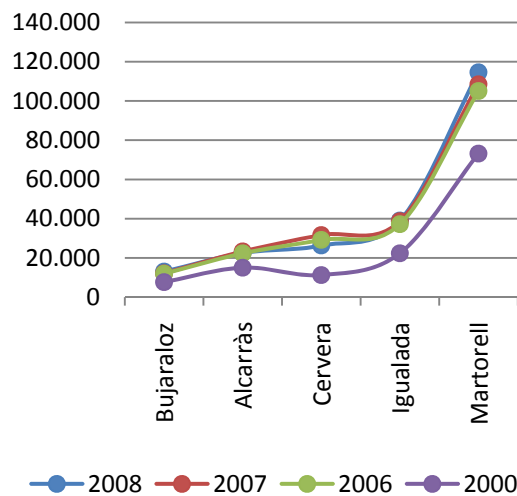
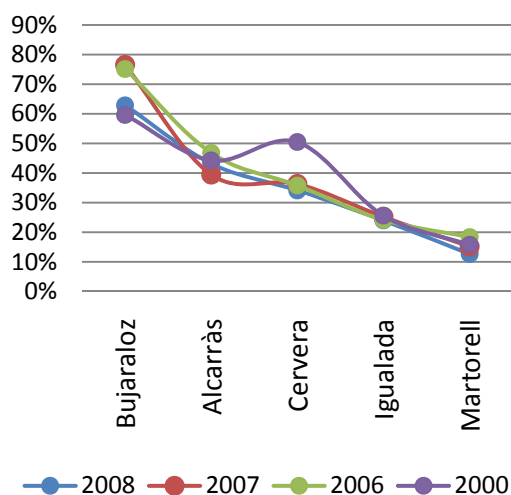
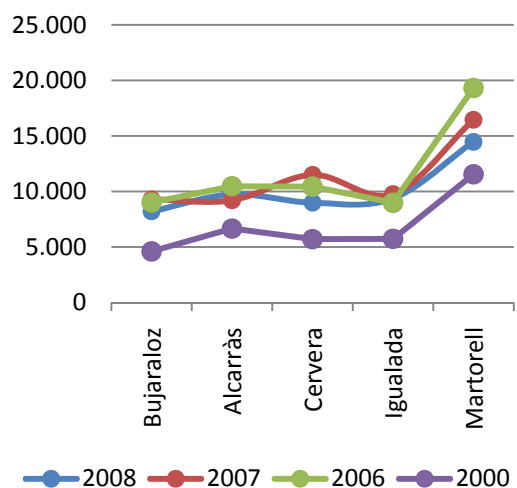
AP-7	2000			2007			2008		
	IMD	Pesants	%	IMD	Pesants	%	IMD	Pesants	%
Amposta	15.996	3.646	23%	21.098	5.110	24%	19.241	4.577	24%
Tarragona	36.716	8.114	22%	50.486	10.184	20%	50.618	8.646	17%
El Vendrell	37.432	7.260	19%	52.490	9.744	19%	52.626	8.981	17%
Martorell	70.130	13.744	20%	87.660	17.260	20%	87.882	16.012	18%
Sant Cugat	101.964	28.854	28%	124.216	27.480	22%	124.521	25.940	21%
Mollet	98.884	27.984	28%	127.654	30.474	24%	127.967	28.086	22%
Montmeló	88.518	13.012	15%	119.802	17.556	15%	117.441	16.111	14%
Maçanet	31.516	7.342	23%	46.158	9.932	22%	42.581	8.997	21%
Girona	34.294	8.196	24%	54.244	11.284	21%	51.474	10.229	20%
La Jonquera	---	---	---	31.282	10.468	33%	28.471	10.019	35%

Font: Mapa de tràfic (Ministeri de Foment)



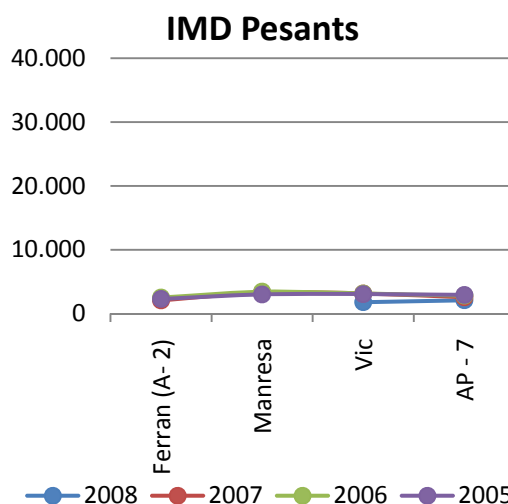
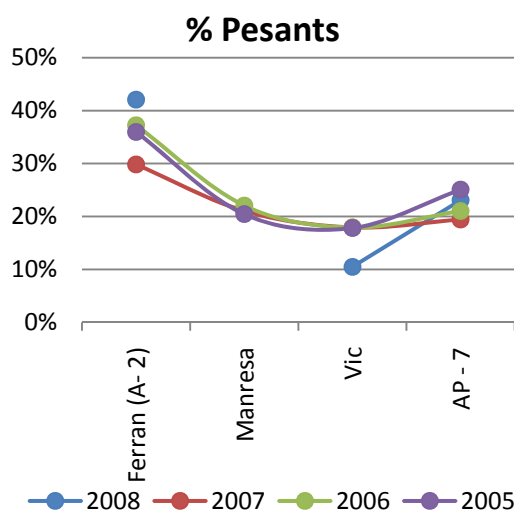
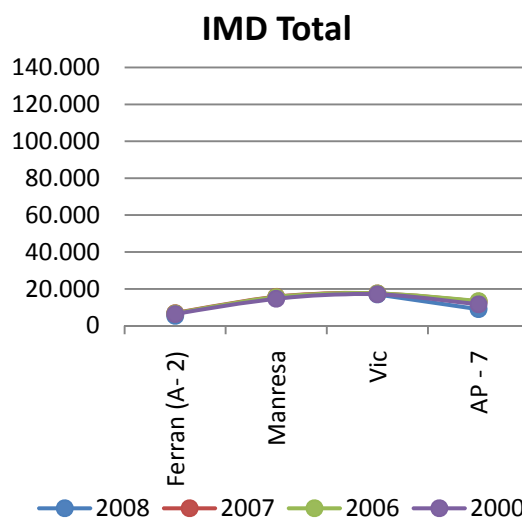
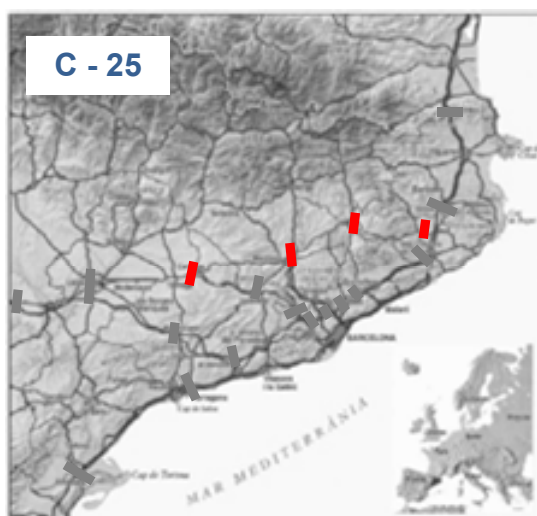
AP-2	2000			2007			2008		
	IMD	Pesants	%	IMD	Pesants	%	IMD	Pesants	%
Fraga	15.224	3.622	24%	14.468	2.234	15%	13.509	1.996	15%
Lleida	14.750	2.816	19%	13.798	1.988	14%	12.509	1.767	14%
Montblanc	15.634	3.110	20%	13.784	2.104	15%	12.481	1.878	15%
Villarodona	17.724	3.580	20%	17.512	3.078	18%	16.232	2.838	17%

Font: Mapa de tràfic (Ministeri de Foment)

**IMD Total****% Pesants****IMD Pesants**

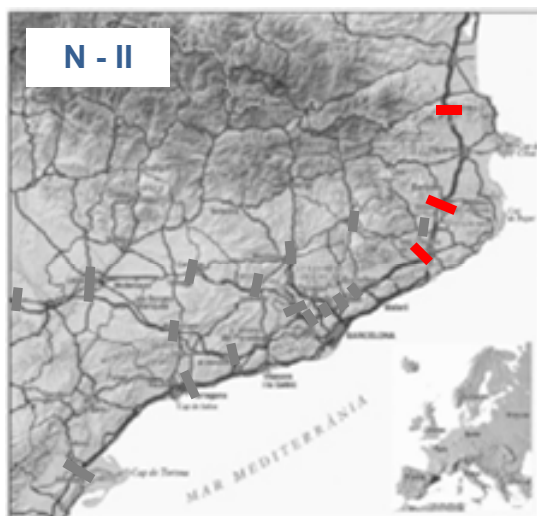
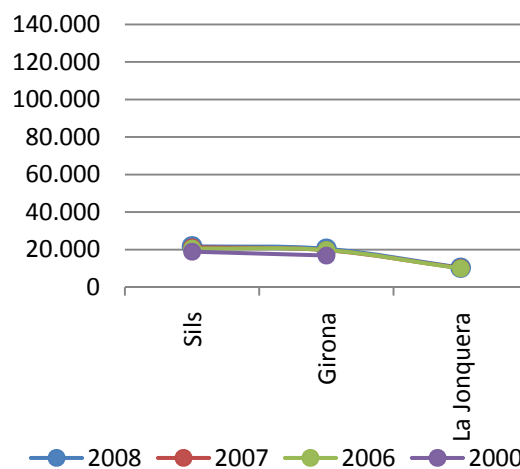
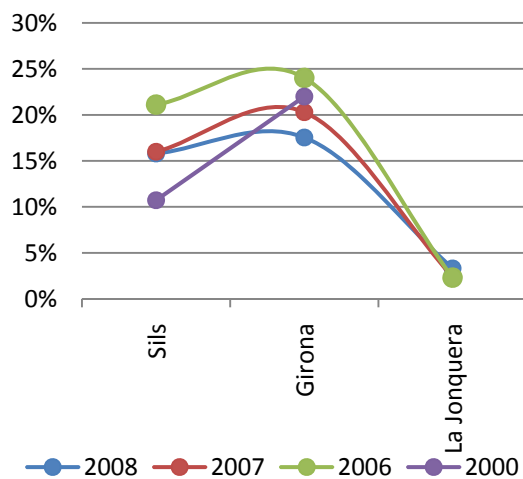
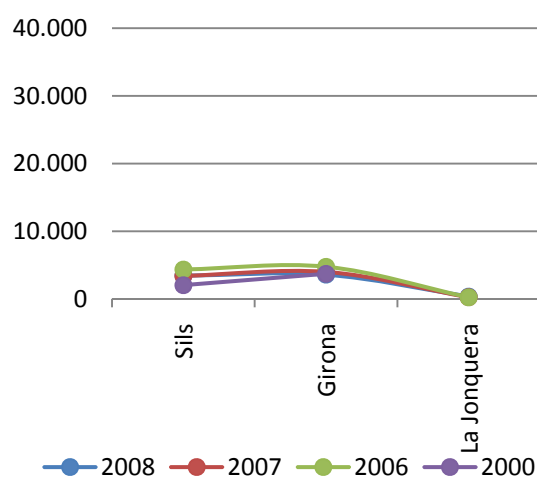
A - 2	2000			2007			2008		
	IMD	Pesants	%	IMD	Pesants	%	IMD	Pesants	%
Bujaraloz	7.733	4.610	60%	12.150	9.298	77%	13.057	8.210	63%
Alcarràs	15.054	6.662	44%	23.338	9.209	39%	22.545	9.734	43%
Cervera	11.310	5.710	50%	31.656	11.496	36%	26.342	8.991	34%
Igualada	22.395	5.737	26%	38.767	9.768	25%	39.084	9.379	24%
Martorell	73.175	11.546	16%	108.475	16.448	15%	114.571	14.468	13%

Font: Mapa de tràfic (Ministeri de Foment)



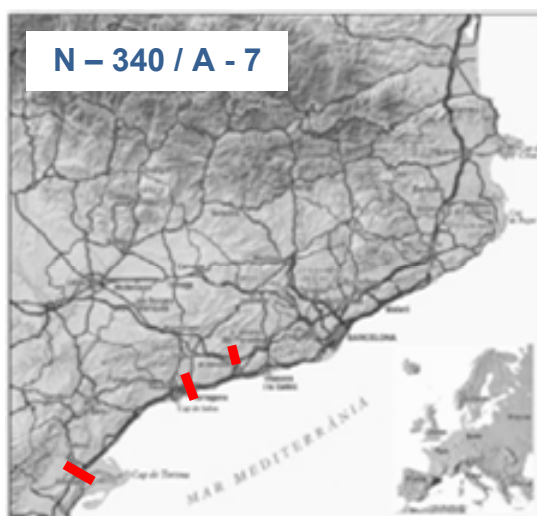
C - 25	2006			2007			2008		
	IMD	Pesants	%	IMD	Pesants	%	IMD	Pesants	%
Ferran (A-2)	6.725	2.505	37%	6.919	2.064	30%	5.426	2.283	42%
Manresa	15.565	3.434	22%	15.726	3.310	21%	No disponibles		
Vic	17.580	3.150	18%	17.580	3.150	18%	17.018	1.783	10%
AP - 7	13.404	2.820	21%	13.149	2.554	19%	9.027	2.083	23%

Font: Mapa de tràfic (Ministeri de Foment)

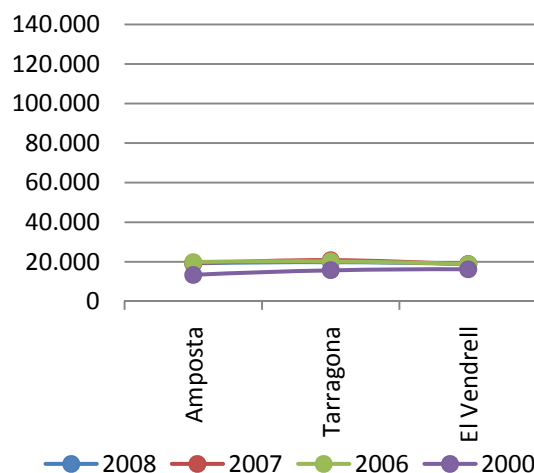
**IMD Total****% Pesants****IMD Pesants**

N - II	2000			2007			2008		
	IMD	Pesants	%	IMD	Pesants	%	IMD	Pesants	%
Sils	18.876	2.024	11%	21.223	3.395	16%	21.763	3.439	16%
Girona	16.824	3.701	22%	19.667	3.992	20%	20.417	3.582	18%
La Jonquera	---	---	---	10.123	241	2%	10.326	342	3%

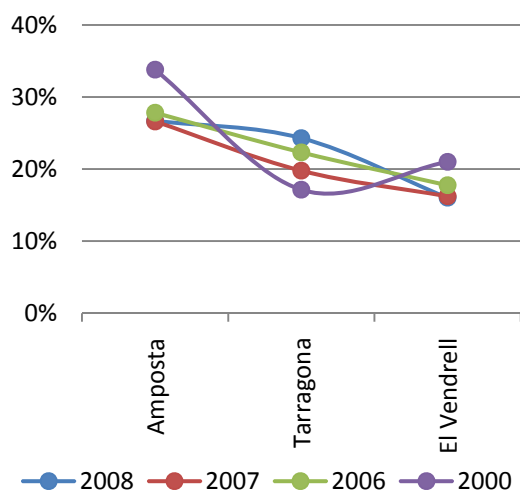
Font: Mapa de tràfic (Ministeri de Foment)



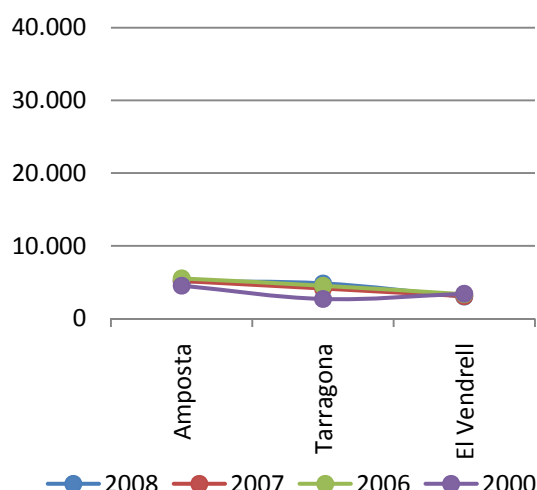
IMD Total



% Pesants



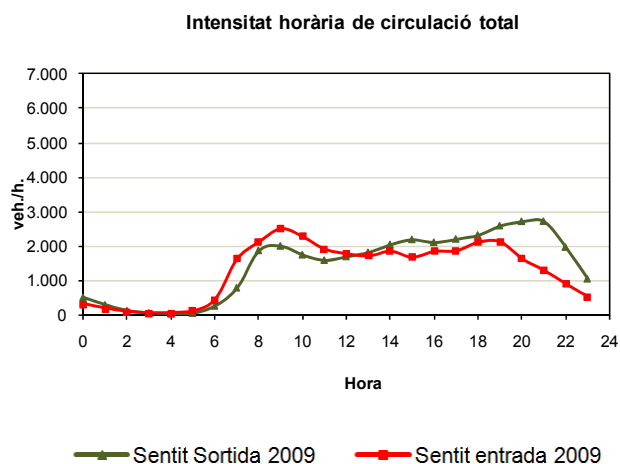
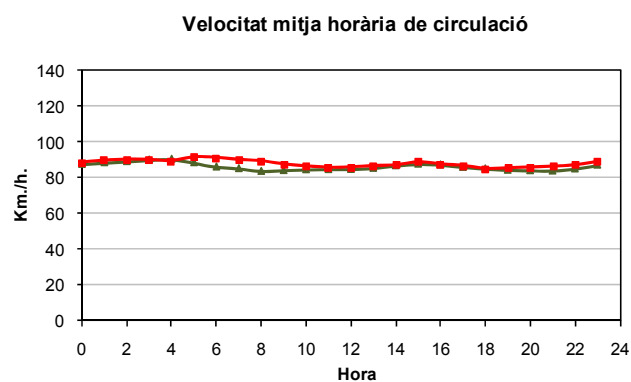
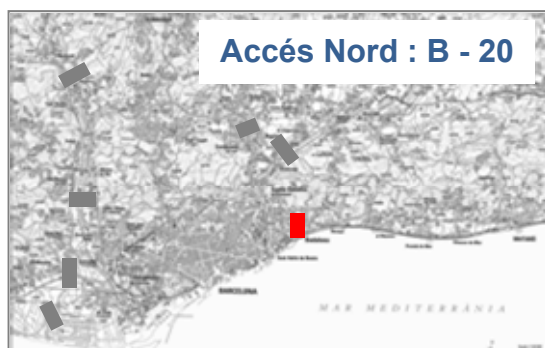
IMD Pesants



N - 340 / A-7	2000			2007			2008		
	IMD	Pesants	%	IMD	Pesants	%	IMD	Pesants	%
Amposta	13.380	4.523	34%	19.438	5.172	27%	19.152	5.113	27%
Tarragona	15.733	2.696	17%	20.814	4.117	20%	19.859	4.825	24%
El Vendrell	16.191	3.402	21%	18.854	3.060	16%	18.772	3.009	16%

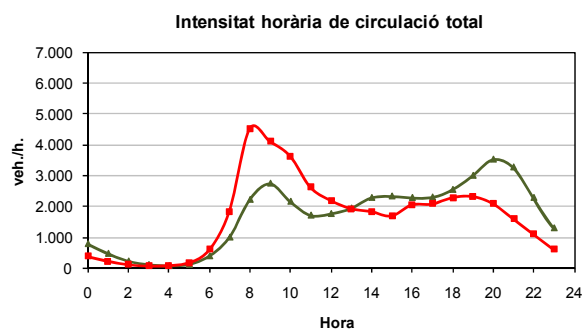
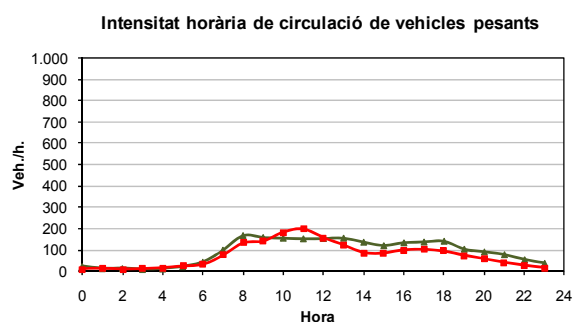
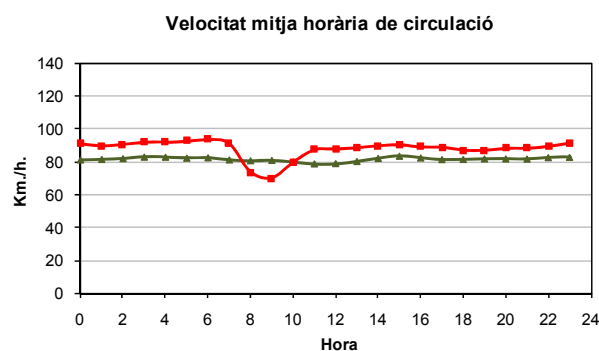
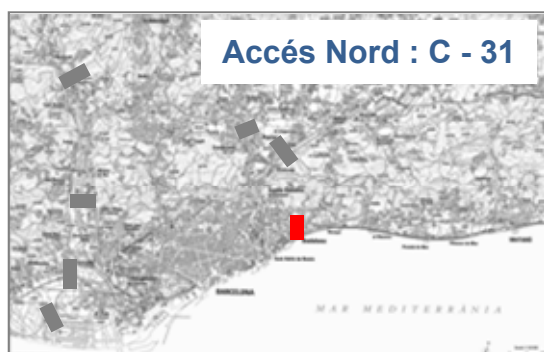
Font: Mapa de tràfic (Ministeri de Foment)

II.6.-L'accés viari a la ciutat de Barcelona



	ANY 2007			ANY 2008			ANY 2009		
B-20 (Km. 1,2)	ENTRADA	SORTIDA	TOTAL	ENTRADA	SORTIDA	TOTAL	ENTRADA	SORTIDA	TOTAL
IMD TOTAL	33.613	38.101	71.714	32.344	35.462	67.806	30.838	34.573	65.411
CARRILS	3	3	6	3	3	6	3	3	6

Font: Servei Català del Trànsit
 Les dades de vehicles pesants presenten resultats no fiables.



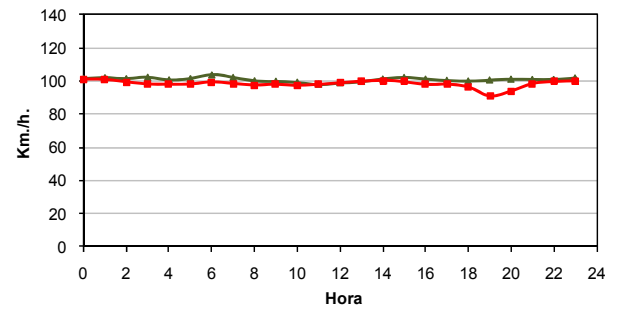
—■— Sentit Sortida 2009 —■— Sentit entrada 2009

	ANY 2007			ANY 2008			ANY 2009		
C-31 (Km. 215,6)	ENTRADA	SORTIDA	TOTAL	ENTRADA	SORTIDA	TOTAL	ENTRADA	SORTIDA	TOTAL
IMD TOTAL	40.983	42.184	83.167	40.323	41.766	82.089	40.239	41.028	81.267
% PESANTS	3,6%	4,8%	4,3%	3,7%	4,9%	4,3%	3,6%	5,0%	4,3%
IMD PESANTS	1.497	2.055	3.552	1.491	2.057	3.548	1.463	2.060	3.523
CARRILS	3	3	6	3	3	6	3	3	6

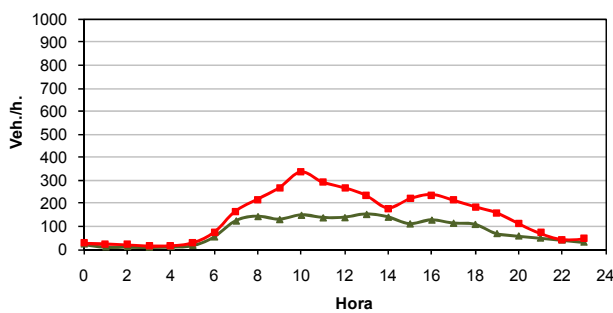
Font: Servei Català del Trànsit



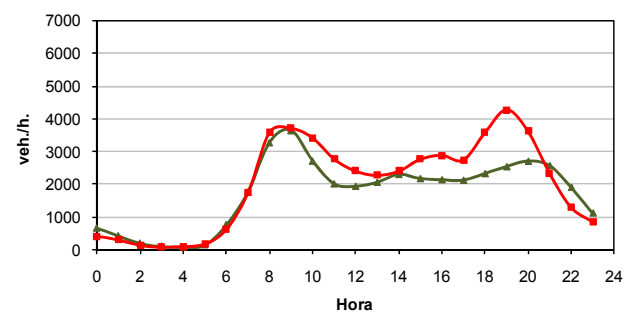
Velocitat mitja horària de circulació



Intensitat horària de circulació de vehicles pesants



Intensitat horària de circulació total



—■— Sentit Sortida 2009

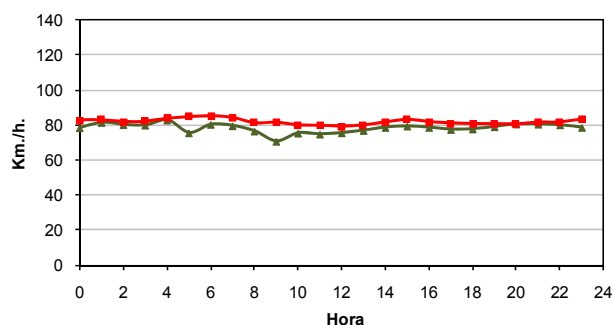
—■— Sentit entrada 2009

	ANY 2007			ANY 2008			ANY 2009		
C-33 (Km. 78,3)	ENTRADA	SORTIDA	TOTAL	ENTRADA	SORTIDA	TOTAL	ENTRADA	SORTIDA	TOTAL
IMD TOTAL	49.837	43.054	92.891	54.849	44.464	96.313	48.562	41.724	90.285
% PESANTS	7,4%	5,2%	6,4%	7,1%	5,0%	6,1%	7,1%	4,8%	6,0%
IMD PESANTS	3.707	2.247	5.954	3.682	2.241	5.923	3.464	1.995	5.459
CARRILS	3	3	6	3	3	6	3	3	6

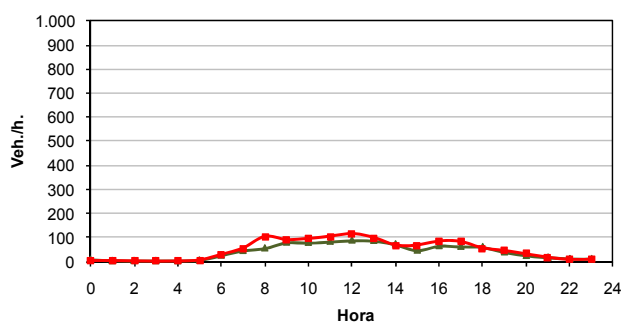
Font: Servei Català del Trànsit



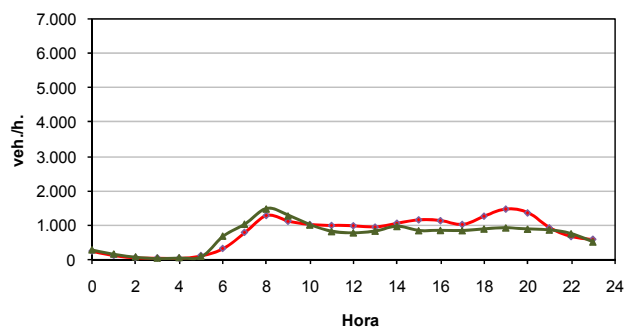
Velocitat mitja horària de circulació



Intensitat horària de circulació de vehicles pesants



Intensitat horària de circulació total



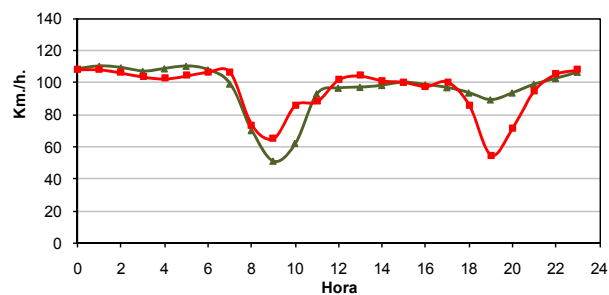
—●— Sentit Sortida 2009 —■— Sentit entrada 2009

	ANY 2007			ANY 2008			ANY 2009		
C-17 (Km. 2,7)	ENTRADA	SORTIDA	TOTAL	ENTRADA	SORTIDA	TOTAL	ENTRADA	SORTIDA	TOTAL
IMD TOTAL	20.392	17.203	37.595	19.238	17.507	36.745	18.607	17.132	35.739
% PESANTS	6,9%	7,0%	7,0%	6,7%	5,9%	6,3%	6,4%	5,7%	6,1%
IMD PESANTS	1.415	1.203	3.618	1.285	1.029	2.313	1.188	981	2.169
CARRILS	3	3	6	3	3	6	3	3	6

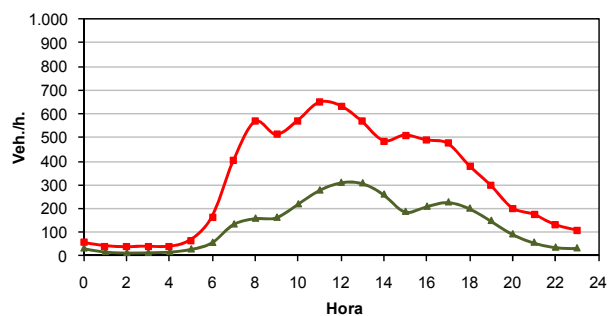
Font: Servei Català del Trànsit



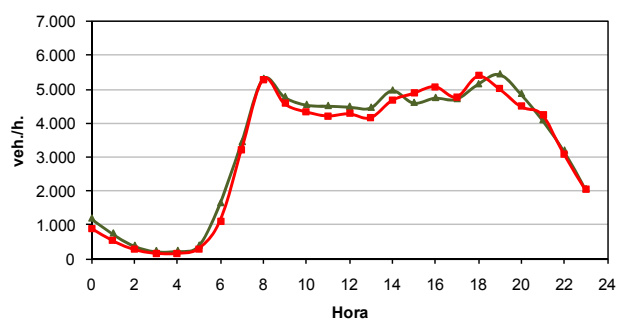
Velocitat mitja horària de circulació



Intensitat horària de circulació de vehicles pesants



Intensitat horària de circulació total

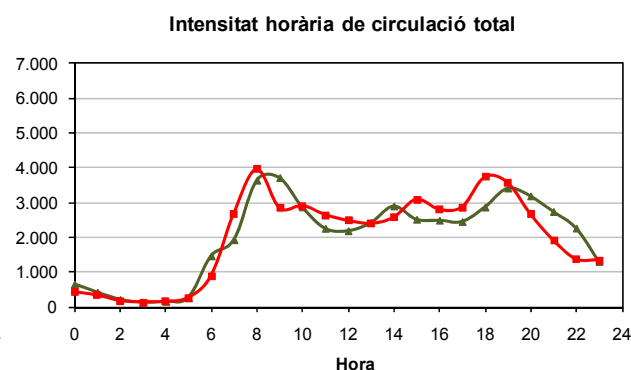
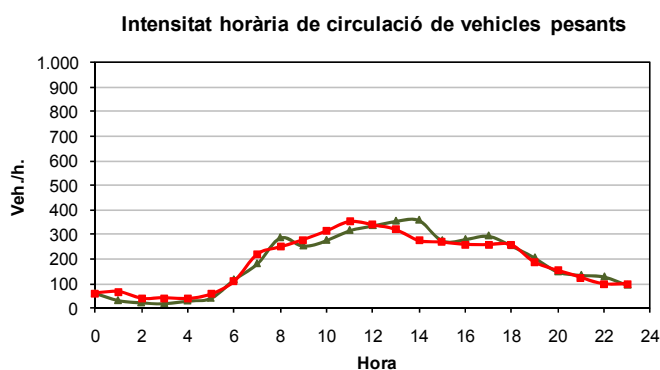
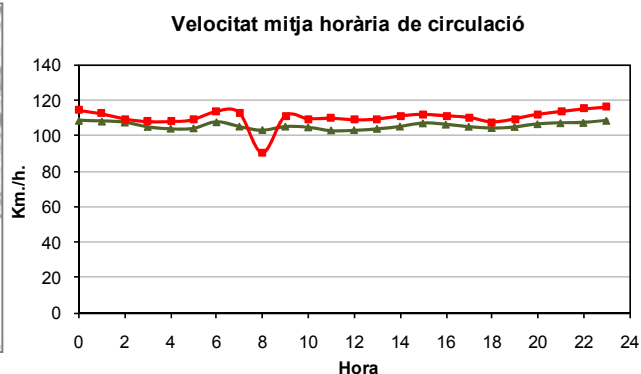


—■— Sentit Sortida 2009

—■— Sentit entrada 2009

	ANY 2007			ANY 2008			ANY 2009		
C-58 (Km. 5,3)	ENTRADA	SORTIDA	TOTAL	ENTRADA	SORTIDA	TOTAL	ENTRADA	SORTIDA	TOTAL
IMD TOTAL	74.253	78.797	153.050	79.088	82.891	161.979	77.259	80.025	157.284
% PESANTS	10,6%	4,5%	7,5%	10,3%	4,4%	7,3%	9,8%	4,0%	6,9%
IMD PESANTS	7.896	3.587	11.483	8.176	3.632	11.808	7.609	3.217	10.826
CARRILS	3	3	6	3	3	6	3	3	6

Font: Servei Català del Trànsit



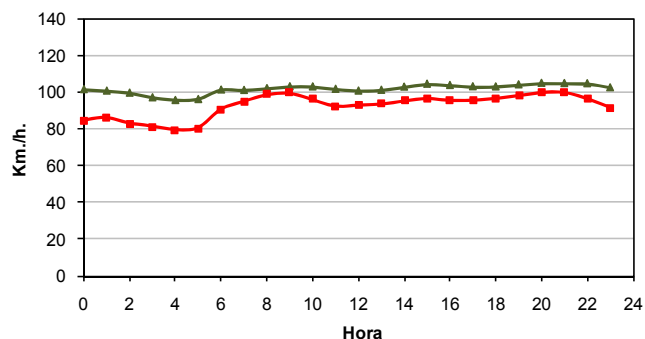
—■— Sentit Sortida 2009 —■— Sentit entrada 2009

	ANY 2007			ANY 2008			ANY 2009		
A-2 (Km. 593)	ENTRADA	SORTIDA	TOTAL	ENTRADA	SORTIDA	TOTAL	ENTRADA	SORTIDA	TOTAL
IMD TOTAL	50.918	51.795	102.713	49.035	49.644	98.679	48.067	48.371	96.437
% PESANTS	10,8%	10,8%	10,8%	10,2%	10,2%	10,2%	9,3%	9,3%	9,3%
IMD PESANTS	5.513	5.599	12.112	4.984	5.060	10.044	4.486	4.483	8.969
CARRILS	3	3	6	3	3	6	3	3	6

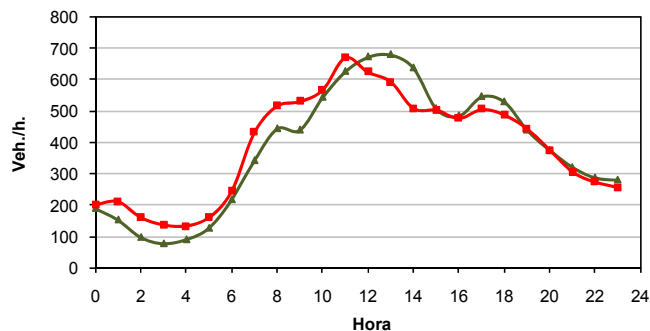
Font: Servei Català del Trànsit



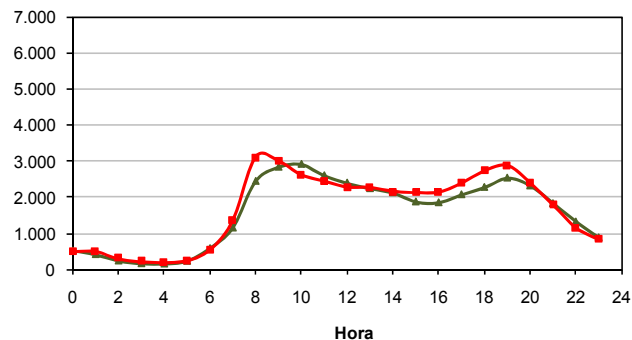
Velocitat mitja horària de circulació



Intensitat horària de circulació de vehicles pesants



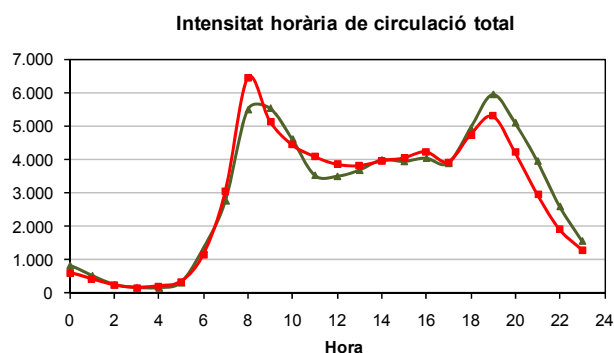
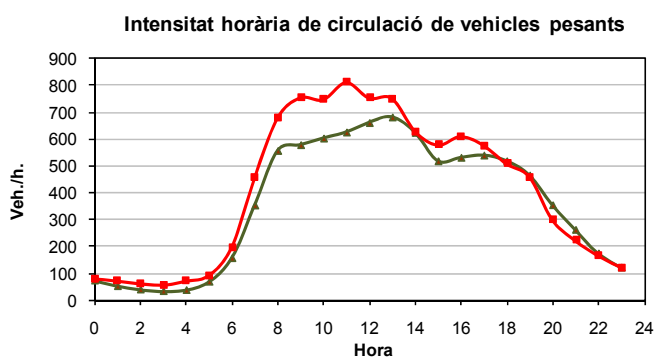
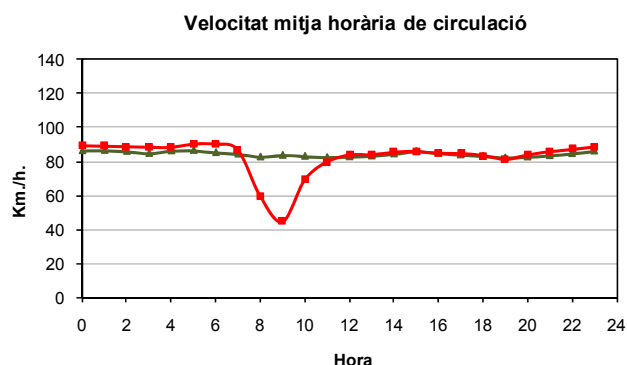
Intensitat horària de circulació total



—■— Sentit Sortida 2009 —■— Sentit entrada 2009

	ANY 2007			ANY 2008			ANY 2009		
AP-7 (Km. 169,2)	ENTRADA	SORTIDA	TOTAL	ENTRADA	SORTIDA	TOTAL	ENTRADA	SORTIDA	TOTAL
IMD TOTAL	48.215	46.572	94.787	43.999	42.084	86.083	40.349	37.987	78.336
% PESANTS	32,6%	28,0%	30,4%	25,0%	24,8%	24,9%	23,2%	24,0%	23,6%
IMD PESANTS	15.717	13.076	28.793	10.979	10.417	21.396	9.341	9.135	18.476
CARRILS	3	3	6	3	3	6	3	3	6

Font: Servei Català del Trànsit



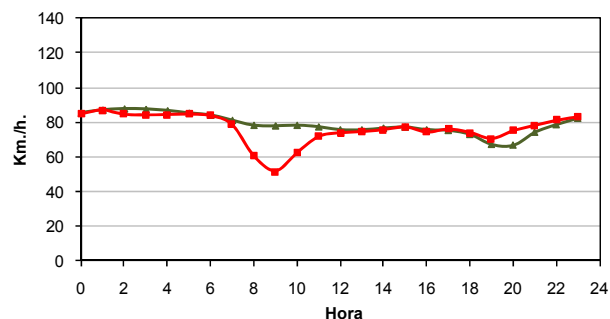
— Sentit Sortida 2009 — Sentit entrada 2009

	ANY 2007			ANY 2008			ANY 2009		
AP-2 (Km. 593)	ENTRADA	SORTIDA	TOTAL	ENTRADA	SORTIDA	TOTAL	ENTRADA	SORTIDA	TOTAL
IMD TOTAL	80.018	83.052	163.070	73.672	76.862	150.534	70.529	72.782	143.311
% PESANTS	15, %	12,0 %	13,8 %	14,9 %	12,5 %	13,7 %	13,9 %	11,9 %	12,8 %
IMD PESANTS	12.010	10.541	22.551	10.995	9.596	20.591	9.781	8.631	18.412
CARRILS	4	4	8	4	4	8	4	4	8

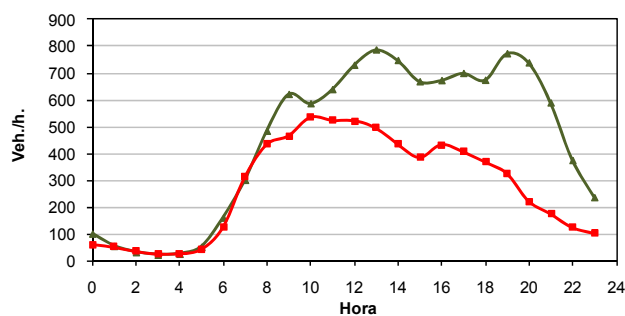
Font: Servei Català del Trànsit



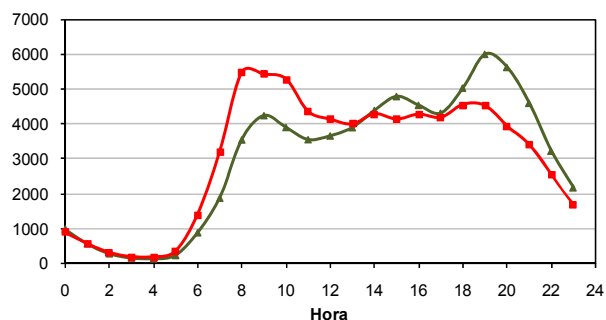
Velocitat mitja horària de circulació



Intensitat horària de circulació de vehicles pesants



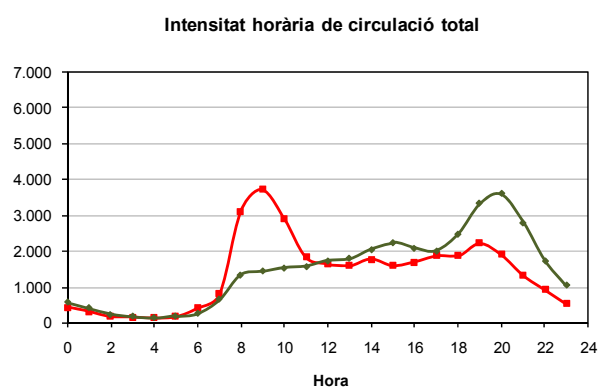
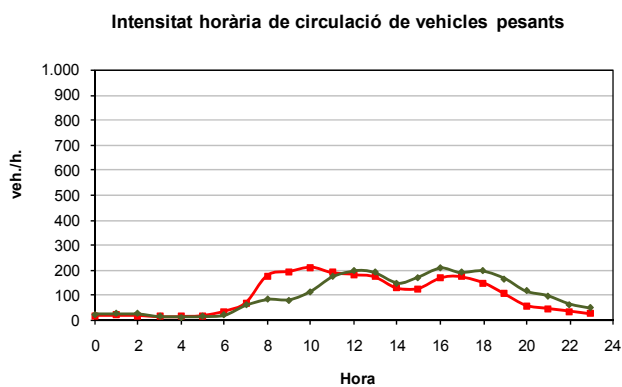
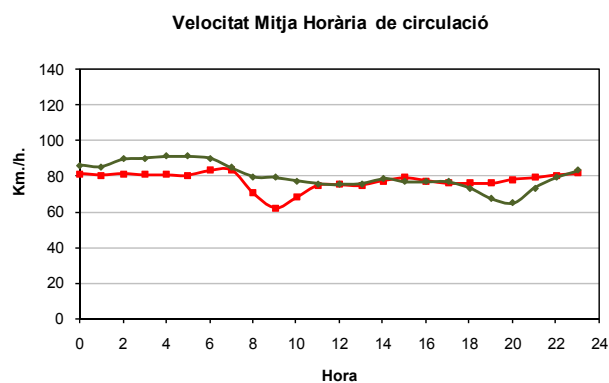
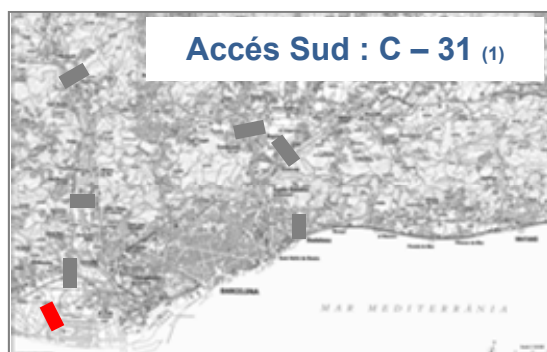
Intensitat horària de circulació total



—■— Sentit Sortida 2009 —■— Sentit entrada 2009

	ANY 2007			ANY 2008			ANY 2009		
C-32 (Km. 54)	ENTRADA	SORTIDA	TOTAL	ENTRADA	SORTIDA	TOTAL	ENTRADA	SORTIDA	TOTAL
IMD TOTAL	79.811	82.641	162.452	74.514	75.967	150.481	73.016	72.833	145.848
% PESANTS	8,40%	12,90%	10,70%	9,73%	15,09%	11,60%	9,1%	14,7%	11,9%
IMD PESANTS	6.719	10.667	17.386	7.254	11.465	17.528	6.645	10.733	17.377
CARRILS	3	3	6	3	3	6	3	3	6

Font: Servei Català del Trànsit



— Sentit Sortida 2007 — Sentit entrada 2007

	ANY 2006		
C-31 (Km. 190,8)	ENTRADA	SORTIDA	TOTAL
IMD TOTAL	30.656	32.269	62.925
% PESANTS	6,5 %	6,5 %	6,5 %
IMD PESANTS	1.993	2.097	4.090
CARRILS	2	2	4

Font: Servei Català del Trànsit (*)

(*) Les dades de l'accés Sud de la C-31 corresponen a l'any 2006, ja que les dades del 2007 i 2008 no es troben disponibles a causa d'obres.

II.7.- Operacions de transport i percentatge d'aquestes en buit, per tipus de desplaçament.

Dades en milers d'operacions

CATALUNYA	2004		2006		2008		2009		Δ08-09	Δanual
	Op. transport	% en buit	Op. transport	% en buit	Op. transport	% en buit	Op. transport	% en buit		
Operacions intramunicipals	9.649	45,1%	10.690	48,0%	9.222	48,0%	7.593	47,3%	-1,3%	1,0%
Operacions intermunicipals	29.415	48,2%	33.527	49,1%	31.793	48,8%	26.631	48,0%	-1,6%	-0,1%
Transport intern	39.064	47,4%	44.217	48,8%	41.015	48,6%	34.224	47,9%	-1,55%	0,17%
Resta Espanya - Catalunya	2.600	23,4%	2.817	26,0%	2.975	23,5%	2.607	25,1%	7,0%	1,5%
Catalunya - Resta d'Espanya	2.807	15,5%	2.975	16,1%	3.171	17,9%	2.820	16,7%	-6,9%	1,5%
Transport interregional	5.406	19,3%	5.792	20,9%	6.146	20,6%	5.426	20,7%	0,6%	1,5%
Extranger - Catalunya	655	21,6%	632	22,4%	663	29,0%	620	30,0%	3,2%	6,7%
Catalunya - Extranger	570	15,7%	558	19,2%	564	11,1%	525	13,2%	18,7%	-3,4%
Transport internacional	1.223	18,9%	1.190	20,9%	1.227	20,8%	1.145	22,3%	7,1%	3,4%
TOTAL	45.695	43,3%	51.198	45,0%	48.388	44,3%	40.795	43,5%		0,1%

Font: Enquesta permanent de transport de mercaderies per carretera (Ministeri de Foment)

II.8 Dades del sector empresarial del transport de mercaderies per carretera. *

Valors estadístics	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Δ anual
Nombre d'empreses	25.969	26.778	27.050	28.337	27.757	28.506	1,9%
Ocupats	65.958	68.544	70.092	75.509	74.738	77.000	3,1%
Ingressos d'explotació (M€)	5.395	5.769	6.348	6.746	7.315	7.667	7,3%
Autoritzacions de servei públic	50.389	53.011	54.225	58.109	57.774	64.762	5,1%
Autoritzacions de servei públic lleuger	19.548	19.700	19.802	21.441	21.106	19.091	-0,5%
Autoritzacions de servei públic pesant	30.841	33.311	34.423	36.668	36.668	45.671	8,2%
Empreses servei públic (amb autoritzacions)	23.717	23.711	23.861	24.114	24.114	25.200	1,2%
Empreses servei públic lleuger	12.560	12.267	12.212	12.632	12.632	13.323	1,2%
Empreses servei públic pesant	11.157	11.444	11.649	11.482	11.482	11.877	1,3%

Ratis d'anàlisi de tendència	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Δ anual
Nombre d'ocupats per empresa	2,5	2,6	2,6	2,7	2,7	2,7	1,2%
Facturació per empresa (m€)	207,8	215,5	234,7	238,1	263,6	269,0	5,3%
Facturació per empleat	81,8	84,2	90,6	89,3	97,9	99,6	4,0%
Autoritzacions per empresa	2,1	2,2	2,3	2,4	2,4	2,6	3,9%

Font: IDESCAT (Enquesta anual de serveis) i Anuari estadístic del Departament de política territorial i obres públiques.

(*) Les últimes dades desagregades disponibles són les relatives a l'any 2007. Fins a la data de la redacció del document no es disposen de les dades desagregades referents a l'any 2008 a causa del canvi metodològic degut a la implementació de la nova CNAE.

II.9 Nombre d'ocupats per empresa als països europeus.

País	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Δ anual
Luxemburg	12	12	13,7	15,9	16,9	17,2	16,7	18,1	6,0%
Holanda	12	12,4	N.D.*	12,5	13	12,6	13,1	14,4	2,6%
Eslovàquia	18	17	17	17	15	12	12	12	-5,6%
Lituània	7	7	7	9	10	10	11	N.D.*	N.D.*
Alemanya	8	8,4	8,3	8,1	8,4	8,7	9,1	9,1	1,9%
Regne Unit	9	9	8,6	8,8	8,6	8,9	8,7	N.D.*	N.D.*
Letònia	8	8	8	8	9	9	8,4	8	0,0%
França	N.D.*	7	7,9	7,4	7,9	8	8,4	N.D.*	N.D.*
Àustria	9	9	8,5	8,5	8,6	8,6	8,4	8,2	-1,3%
Bèlgica	8,5	8	N.D.*	7,8	8	8,3	8,4	8,6	0,2%
Estònia	8	8	8	8	8	7	7	9	1,7%
Dinamarca	5,5	5,3	5,3	5,4	5,5	5,7	5,8	5,7	0,5%
Portugal	8	8	5,9	5,7	5,3	5,1	5,3	5,7	-4,7%
Romania	9	7	6	5	5	5	5	5	-8,1%
Suècia	4	4	N.D.*	4,1	4,5	4,6	4,8	5,1	3,5%
República Txeca	N.D.*	N.D.*	3	4	4	4	4	N.D.*	N.D.*
Hongria	N.D.*	3	3	3	3	3	4	4	N.D.*
Finlàndia	3	3	3,6	3,6	3,5	3,6	3,7	N.D.*	N.D.*
Itàlia	3	3	3	3,2	3,2	3,3	3,5	3,7	3,0%
Polònia	N.D.*	N.D.*	N.D.*	2	3	3	3	N.D.*	N.D.*
Eslovènia	N.D.*	N.D.*	2	2	3	N.D.*	3	N.D.*	N.D.*
Espanya	2	2	2,6	2,7	2,8	2,9	2,9	N.D.*	N.D.*
Noruega	3	2,7	2,8	2,8	2,7	2,8	2,9	N.D.*	N.D.*
Catalunya	2,1	2,3	2,5	2,6	2,6	2,7	2,7	2,7	3,7 %
Xipre	1	N.D.*	1	2	2	2	2	2	10,4%

Font: Eurostat (Economical Indicator for structural business statistics), IDESCAT (Enquesta anual de serveis) i Anuari estadístic del Departament de política territorial i obres públiques

N.D.*=Dades No disponibles

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.

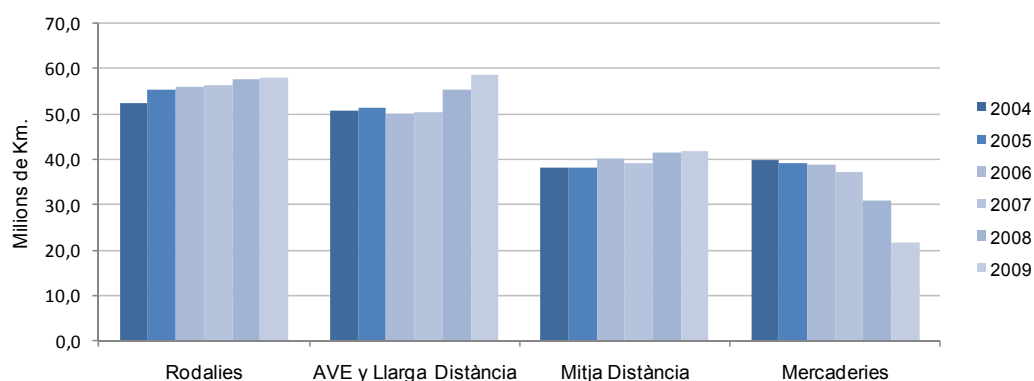
III.8) Fluxos de mercaderies per mode ferroviari a Catalunya.

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

III.10) El pas ferroviari Transfronterer

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

Milions de quilometres realitzats per unitat de negoci

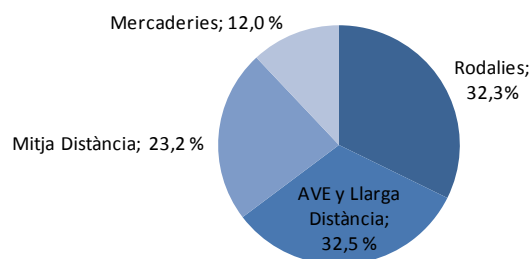


Font: Informe mensual de qualitat de l'operador Renfe. (ADIF)

DADES (Milions de Km.)	%					Km.				
	2005	2006	2007	2008	2009	2005	2006	2007	2008	2009
Rodalies	30,1	30,3	30,8	30,4	32,3	55,4	56,1	56,3	57,5	58,0
AVE y Larga Distància	27,9	27,1	27,5	29,8	32,5	51,4	50,2	50,3	56,4	58,4
Mitja Distància	20,7	21,7	21,4	21,9	23,2	38,1	40,2	39,1	41,4	41,8
Mercaderies	21,3	20,9	20,3	17,9	12,0	39,2	38,7	37,1	33,9	21,7
TOTAL	100	100	100	100	100	184,2	185,1	182,8	189,2	179,9

Font: Informe mensual de qualitat de l'operador Renfe. (ADIF)

Distribució del % de quilometres per unitat de negoci (Any 2009)



Font: Informe mensual de qualitat de l'operador Renfe. (ADIF)

TAULA: Tones transportades per tipus de mercaderia a Espanya

CONCEPTE	2001	2003	2005	2007	2008	2009	Δ 08-09	Δ anual
Productes siderúrgics (CECA)	3.465.489	3.820.534	3.681.409	4.175.691	3.852.582	2.263.308	-41,3%	-5,2%
Ciments	1.533.882	2.033.438	2.136.697	2.560.191	1.855.836	1.026.133	-44,7%	-4,9%
Comb. minerals (CECA)	1.121.018	2.096.647	2.747.945	2.332.012	1.589.746	1.381.493	-13,1%	2,6%
Pedres i terres	2.303.770	1.371.344	1.111.011	642.009	927.699	866.492	-6,6%	-11,5%
Cereals	1.053.331	916.370	929.573	896.864	926.137	901.589	-2,7%	-1,9%
Autos nacional	668.331	697.634	798.896	733.472	543.677	401.230	-26,2%	-6,2%
Calcaries	374.343	578.350	623.658	528.449	469.913	419.676	-10,7%	1,4%
Fustes	604.235	427.925	374.352	431.294	432.534	229.640	-46,9%	-11,4%
Combustibles líquids	949.057	891.057	533.839	434.562	415.806	319.541	-23,2%	-12,7%
Transports excec. Siderúrgics			226.126	251.363	406.557	392.613	-3,4%	14,8%
Butà	528.200	508.488	498.489	440.684	403.205	372.021	-7,7%	-4,3%
Productes químics	544.290	510.053	419.734	416.933	371.714	269.816	-27,4%	-8,4%
Paper	372.797	414.259	344.555	333.349	349.622	319.208	-8,7%	-1,9%
Comb. minerals (NO CECA)	433.770	541.489	362.104	474.063	307.332	150.730	-51,0%	-12,4%
Sal	227.461	195.843	192.366	181.494	198.229	176.744	-10,8%	-3,1%
Begudes	28.312	99.012	159.074	183.559	179.920	37.636	-79,1%	3,6%
TEM	298.288	301.325	231.905	232.079	175.338	141.211	-19,5%	-8,9%
Material de construcció	396.771	312.972	114.861	207.920	174.422	251.601	44,2%	-5,5%
Envasos buits internacional	107.202	108.818	143.115	184.894	159.653	169.790	6,3%	5,9%
Abono	364.884	265.524	221.441	174.977	145.810	78.684	-46,0%	-17,5%
Minerals (CECA)	78.652	95.904	23.463	43.547	93.513	-	-	-
Paper Internacional	60.358	94.574	84.414	77.650	83.678	6.263	-92,5%	-24,7%
Productes siderúrgics (NO CECA)	113.333	350.341	142.636	120.930	76.881	33.008	-57,1%	-14,3%
Cendres Volants	187.143	282.913	224.989	115.683	66.705	54.962	-17,6%	-14,2%
Transports militars	47.089	41.516	32.446	37.915	56.833	30.182	-46,9%	-5,4%
Fustes internacional	85.207	50.989	67.775	49.080	46.908	8.265	-82,4%	-25,3%
Envasos buits	10.943	20.037	20.677	19.157	27.882	19.449	-30,2%	7,5%
Material mòbil FF.CC.	9.828	67.385	29.277	40.821	22.830	13.492	-40,9%	4,0%
Comestibles i gènere fresc				20.736	22.752	20.088	-11,7%	88,9%
Abono internacional	12.596	21.799	12.259	14.962	7.631	5.054	-33,8%	-10,8%
Cendres Volants Internacionals	3.989	54.842	48.072	17.514	6.266	2.403	-61,7%	-6,1%
TEMI	37.618	43.997	65.475	47.224	4.938	-	-	-
Transports excec.	250.547	146.580	7.527	9.785	4.288	3.167	-26,1%	-42,1%
Material de construcció internacional	16.873	258		0	3.451	2.566	-25,7%	-21,0%
Remolatxa	80.019	78.530	136.040	0	2.975	-	-	-
Textil, aparells, maquines	212	6.274	12.096	4.053	1.672	13	-99,2%	-29,5%
Olis		3.881		0	1.498	276.302	18349,6%	103,6%
Peces i components del automòbil	27.542	30	226	0	1.056	-	-	-
Textil, aparells, maquines internacional	35.759	15.991		267	99	-	-	-
Combustibles líquids internacionals	978							-
Minerals (NO CECA)	15.966	13.498						-
Pedres i terres internacional	214							-
Productes vegetals			196					-
Remolatxa Internacional	104.027	10.197						-
Total	16.554.323	17.490.617	16.758.714	16.435.182	14.417.584	10.644.369	-26,2%	-5,4%

Font: Base de dades de Renfe Operadora

TAULA: Tones transportades en el mercat intermodal a Espanya

	2001	2003	2005	2007	2008	2009	Δ08-09	Δ anual
Marítim Carregat	-	2.075.276	1.959.514	2.068.101	2.102.491	1.831.836	-12,9%	-2,1%
Marítim Buit	-	196.927	174.840	125.516	124.972	86.995	-30,4%	-12,7%
Terrestre carregat	3.812.899	2.420.914	2.406.078	1.843.697	1.786.315	1.274.360	-28,7%	-12,8%
Terrestre buit	400.360	273.217	286.016	211.992	197.805	158.354	-19,9%	-10,9%
Terrestre carregat internacional	2.585.846	2.627.642	1.562.763	1.453.582	1.333.184	1.046.690	-21,5%	-10,7%
Terrestre buit internacional	106.671	124.283	94.584	120.381	109.606	87.760	-19,9%	-2,4%
TOTAL	6.905.776	7.718.259	6.483.795	5.823.268	5.654.373	4.485.994	-20,7%	-5,2%

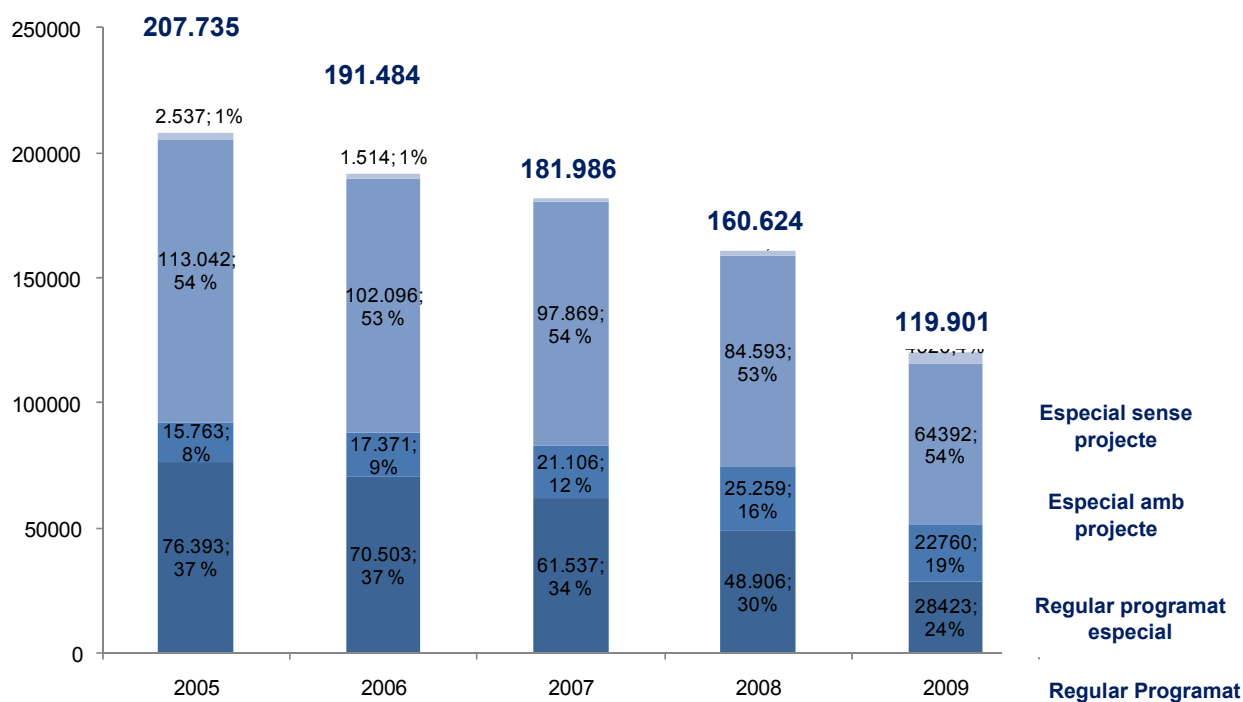
Font: Base de dades de Renfe Operadora

(*) La referència a marítim o terrestre buit, mostra les tones transportades d'unitats de transport intermodal sense càrrega (és a dir el pes del contenidor generalment)

III.2 TRENS REGULARS I ESPECIALS: Circulacions realitzades. (Espanya)

	2005		2008		2009		Δ anual	
ESPANYA	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Circulacions realitzades	207.735	100,0%	160.624	100,0%	119.901	100,0%	-12,8%	
Circulacions especials	115.579	55,6%	86.459	53,8%	68.718	57,3%	-12,2%	0,8%
Especial sense projecte	2.537	2,2%	1.866	2,2%	4.326	6,3%	14,3%	30,1%
Especial amb projecte	113.042	97,8%	84.593	97,8%	64.392	93,7%	-13,1%	-1,1%
Circulacions regulars	92.156	44,4%	74.165	46,2%	51.183	42,7%	-13,7%	-1,0%
Regular programat especial	15.763	17,1%	25.259	34,1%	22.760	44,5%	9,6%	27,0%
Regular programat	76.393	82,9%	48.906	65,9%	28.423	55,5%	-21,9%	-9,5%

Font: Bases de dades ADIF

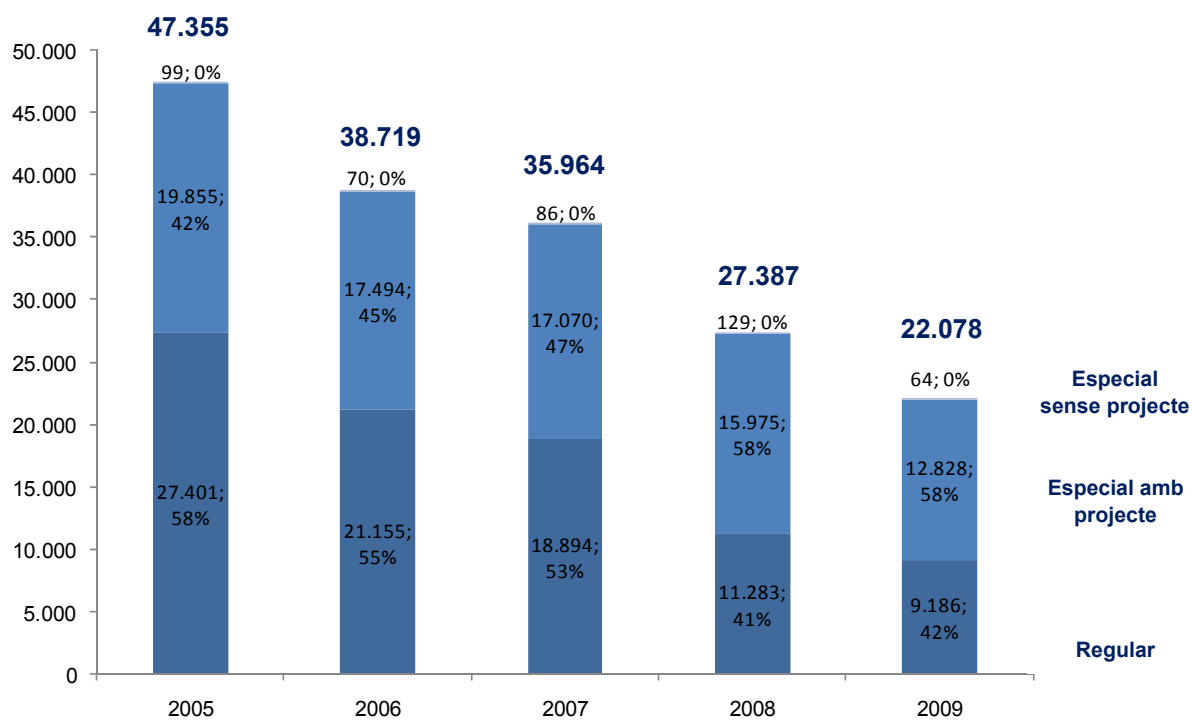


Font: Bases de dades ADIF

III.3 TRENS REGULARS I ESPECIALS: Circulacions realitzades. (gerència operativa de Catalunya i Aragó)

	2005		2008		2009		Δ anual	
CATALUNYA	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Circulacions realitzades	47.355	100%	27.387	100,0%	22.078	100,0%	-17,4%	
Circulacions especials	19.954	42,1%	16.104	58,8%	12.892	58,4%	-10,3%	8,5%
Especial sense projecte	99	0,5%	129	0,8%	64	0,5%	-10,2%	0,0%
Especial amb projecte	19.855	99,5%	15.975	99,2%	12.828	99,5%	-10,3%	0,0%
Circulacions regulars realitzades	27.401	57,9%	11.283	41,2%	9.186	41,6%	-23,9%	-7,9%

Font: Bases de dades ADIF

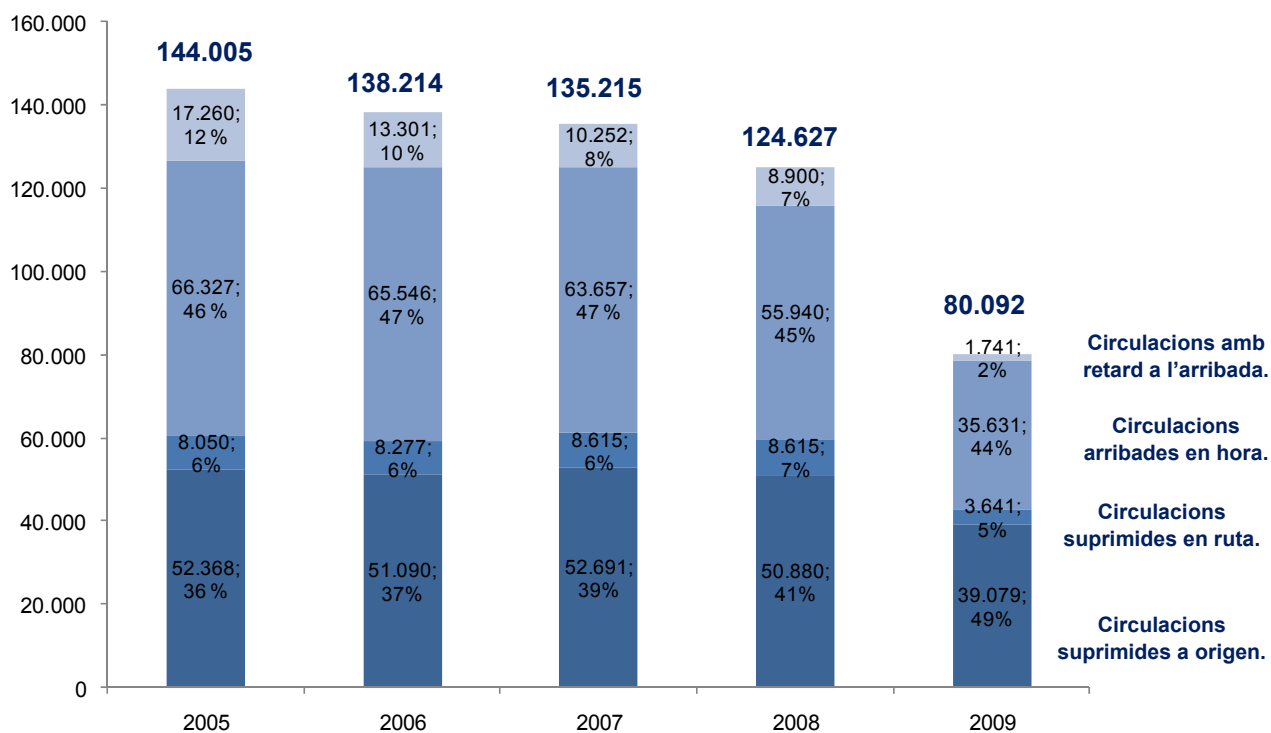


Font: Bases de dades ADIF

III.4 TRENS REGULARS: Circulacions programades i realitzades. (Espanya)

	2005		2008		2009		Δ anual	
ESPANYA	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Circulacions programades	144.005	100%	124.957	100%	80.092	100%	-13,6%	
Circulacions suprimides	60.418	42,0%	59.780	47,8%	42.720	53,3%	-8,3%	6,2%
Circulacions suprimides en origen	52.368	86,7%	50.880	85,1%	39.079	91,5%	-7,1%	1,3%
Circulacions suprimides en ruta	8.050	13,3%	8.900	14,9%	3.641	8,5%	-18,0%	-10,5%
Arribades (circulacions realitzades)	83.587	58,0%	65.177	52,2%	37.372	46,7%	-18,2%	-5,3%
Arribades en hora	66.327	79,4%	55.940	85,8%	35.631	95,3%	-14,4%	4,7%
Circulacions amb retard a l'arribada	17.260	20,6%	9.237	14,2%	1.741	4,7%	-43,6%	-31,0%

Font: Bases de dades ADIF

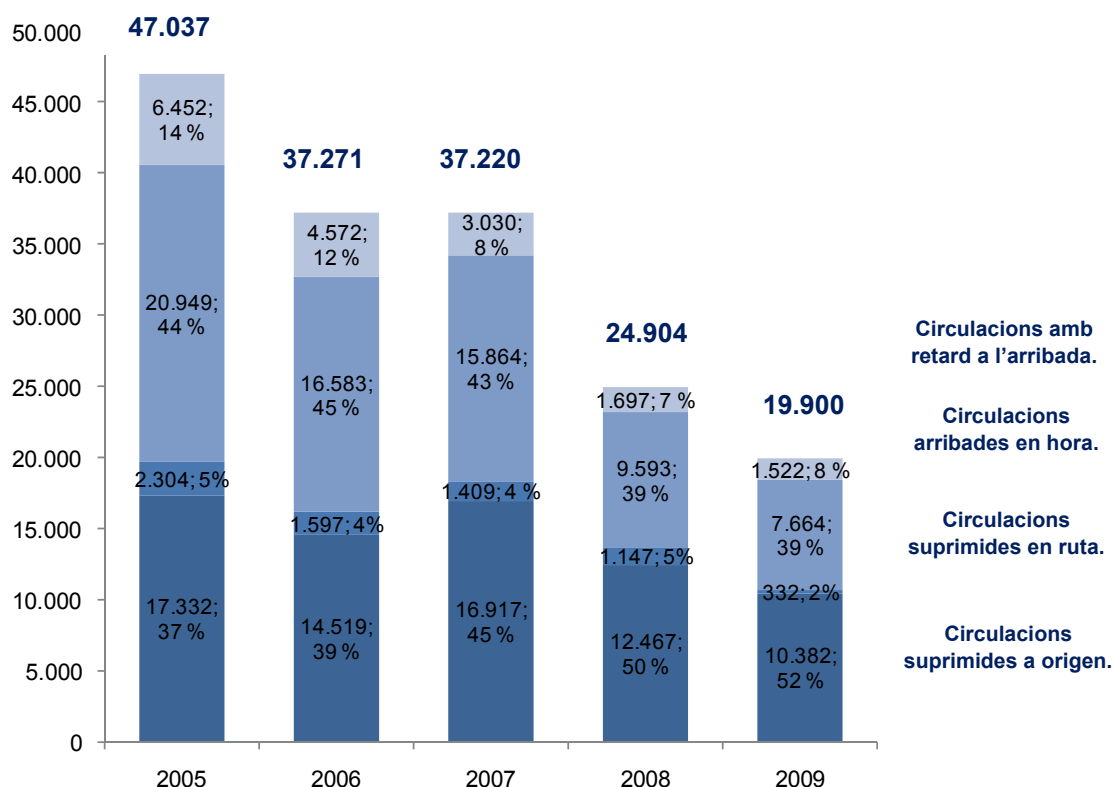


Font: Bases de dades ADIF

III.5 TRENS REGULARS: Circulacions programades i realitzades. (gerència operativa de Catalunya i Aragó)

	2005		2008		2009		Δ anual	
CATALUNYA i ARAGÓ	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Circulacions programades	47.037	100%	24.904	100%	19.900	100%	-19,4%	
Circulacions suprimides	19.636	41,7%	13.614	54,7%	10.714	53,8%	-14,1%	6,6%
Circulacions suprimides en origen	17.332	88,3%	12.467	91,6%	10.382	96,9%	-12,0%	2,4%
Circulacions suprimides en ruta	2.304	11,7%	1.147	8,4%	332	3,1%	-38,4%	-28,3%
Arribades (circulacions realitzades)	27.401	58,3%	11.290	45,3%	9.186	46,2%	-23,9%	-5,7%
Arribades en hora	20.949	76,5%	9.593	85,0%	7.664	83,4%	-22,2%	2,2%
Circulacions amb retard a l'arribada	6.452	23,5%	1.697	15,0%	1.522	16,6%	-30,3%	-8,4%

Font: Bases de dades ADIF

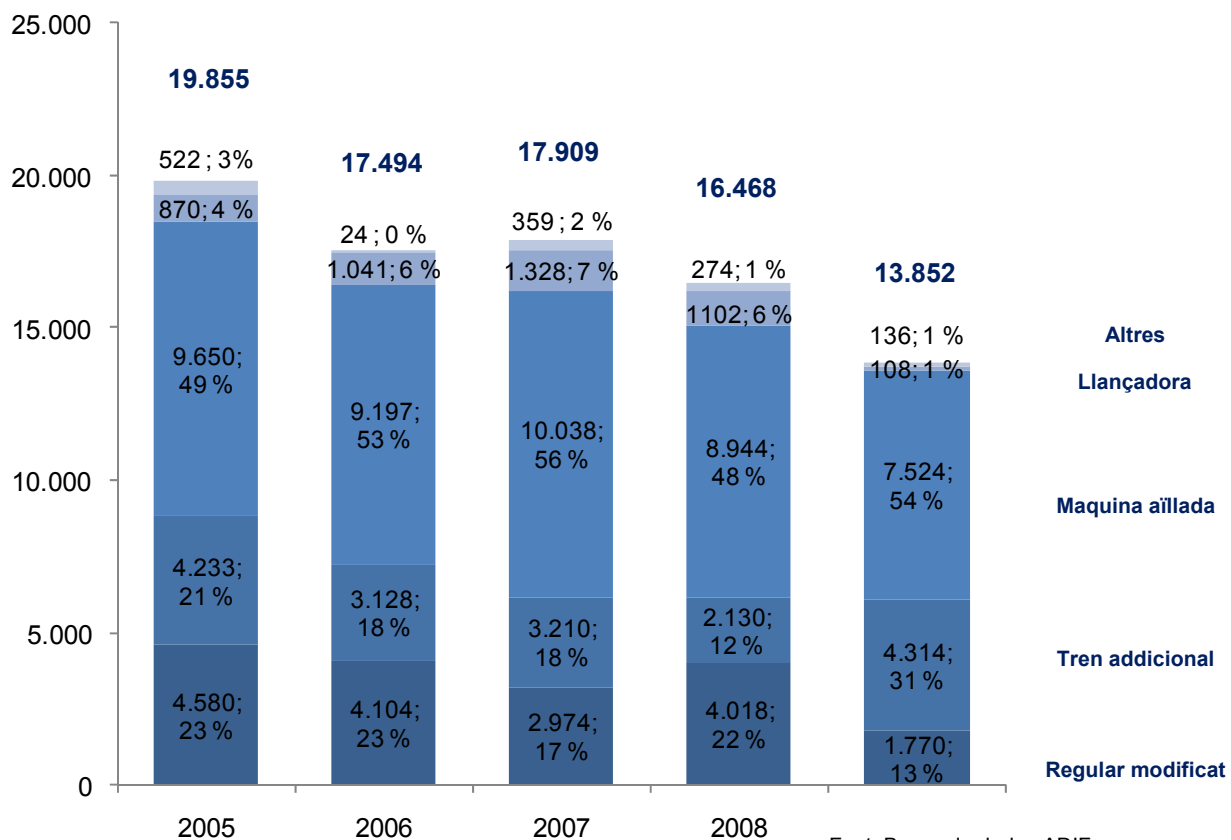


Font: Bases de dades ADIF

III.6 TRENS ESPECIALS: Circulacions realitzades. (gerència operativa de Catalunya i Aragó)

CATALUNYA I ARAGÓ	2005		2007		2008		2009		Δ anual	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Altres	522	2,6%	359	2,0%	274	1,7%	136	1,0%	-28,6%	-21,8%
Llançadora	870	4,4%	1.327	7,4%	1.102	6,7%	108	0,8%	-40,6%	-35,1%
Màquina Aïllada	9.650	48,6%	10.038	56,1%	8.944	54,3%	7.524	54,3%	-6,0%	2,8%
Tren addicional	4.233	21,3%	2.974	16,6%	2.130	12,9%	4.314	31,1%	0,5%	9,9%
Regular modificat	4.580	23,1%	3.210	17,9%	4.018	24,4%	1.770	12,8%	-21,2%	-13,7%
TOTAL	19.855		17.909		16.468		13.852		-8,6%	

Font: Bases de dades ADIF



Font: Bases de dades ADIF

III.7 ARRIBADES AMB RETARD

a) Causes d'arribades amb retard (Espanya)

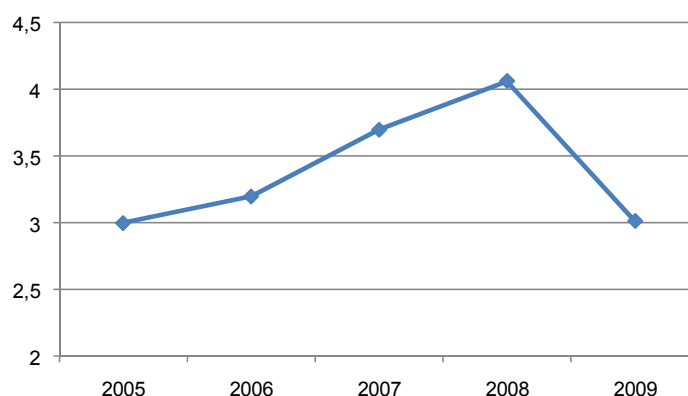
Causas d'arribada amb retard	2005		2008		2009		Δ anual	
Principals motius.	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Falta material mòbil part d'operador o mercaderia per part del client.	6735	40,3%	2.229	35,2%	1.039	42,0%	-37,3%	1,0%
Falta de recursos de tracció, falta de la locomoció o del maquinista.	5004	29,9%	2.008	31,7%	728	29,4%	-38,2%	-0,4%
Per obres en la infraestructura.	1693	10,1%	594	9,4%	300	12,1%	-35,1%	4,6%
Per maniobres, formació o acoblament de combois.	1457	8,7%	289	4,6%	86	3,5%	-50,7%	-20,5%
A petició de l'operador.	1005	6,0%	348	5,5%	174	7,0%	-35,5%	4,0%
Encreuaments o distàncies pròpies de la regulació de circulacions.	823	6,0%	857	5,5%	149	7,0%	-34,8%	4,0%
Subtotal (*)	16.717		6.325		2.476		-38,0%	

Font: Bases de dades ADIF

(*) La suma dels principals motius d'arribada supera en algun cas el volum real de circulacions arribades amb retard. Aquest fet es degut a que un arribada amb retard pot tenir més d'un motiu.

b) Retard mig de les arribades amb retard (gerència operativa de Catalunya i Aragó)

CATALUNYA I ARAGÓ	2005	2006	2007	2008	2009	Δ 08-09	Δ anual
Retard mig en l'arribada (hores)	3,0	3,2	3,7	4,1	3,0	-25,8%	0,1 %



Font: Bases de dades ADIF

III.8 FLUXOS DE MERCADERIES PER MODE FERROVIARI A CATALUNYA.

Dades en milers de tones.

		2001	2003	2005	2006	2007	2008	2009	Δ 08-09	Δ anual
Origen i destinació Catalunya	Renfe	1.046	1.153	1.322	1.227	1.429	1.369	1.837	34,2%	7,3%
	FGC	570	655	569	641	659	632	442	-30,1%	-3,1%
	TOTAL intern	1.616	1.808	1.891	1.868	2.088	2.001	2.279	13,9%	4,4%
Intercanvis amb la resta d'Espanya	Catalunya – Resta Estat	2.352	2.825	3.084	2.894	2.729	2.515	1.406	-44,1%	-6,2%
	Resta Estat – Catalunya	1.829	2.230	1.915	1.993	2.040	2.014	1.585	-21,3%	-1,8%
	TOTAL amb resta Estat	4.181	5.055	4.999	4.887	4.769	4.529	2.992	-33,9%	-4,1%
Intercanvis internacionals	Catalunya – Estranger	338	341	364	353	321	331	261	-21,1%	-3,2%
	Estranger – Catalunya	615	666	742	724	695	585	463	-20,8%	-3,5%
	TOTAL internacional	953	1.007	1.106	1.077	1.016	917	724	-21,0%	-3,4%
Tràfic de pas	TOTAL de pas	660	770	160	110	99	127	77	-39,5%	-23,6%
TOTAL		7.410	8.640	8.156	7.942	7.972	7.574	6.071	-19,8%	-2,5%

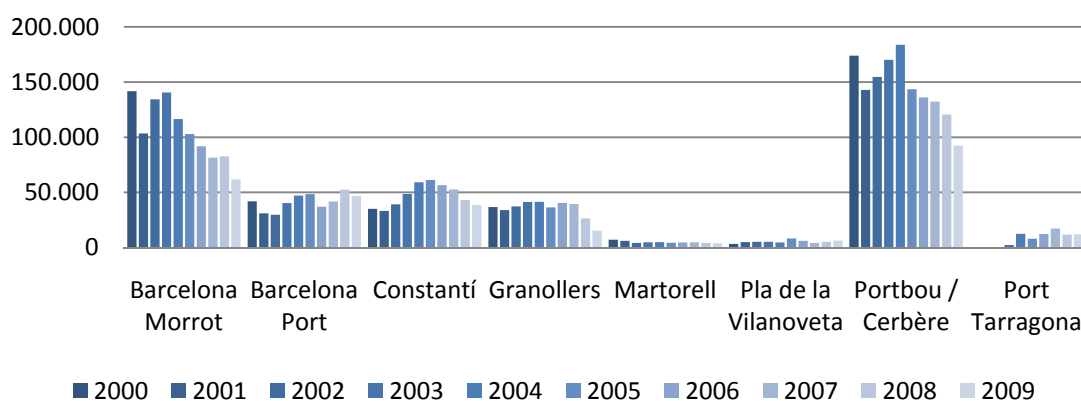
Font: Base de dades de RENFE i de FGC

III.9 LES TERMINALS FERROVIÀRIES DE CATALUNYA: Evolució del volum de TEUS.



TEUS	2000	2002	2004	2006	2008	2009	Δ 08-09	Δ anual
Barcelona Morrot	141.700	134.293	116.564	91.875	82.731	61.771	-25,3%	-8,8%
Barcelona Port	41.900	29.822	47.161	37.049	52.593	46.811	-11,0%	1,2%
Constantí	35.200	39.125	59.278	56.617	43.067	38.598	-10,4%	1,0%
Granollers	36.700	37.352	41.560	40.463	26.478	15.385	-41,9%	-9,2%
Martorell	7.200	4.218	4.978	4.631	4.237	4.008	-5,4%	-6,3%
Pla de la Vilanova	3.300	5.217	4.666	6.075	5.200	6.399	23,1%	7,6%
Portbou / Cerbère	173.900	154.636	183.743	136.085	120.525	92.352	-23,4%	-6,8%
Port Tarragona	0	268	12.472	12.407	11.758	12.054	2,5%	50,9%
TOTAL	439.900	404.931	470.422	385.202	346.589	277.378	-20,0%	-5,0%

Evolució del volum de TEUS



Font: Bases de dades de RENFE

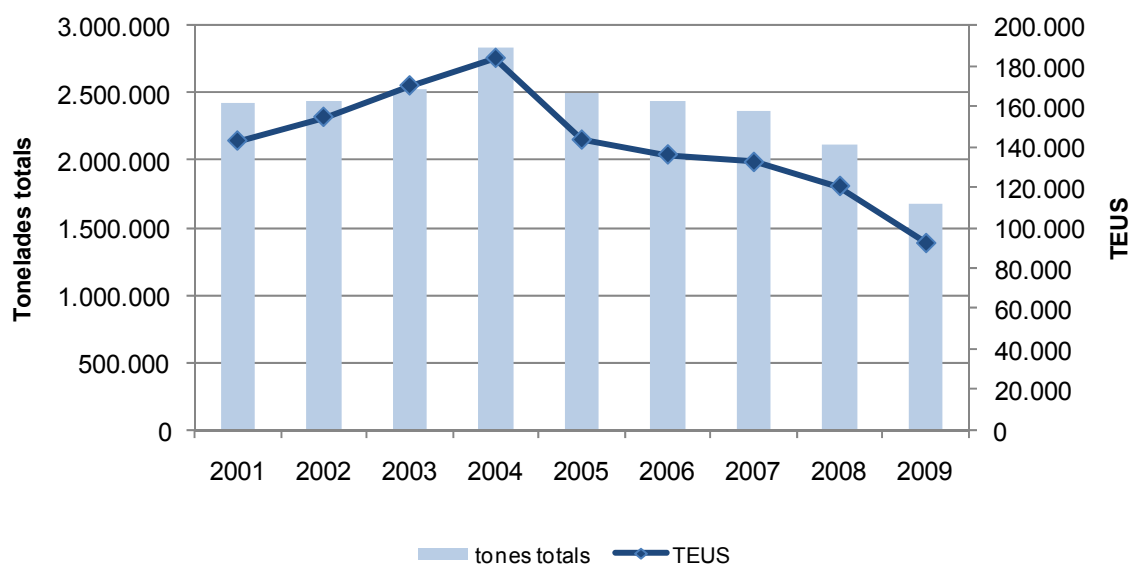
Font: Bases de dades de RENFE

III.10 EL PAS FERROVIARI TRANSFRONTERER

a) Volum de mercaderies gestionat

	2001	2003	2005	2006	2007	2008	2009	Δ 08-09	Δ anual
TEUS	142.932	170.173	143.408	136.085	132.373	120.525	92.352	-23,4%	-2,4%
Milers de tones	2.422	2.525	2.496	2.433	2.369	2.124	1.679	-20,9%	-1,9%

Font: Bases de dades de RENFE

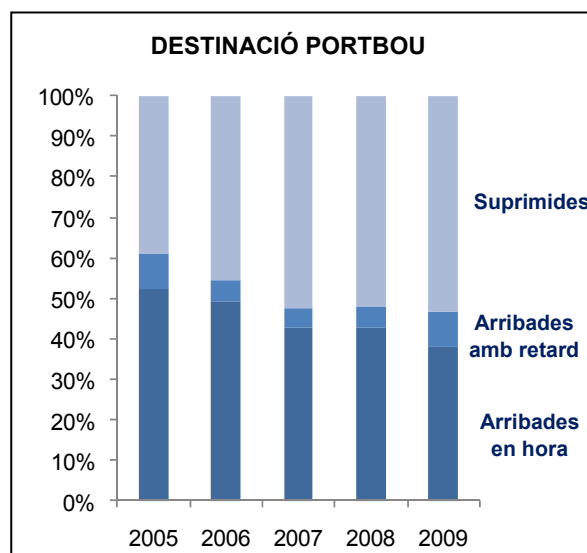
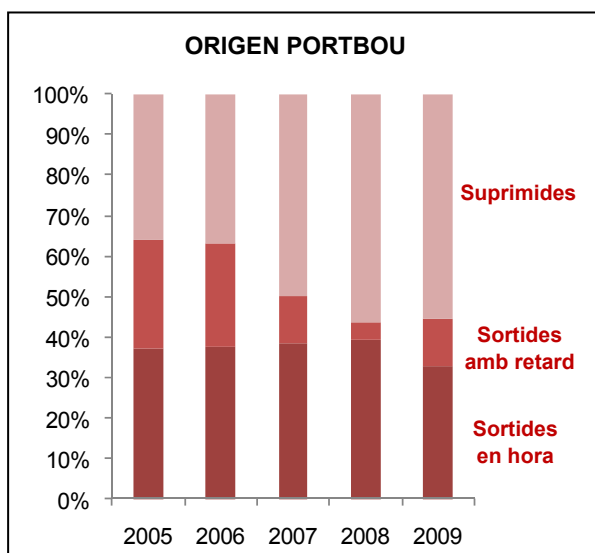


Font: Bases de dades de RENFE

b) PORTBOU: Control de les circulacions i puntualitat

	2005		2006		2007		2008		2009	
Origen Portbou										
Sortides programades	2.901	100%	1812	100%	20.71	100%	1.361	100%	1.206	100%
Sortides en hora	1075	37,1%	680	37,5%	799	38,6%	534	39,2%	395	32,8%
Sortides amb retard	783	27,0%	463	25,6%	237	11,4%	62	4,6%	142	11,8%
Suprimides	1.043	36,0%	669	36,9%	1.035	50,0%	765	56,2%	669	55,5%
Destinació Portbou										
Arribades programades	2.663	100%	1.861	100%	1.977	100%	1206	100%	1.065	100%
Arribades en hora	1.398	52,5%	916	49,2%	847	42,8%	518	43,0%	404	37,9%
Arribades amb retard	230	8,6%	99	5,3%	91	4,6%	60	5,0%	95	8,9%
Suprimides	1.035	38,9%	846	45,5%	1.039	52,6%	628	52,1%	566	53,1%

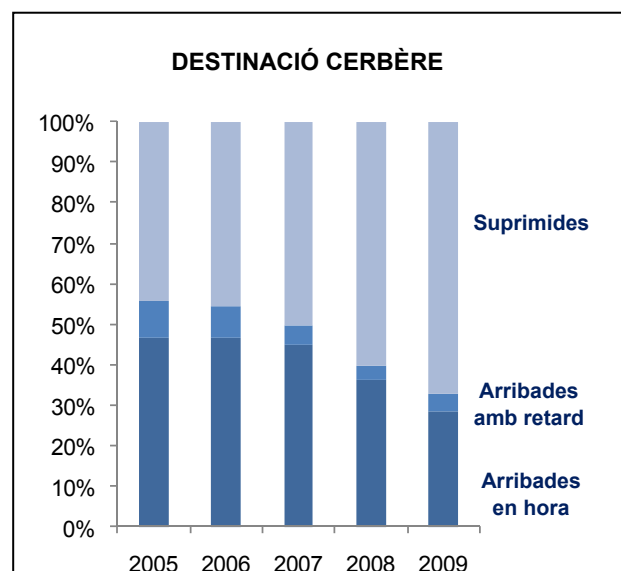
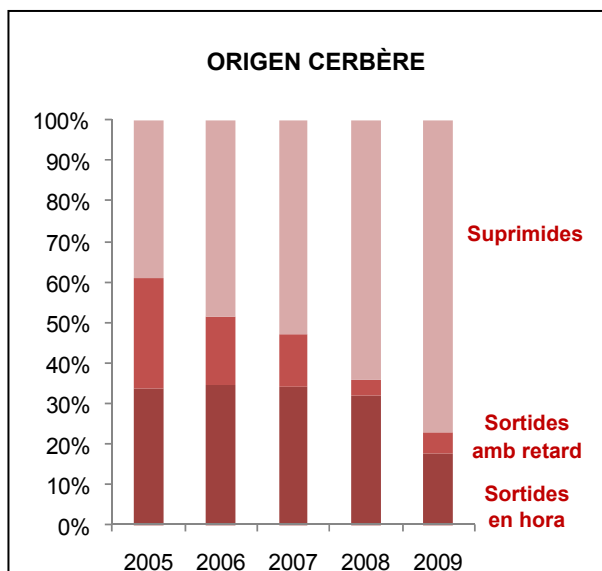
Font: Bases de dades d'ADIF



c) CERBÈRE: Control de les circulacions i puntualitat

	2005		2006		2007		2008		2009	
Origen Cerbère										
Sortides programades	1.896	100%	1.658	100%	1.789	100%	1.190	100%	973	100%
Sortides en hora	640	34%	572	34%	608	34%	382	32%	174	18%
Sortides amb retard	517	27%	281	17%	238	13%	46	4%	48	5%
Suprimides	739	39%	805	49%	943	53%	762	64%	751	77%
Destinació Cerbère										
Arribades programades	2.101	100%	1.940	100%	2.076	100%	1.481	100%	1.389	100%
Arribades en hora	982	47%	904	47%	934	45%	535	36%	396	29%
Arribades amb retard	192	9%	149	8%	98	5%	57	4%	61	4%
Suprimides	927	44%	887	46%	1.044	50%	889	60%	932	67%

Font: Bases de dades d'ADIF



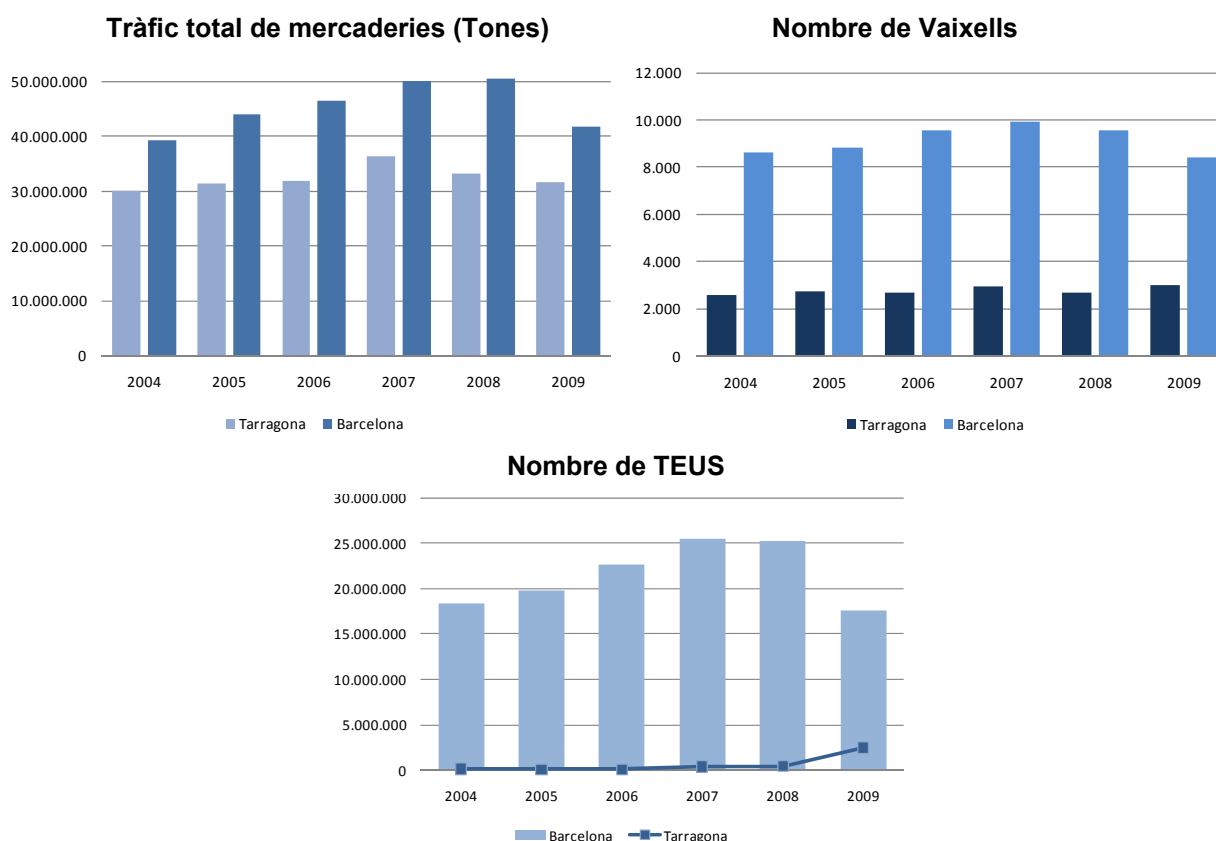
IV. MODE MARÍTIM

- 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.**

IV.1) Dades bàsiques sobre el volum gestionat pel sistema portuari

	Port	2004	2006	2008	2009	Δ 08-09	Δ anual
Tràfic total (tones)	Tarragona	30.055.840	31.735.372	33.275.617	31.527.278	-4,9%	1,0%
	Barcelona	39.320.791	46.406.119	50.545.130	41.793.734	-17,3%	1,2%
	Ports Generalitat	5.414.549	2.540.806	1.894.988	1.848.963	-2,4%	-19,3%
Tones en trànsit	Tarragona	2.731.361	2.712.163	4.276.084	5.514.392	29,0%	15,1%
	Barcelona	7.144.377	10.924.889	11.642.409	7.552.202	-38,0%	1,1%
Contenidors: Tones	Tarragona	140.015	107.832	429.953	2.456.082	471,2%	77,3%
	Barcelona	18.344.398	22.572.587	25.155.960	17.625.493	-29,9%	-0,8%
Contenidors: TEUS	Tarragona	17.214	12.203	45.900	221.234	366,6%	66,6%
	Barcelona	1.916.493	2.318.239	2.569.549	1.800.213	-29,9%	-1,2%
Nº Vaixells	Tarragona	2.602	2.678	2.694	2.992	11,1%	2,8%
	Barcelona	8.610	9.533	9.582	8.418	-12,1%	-0,5%

Font: Memòries Portuàries i Puertos del Estado.



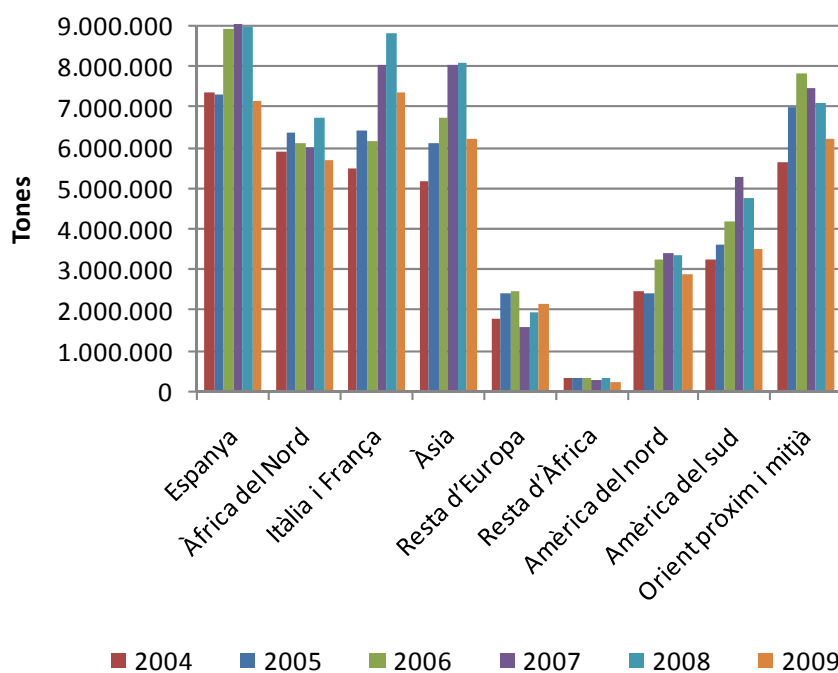
IV.2) Distribució de les tones segons els principals orígens i destinacions

a) Port de Barcelona

Dades en tones

	2004	2006	2008	2009	Δ 08-09	Δ anual
Espanya	7.344.000	8.905.998	8.991.574	7.149.743	-20,5%	-0,5%
Àfrica del Nord	5.877.543	6.104.381	6.722.526	5.710.720	-15,1%	-0,6%
Itàlia i França	5.487.506	6.156.859	8.798.135	7.371.785	-16,2%	6,1%
Àsia	5.180.212	6.755.977	8.071.838	6.206.386	-23,1%	3,7%
Resta d'Europa	1.785.538	2.465.084	1.965.082	2.150.003	9,4%	3,8%
Resta d'Àfrica	320.719	318.683	319.659	244.606	-23,5%	-5,3%
Amèrica del nord	2.469.164	3.239.378	3.343.864	2.881.285	-13,8%	3,1%
Amèrica del sud	3.240.763	4.195.259	4.760.812	3.514.645	-26,2%	1,6%
Orient pròxim i mitjà	5.619.828	7.845.536	7.081.904	6.220.555	-12,2%	2,1%

Font: Memòries portuàries

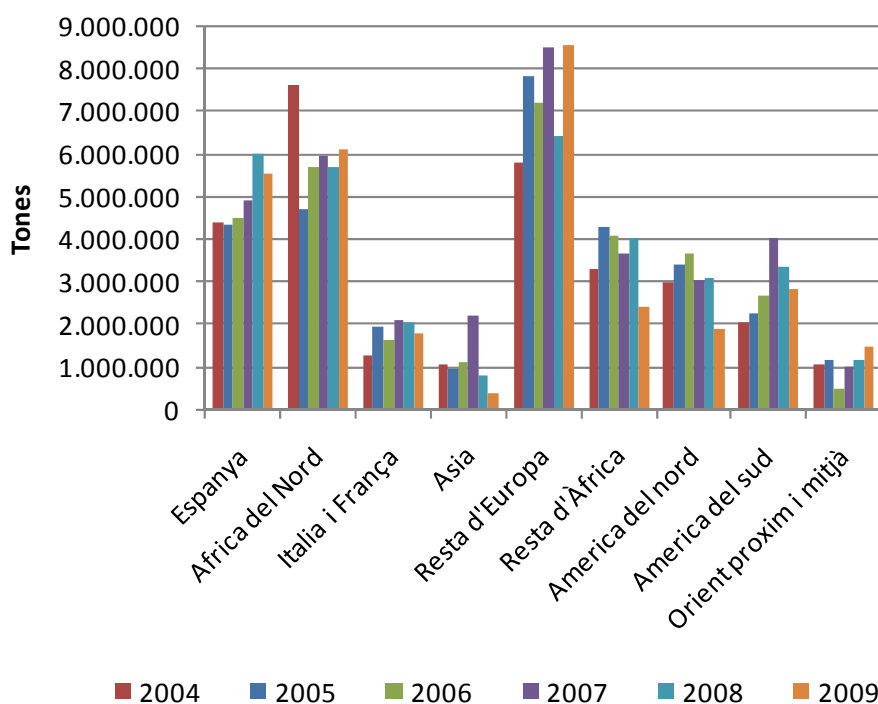


b) Port de Tarragona

Dades en tones

	2004	2006	2008	2009	Δ 08-09	Δ anual
Espanya	4.370.890	4.472.960	6.007.897	5.556.671	-7,5%	4,9%
Àfrica del Nord	7.635.690	5.681.602	5.708.578	6.084.380	6,6%	-4,4%
Itàlia i França	1.261.137	1.633.859	2.025.055	1.771.718	-12,5%	7,0%
Àsia	1.048.309	1.117.504	814.046	404.533	-50,3%	-17,3%
Resta d'Europa	5.775.434	7.201.629	6.434.934	8.538.066	32,7%	8,1%
Resta d'Àfrica	3.319.453	4.091.135	4.040.231	2.435.396	-39,7%	-6,0%
Amèrica del nord	2.994.929	3.657.382	3.070.966	1.869.463	-39,1%	-9,0%
Amèrica del sud	2.069.921	2.674.354	3.352.423	2.847.758	-15,1%	6,6%
Orient pròxim i mig	1.048.312	498.223	1.160.446	1.473.781	27,0%	7,1%

Font: Memòries portuàries



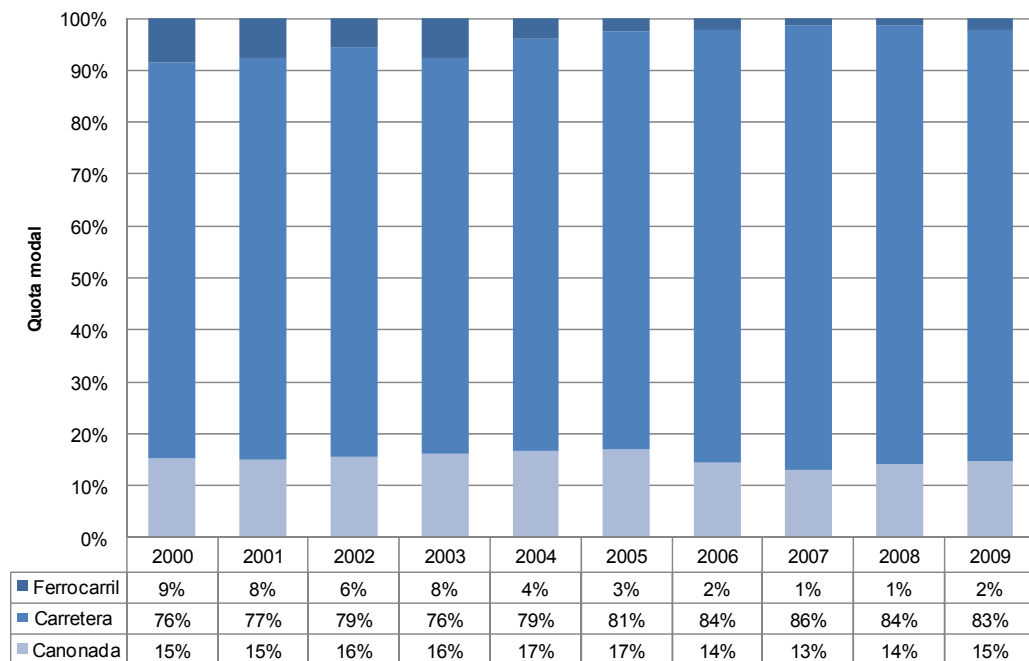
IV.3) Repartiment modal d'accés als ports catalans.

a) Port de Barcelona

Dades en tones

		2000	2002	2004	2006	2008	2009	Δ 08-09	Δ anual
Ferrocarril	Embarcades	1.272.573	904.328	421.323	532.110	490.169	536.298	9,4%	-9,2%
	Desembarcades	963.628	782.643	833.268	237.211	67.331	192.355	185,7%	-16,4%
	Total	2.236.201	1.686.971	1.254.591	769.321	557.500	728.653	30,7%	-11,7%
Carretera	Embarcades	7.856.888	8.417.327	10.347.175	11.735.060	13.140.498	11.687.512	-11,1%	4,5%
	Desembarcades	11.985.548	15.398.043	15.293.196	18.577.217	19.546.623	17.087.592	-12,6%	4,0%
	Total	19.842.436	23.815.370	25.640.371	30.312.277	32.687.121	28.775.103	-12,0%	4,2%
Canonada	Embarcades	16.924	15.455	11.279	388.912	431.319	306.693	-28,9%	38,0%
	Desembarcades	3.983.855	4.728.852	5.363.201	4.825.767	5.101.212	4.792.046	-6,1%	2,1%
	Total	4.000.779	4.744.307	5.374.480	5.214.679	5.532.531	5.098.739	-7,8%	2,7%
TOTAL		26.079.416	30.246.648	32.269.442	36.296.276	38.777.152	34.602.495	10,8%	3,2%-

Font: Memòria i Servei d'estadística de l'Autoritat Portuària



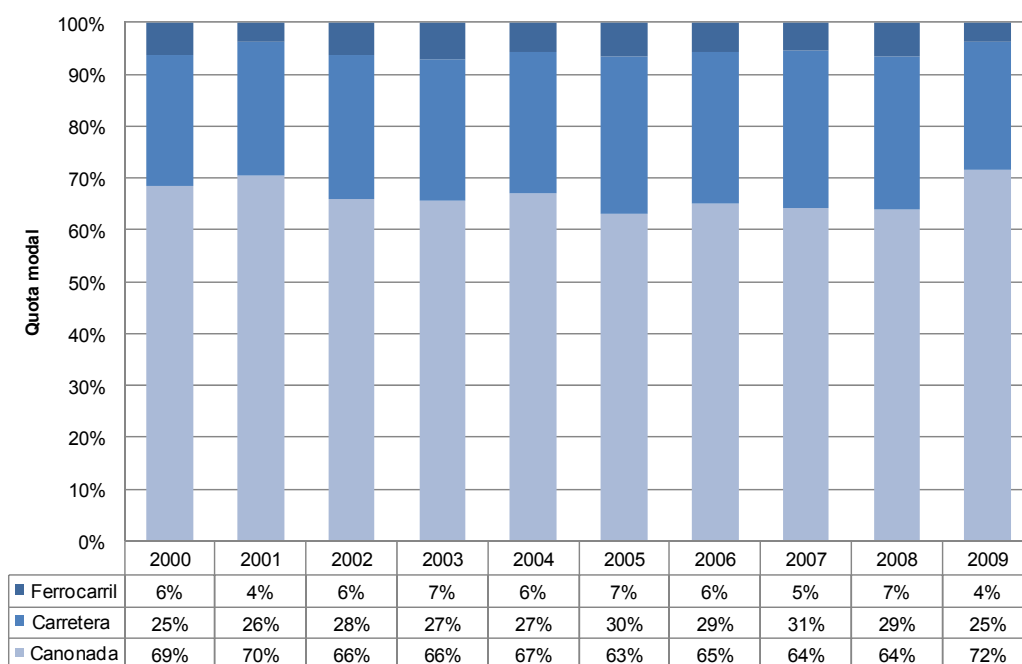
Font: Elaboració Pròpia amb dades de la Memòria i Servei d'estadística de l'Autoritat Portuària

b) Port de Tarragona

Dades en tones

		2000	2002	2004	2006	2008	2009	Δ 08-09	Δ anual
Ferrocarril	Embarcades	88.594	118.300	96.518	100.728	288.935	210.156	-27,3%	10,1%
	Desembarcades	1.462.238	1.589.967	1.422.822	1.573.257	1.685.321	714.751	-57,6%	-7,6%
	Total	1.550.832	1.708.267	1.519.340	1.673.985	1.974.256	924.907	-53,2%	-5,6%
Carretera	Embarcades	915.684	839.870	506.798	874.523	1.685.321	939.072	-44,3%	0,3%
	Desembarcades	5.404.105	6.629.198	6.862.725	7.481.952	7.140.882	5.469.289	-23,4%	0,1%
	Total	6.319.789	7.469.068	7.369.523	8.356.475	8.826.203	6.408.361	-27,4%	0,2%
Canonada	Embarcades	3.318.536	3.448.192	3.514.346	3.828.442	4.453.206	4.489.320	0,8%	3,4%
	Desembarcades	13.852.985	14.394.222	14.670.378	14.935.824	14.739.398	14.004.183	-5,0%	0,1%
	Total	17.171.521	17.842.414	18.184.724	18.764.266	19.192.604	18.493.503	-3,6%	0,8%
TOTAL		25.042.142	27.019.749	27.073.587	28.794.725	29.993.064	25.826.771	-13,9%	0,3%

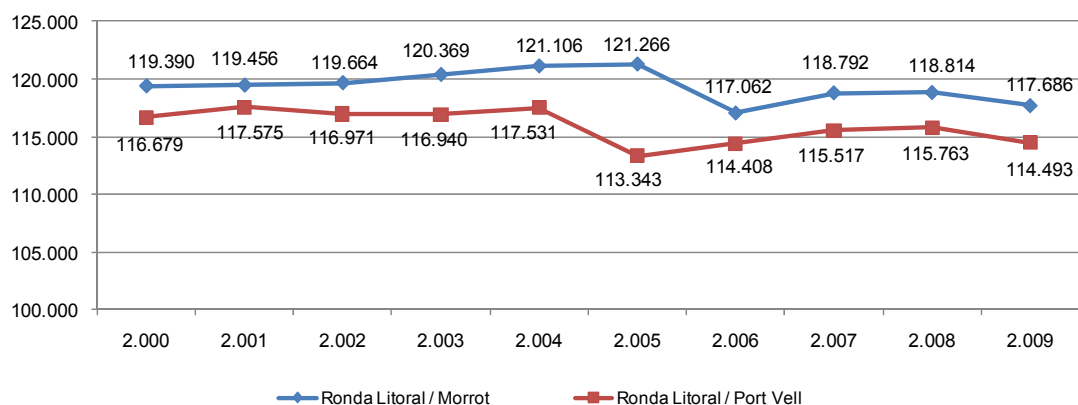
Font: Memòries portuàries i Ports de l'Estat



Font: Elaboració Pròpia amb dades de la Memòria de l'Autoritat Portuària

IV.4) L'accés viari al Port de Barcelona.

a) Evolució de la IMD a la Ronda Litoral (2000 – 2009)



Dades facilitades per l'Ajuntament de Barcelona.

Font: DOyMO, Direcció de Serveis de Mobilitat

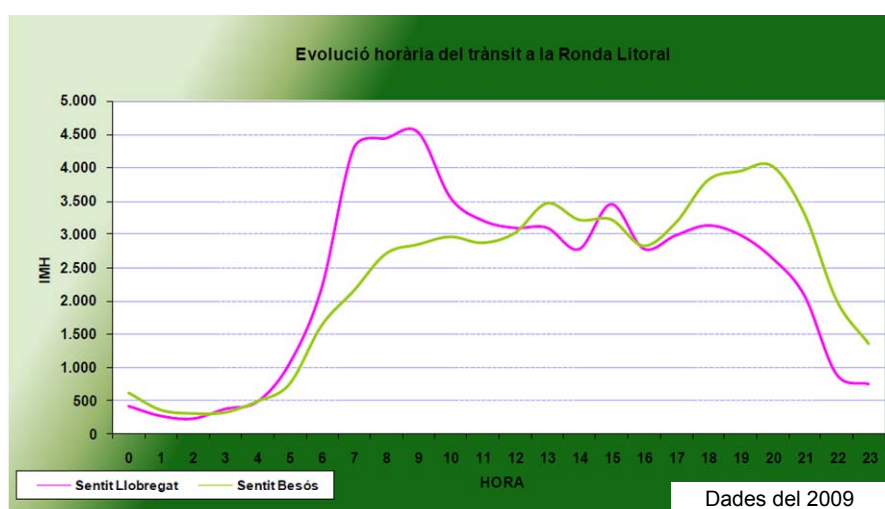
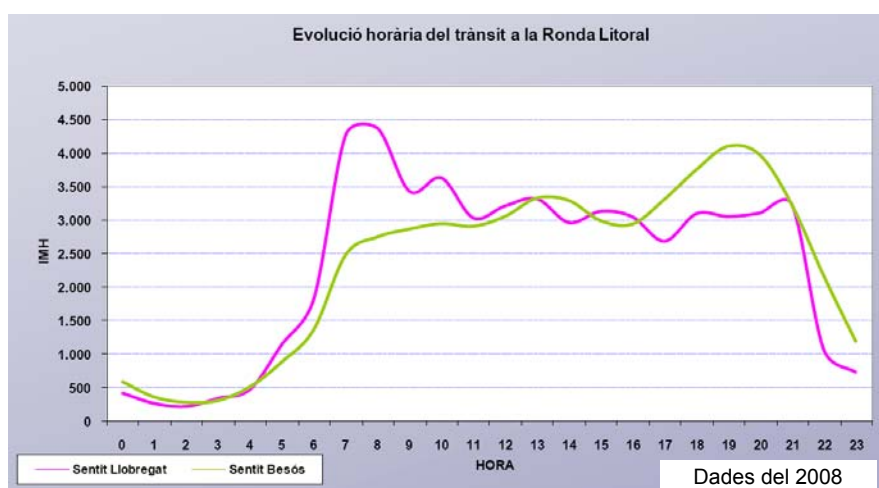
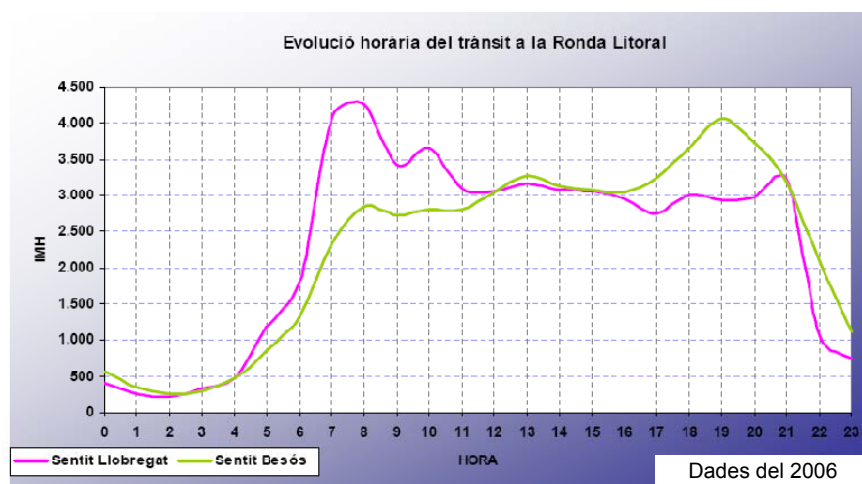
b) Evolució de la IMD a la Ronda Litoral (2003 – 2009)

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Δ anual
Turismes (+taxis)	72,4 %	72,1 %	70,1 %	69,5 %	70,0 %	70,2 %	70,8 %	-0,4%
Vehicles comercials	14,3 %	15,7 %	16,5 %	16,7 %	15,8 %	15,5 %	15,6 %	1,8%
Motocicletes (+ ciclomotors)	2,7 %	2,3 %	3,5 %	3,9 %	4,0 %	4,2 %	4,5 %	10,8%
Autocars / Bus	2,6 %	2,2 %	2,2 %	2,2 %	2,4 %	2,5 %	2,5 %	-0,8%
Camions 2 eixos	3,7 %	3,3 %	3,2 %	3,2 %	3,4 %	3,6 %	3,15 %	-3,5%
Camions > 2 eixos	4,3 %	4,4 %	4,5 %	4,5 %	4,4 %	4 %	3,5 %	-4,0%

Dades facilitades per l'Ajuntament de Barcelona.

Font: DOyMO, Direcció de Serveis de Mobilitat

c) Evolució horària del trànsit a la Ronda Litoral (2006 – 2009)



Dades facilitades per l'Ajuntament de Barcelona.

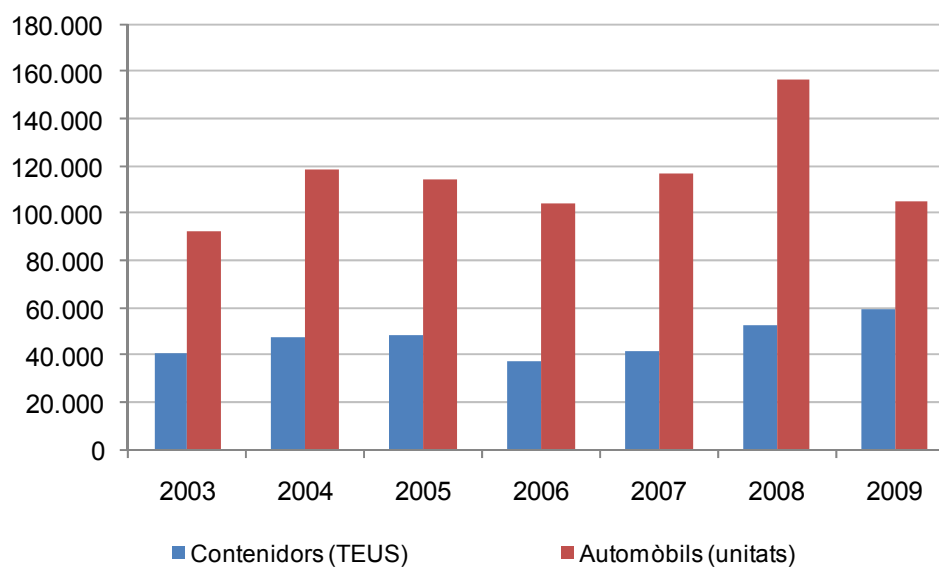
Font: DOyMO, Direcció de Serveis de Mobilitat

IV.5) El tràfic ferroviari al port de Barcelona

a) Evolució del tràfic de contenidors i automòbils per mode ferroviari

	2003	2005	2007	2008	2009	Δ 08-09	Δ anual
Contenidors (TEUS)	40.473	48.394	41.770	52.562	59.544	13,3%	6,6%
Contenidors (tones)	398.036	475.936	412.264	518.780	587.691	13,3%	6,7%
Automòbils (unitats)	92.053	114.148	116.704	156.188	105.021	-32,8%	2,2%
Automòbils (tones)	101.258	125.563	128.374	171.807	115.523	-32,8%	2,2%

Dades facilitades per el servei d'estadística del Port de Barcelona



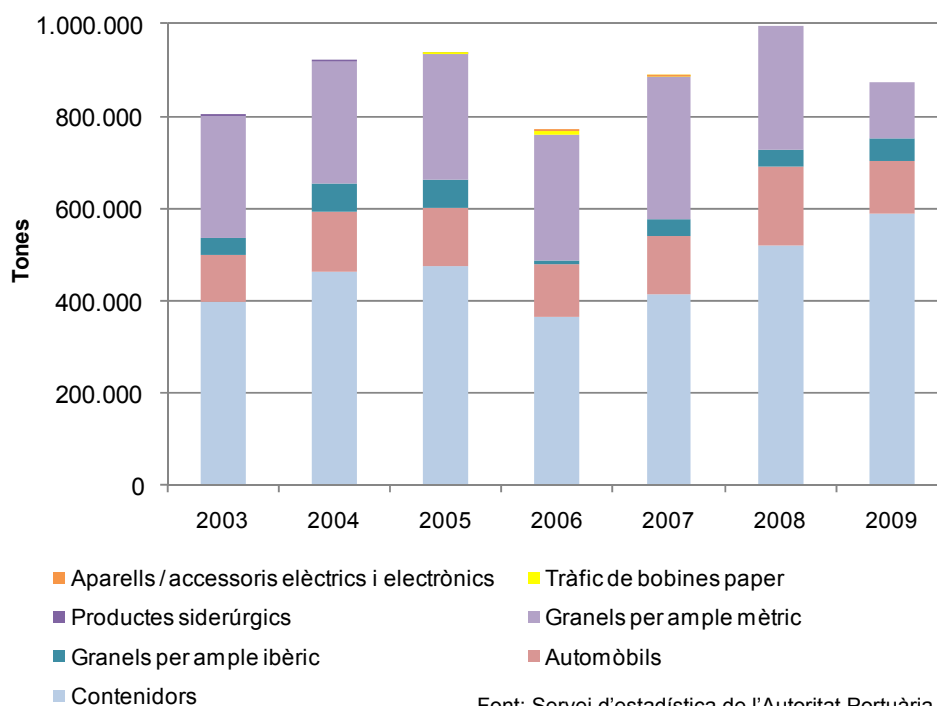
Dades facilitades per el servei d'estadística del Port de Barcelona

b) Evolució del tràfic de contenidors i automòbils per mode ferroviari

		2003	2005	2008	2009	Δ 08-09	Δ anual
Contenidors	Tones totals	398.036	475.936	518.780	587.691	13,3%	6,7%
	Contenidors (TEUS)	40.473	48.394	52.562	59.544	13,3%	6,6%
Automòbils	Tones totals	101.258	125.563	171.807	115.523	-32,8%	2,2%
	Automòbils (unitats)	92.053	114.148	156.188	105.021	-32,8%	2,2%
Grànels per ample ibèric	Tones totals	37.791	60.636	34.638	49.217	42,1%	4,5%
	Sòlids	22.067	19.431	6.371	994	-84,4%	-40,4%
	Líquids	42.407	5.087	0	0		-100,0%
	Químics	102.265	36.118	28.267	48.223	70,6%	-11,8%
Grànels per ample mètric	Tones totals	261.119	270.772	268.507	119.332	-55,6%	-12,2%
Productes siderúrgics	Tones totals	7.488	2.620	0	0		
Tràfic de bobines paper	Tones totals		500	0	0		
Aparells / accessoris elèctrics i electrònics	Tones totals		*	0	0		
Tones totals per mode ferroviari		870.166	936.027	993.732	871.763	-12,3%	0,0%

Font: Servei d'estadística de l'Autoritat Portuària

*Dades no disponibles



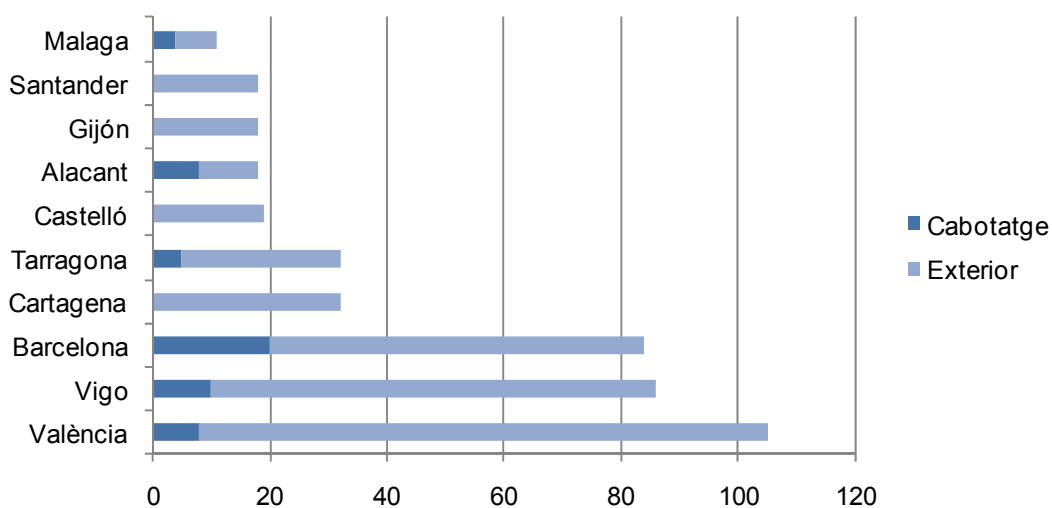
Font: Servei d'estadística de l'Autoritat Portuària

IV.6) Posicionament dels ports catalans en el servei de línies regulars

Nombre de línies	Cabotatge	Exterior	Total
València	8	97	105
Vigo	10	76	86
Barcelona	20	64	84
Cartagena	0	32	32
Tarragona	5	27	32
Castelló	0	19	19
Alacant	8	10	18
Gijón	0	18	18
Santander	0	18	18
Màlaga	4	7	11

Font: Memòries portuàries i Ports

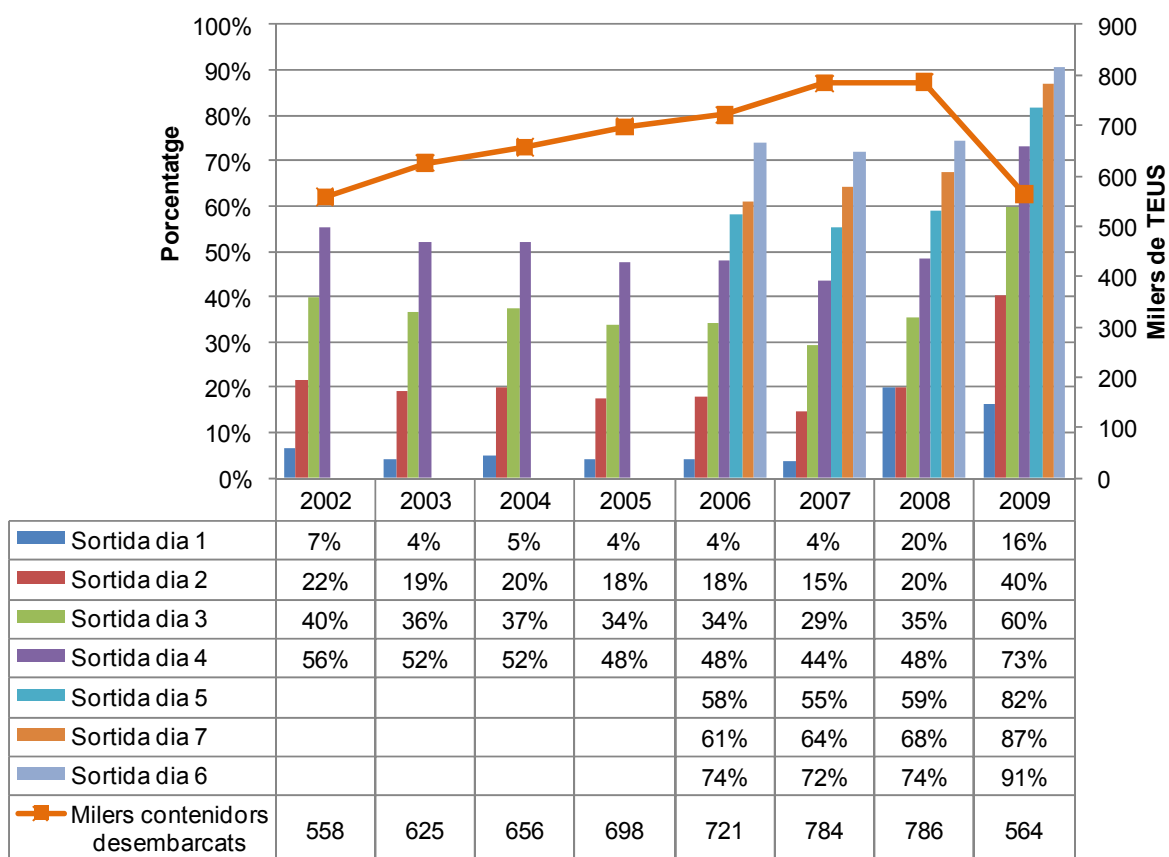
Dades corresponents a l'any 2009



Font: Memòries portuàries i Ports

Dades corresponents a l'any 2009

IV.7) Temps de sortida dels contenidors al Port de Barcelona



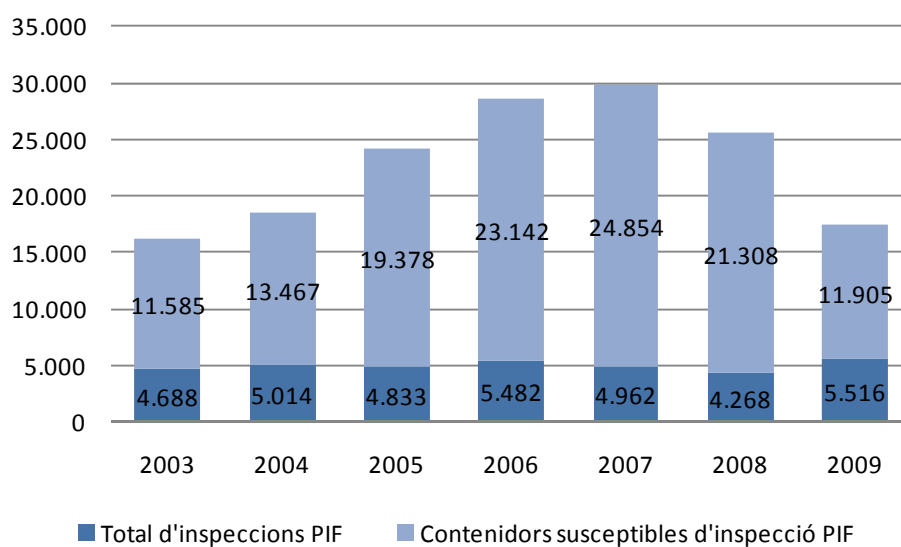
Font: Informes anuals del sistema de qualitat del Port de Barcelona

IV.8) El punt d'inspecció fronterera del Port de Barcelona

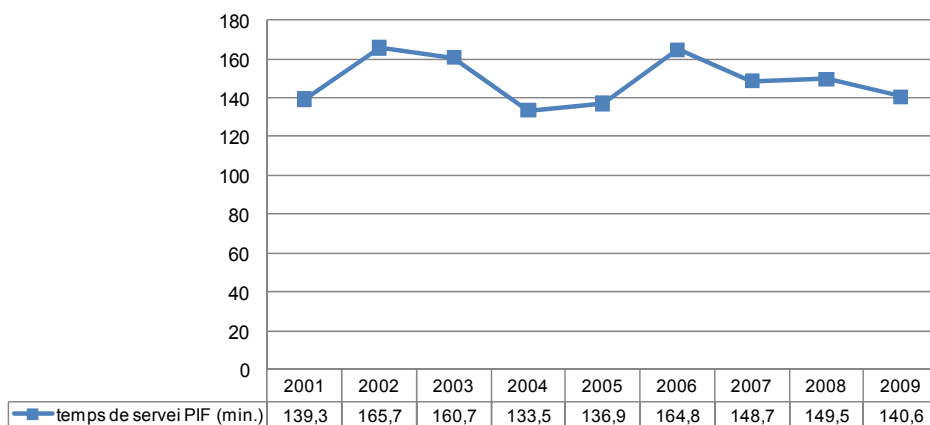
a) Nombre d'inspeccions

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Δ 08-09	Δ anual
Total d'inspeccions PIF	4.688	5.014	4.833	5.482	4.962	4.019	5.516	29,2%	2,7%
Contenidors susceptibles d'inspecció PIF	11.585	13.467	19.378	23.142	24.854	21.308	11.905	-44,1%	0,5%
Percentatge	40,5%	37,2%	24,9%	23,7%	20,0%	18,9%	46,3%	131,3%	2,3%

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



b) Temps d'inspecció física al PIF del Port de Barcelona.



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

V. MODE AERI

- V.1) Evolució del tràfic aeri de mercaderies (aeroports espanyols).**
- V.2) Nombre de vols intercontinentals de passatgers a l'aeroport de Barcelona.**
- V.3) Nombre de vols setmanals de càrrega pura a l'aeroport de Barcelona.**
- 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 de Barcelona.**

V.1) Evolució del tràfic aeri de mercaderies (aeroports espanyols)

Aeroports (Rànquing 2007)		2000	2005	2007	2009	Δ 08-09	Δ anual
1	MADRID-BARAJAS	311.020.510	333.137.606	302.863.340	-8,00%	-8,0%	-0,3%
2	BARCELONA	88.763.158	90.445.906	89.815.384	-13,64%	-13,6%	0,1%
3	ZARAGOZA	3.613.634	3.854.961	36.890.090	72,07%	72,1%	29,5%
4	VITORIA	35.609.714	34.785.848	27.388.041	-21,73%	-21,7%	-2,9%
5	GRAN CANARIA	43.706.820	40.389.881	25.994.738	-22,85%	-22,9%	-5,6%
6	TENERIFE NORTE	22.462.774	22.163.041	18.304.956	-11,92%	-11,9%	-2,2%
7	PALMA DE MALLORCA	25.156.508	21.025.694	17.086.478	-20,14%	-20,1%	-4,2%
8	VALENCIA	10.906.231	12.217.635	9.792.469	-26,51%	-26,5%	-1,2%
9	TENERIFE SUR	12.019.816	9.770.442	5.371.225	-37,30%	-37,3%	-8,6%
10	SEVILLA	5.999.956	6.352.705	4.983.425	-18,33%	-18,3%	-2,0%
11	LANZAROTE	6.403.623	6.629.129	4.146.784	-23,63%	-23,6%	-4,7%
12	MALAGA	9.920.702	5.493.316	3.404.942	-29,07%	-29,1%	-11,2%
13	ALICANTE	7.745.320	5.193.241	3.199.730	-46,51%	-46,5%	-9,4%
14	IBIZA	4.985.312	4.350.295	3.143.541	-19,98%	-20,0%	-5,0%
15	BILBAO	4.038.677	3.956.726	2.691.468	-15,33%	-15,3%	-4,4%
16	MENORCA	4.528.098	3.829.024	2.621.426	-19,20%	-19,2%	-5,9%
17	SANTIAGO	6.733.877	3.805.386	1.988.641	-17,78%	-17,8%	-12,7%
18	FUERTEVENTURA	4.487.816	3.178.876	1.913.333	-29,73%	-29,7%	-9,0%
19	LA PALMA	1.756.507	1.439.028	1.083.782	-15,15%	-15,1%	-5,2%
20	VIGO	3.293.979	1.363.187	796.720	-46,24%	-46,2%	-14,6%
21	MELILLA	649.899	323.240	350.607	-9,25%	-9,2%	-6,6%
22	A CORUÑA	869.508	422.743	239.692	-15,47%	-15,5%	-13,3%
23	EL HIERRO	172.686	173.905	153.967	-10,34%	-10,3%	-1,3%
24	JEREZ DE LA FRONTERA	396.136	239.525	121.211	34,04%	34,0%	-12,3%
25	ASTURIAS	598.133	230.301	113.149	-18,87%	-18,9%	-16,9%
26	VALLADOLID	178.005	303.454	75.174	116,95%	117,0%	-9,1%
27	GIRONA	384.430	240.696	71.268	-61,29%	-61,3%	-17,1%
28	PAMPLONA	301.610	138.754	44.578	-15,80%	-15,8%	-19,1%
29	FGL GRANADA-JAEN	120.676	65.871	41.150	-38,48%	-38,5%	-11,3%
30	SAN SEBASTIAN	176.069	415.186	31.083	-51,27%	-51,3%	-17,5%
31	ALMERIA	472.966	52.779	16.238	-23,84%	-23,8%	-31,2%
32	SANTANDER	235.897	343.835	11.076	-70,45%	-70,4%	-28,8%
33	LA GOMERA	296	6.192	10.577	34,52%	34,5%	48,8%
34	REUS	15.326	17.027	9.602	-91,99%	-92,0%	-5,1%
35	MURCIA-SAN JAVIER	48.759	4.832	8.578	214,21%	214,2%	-17,6%
36	LEON	113	352	3.711	-76,78%	-76,8%	47,4%
37	CEUTA /HELIPUERTO	0	4.643	1.054	-60,30%	-60,3%	
38	MADRID-TORREJON	34.015	14.333	154	1440,00%	1440,0%	-45,1%
TOTAL		617.807.962	616.382.085	629.634.700	564.783.382	-10,3%	-1,0%

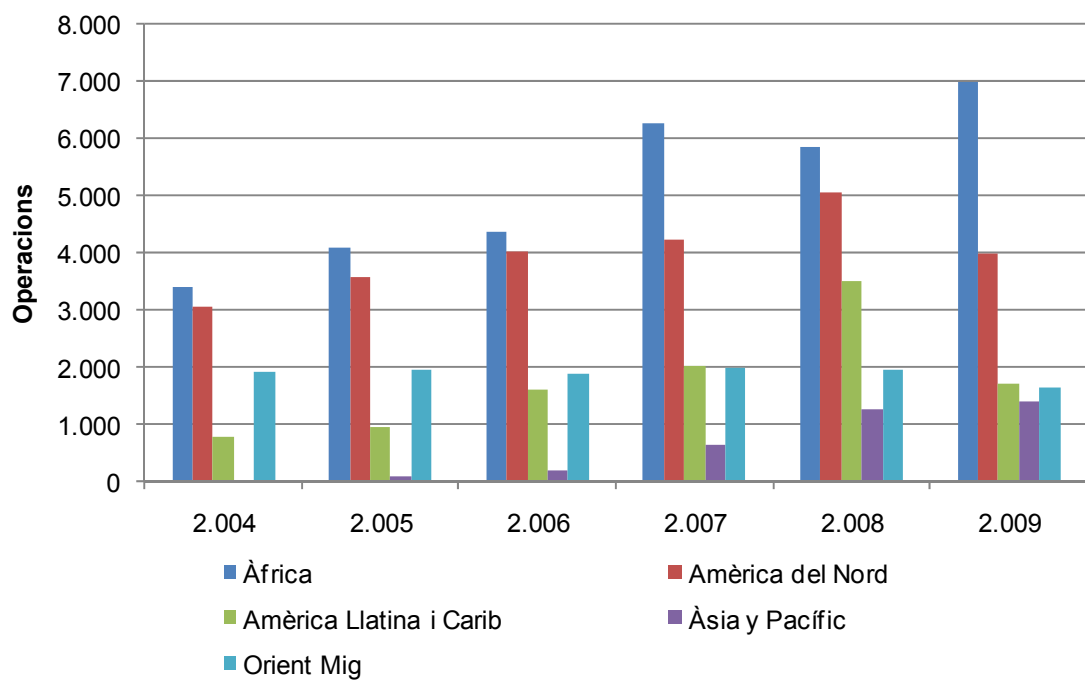
Font: Departament d'estadística d'Aena (Dades en Kilograms)

V.2) Nombre de vols intercontinentals de passatgers a l'aeroport de Barcelona.

Dades corresponents al nombre d'operacions.

	2004	2006	2008	2009			04-08	Δ anual
	Total	Total	Total	Arribades	Sortides	Total	Total	Total
Àfrica	3.386	4.343	5.851	3.474	3.495	6.969	19,1%	15,5%
Amèrica del Norte	3.051	4.012	5.061	1.941	2.028	3.969	-21,6%	5,4%
Amèrica Llatina i Carib	776	1.590	3.494	901	822	1.723	-50,7%	17,3%
Àsia y Pacífic	3	189	1.257	782	616	1.398	11,2%	241,7%
Orient Mig	1919	1.885	1940	812	809	1.621	-16,4%	-3,3%
Altres	24	13	3	0	0	0	-100%	-100%
TOTAL ANUAL	9.159	12.032	17.603	7.910	7.770	15.680		
Mitjana setmanal	176	231	339	152	149	301	-10,9%	11,3%
Mitjana diària	25	33	48	22	21	43		

Font: Departament d'estadística d' Aena



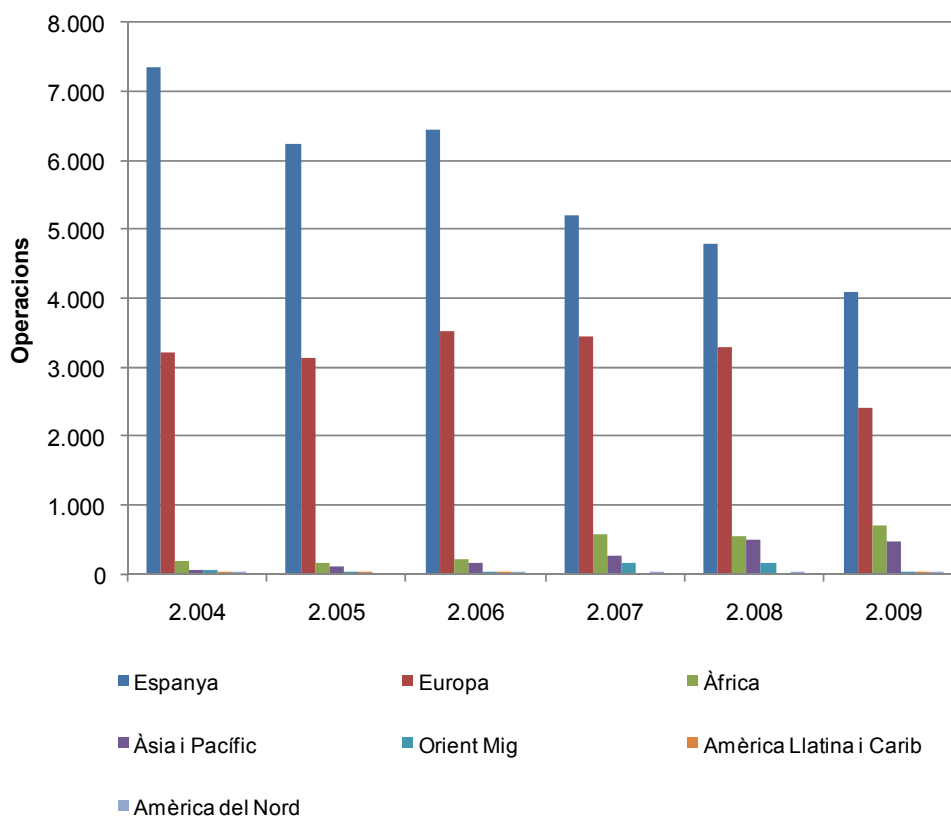
Font: Departament d'estadística d' Aena

V.3) Nombre de vols setmanals de càrrega pura a l'aeroport de Barcelona.

Dades corresponents al nombre d'operacions.

	2004	2006	2008	2009			Δ 08-09	Δ anual
	Total	Total	Total	Arribades	Total	Total	Total	Total
Espanya	7.340	6.433	4.796	1.963	2.126	4.089	-14,7%	-11,0%
Europa	3.212	3.533	3.281	1.142	1.280	2.422	-26,2%	-5,5%
Àfrica	190	219	559	342	363	705	26,1%	30,0%
Àsia i Pacífic	62	155	509	320	154	474	-6,9%	50,2%
Orient Mig	46	38	175	2	4	6	-96,6%	-33,5%
Amèrica Llatina i Carib	4	1	0	0	2	2		-12,9%
Amèrica del Nord	13	5	6	0	1	1	-83,3%	-40,1%
TOTAL ANUAL	10.867	10.384	9326	3.769	3.930	7.699	-17,4%	
Mitjana setmanal	209	200	179	72	76	148	-17,3%	-6,7%
Mitjana diària	30	28	26	10	11	21	-19,2%	

Font: Departament d'estadística d' Aena



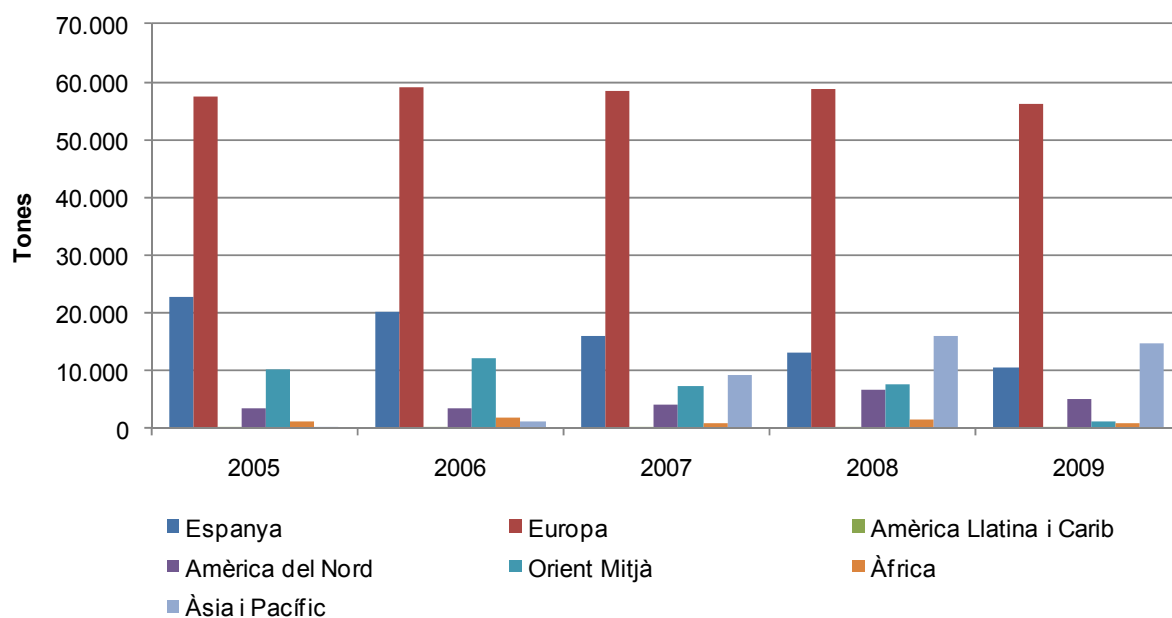
Font: Departament d'estadística d' Aena

V.4) Tràfic aeri de mercaderies per regions geogràfiques.

Dades en tones.

ZONA GEOGRÀFICA	2005	2006	2007	2008	2009	Δ 08-09	Δ anual
Espanya	22.716	20.365	16.135	13.037	10.463	-19,7%	-17,6%
Europa	57.355	59.184	58.305	58.706	56.312	-4,1%	-0,5%
Amèrica Llatina i Carib	57	126	148	110	347,573	216,0%	57,1%
Amèrica del Nord	3.365	3.354	4.301	6.694	5.125	-23,4%	11,1%
Orient Mitjà	10.100	12.080	7.451	7.836	1.340	-82,9%	-39,6%
Àfrica	1.350	1.901	1.030	1.557	1.091	-29,9%	-5,2%
Àsia i Pacífic	201	1.246	9.223	16.013	14.885	-7,0%	193,4%
TOTAL	95.145	98.256	96.593	103.953	89.563	-13,8%	-1,5%

Font: Departament d'estadística d' Aena



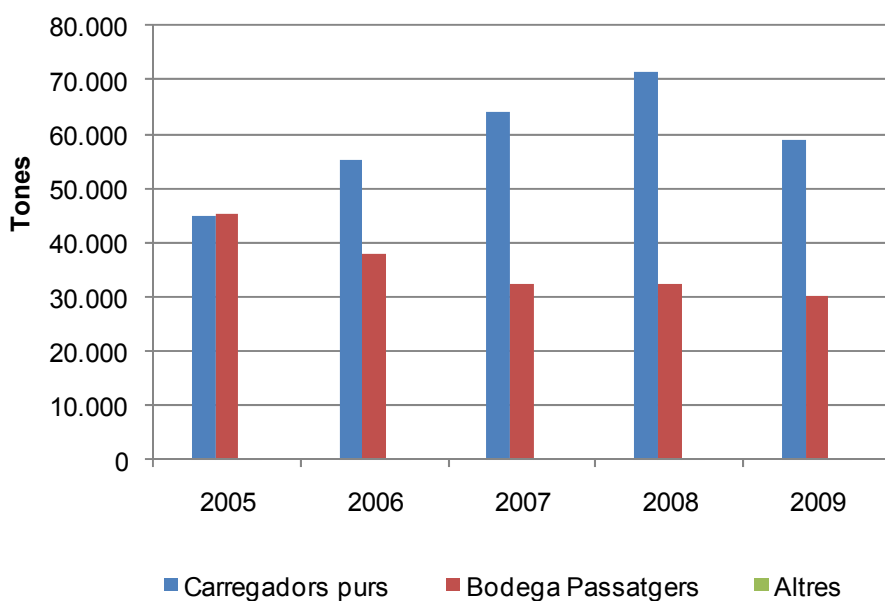
Font: Departament d'estadística d' Aena

V.5) Transport aeri de mercaderies per tipus d'avió

Dades en tones.

	2005	2006	2007	2008	2009	Δ 08-09	Δ anual
Carregadors purs	44.987	55.352	64.183	71.602	59.036	-17,5%	7,0%
Bodega Passatgers	45.424	38.038	32.461	32.282	30.325	-6,1%	-9,6%
Altres	74,8	80,0	143,2	113	202	79,0%	28,2%
TOTAL	90.486	93.470	96.788	103.998	89.563	-13,9%	-0,3%

Font: Departament d'estadística d' Aena



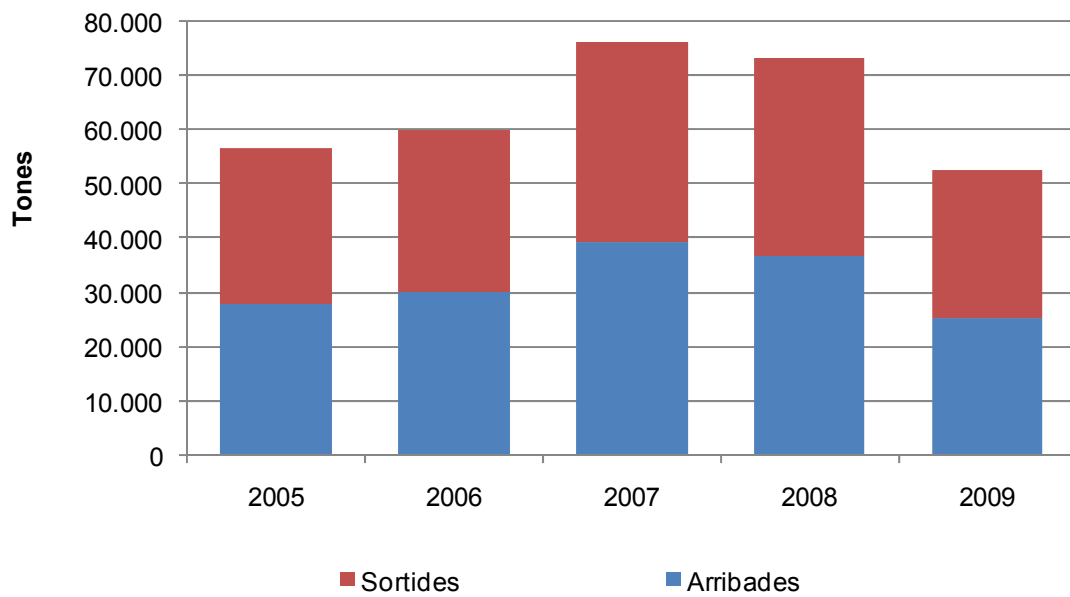
Font: Departament d'estadística d' Aena

V.6) Mercaderia duta en camió aeri des de l'aeroport del Prat a altres aeroports.

Dades en Tones.

	2005	2006	2007	2008	Δ 07 - 08	Δ anual
Arribades	27.831	30.086	39.113	36.519	-6,6%	9,5%
Sortides	28.738	29.837	36.863	36.704	-0,4%	8,5%
TOTAL	56.568	59.923	75.977	73.224	-3,6%	9,0%

Font: Centres Logístics Aeroportuaris (CLASA)

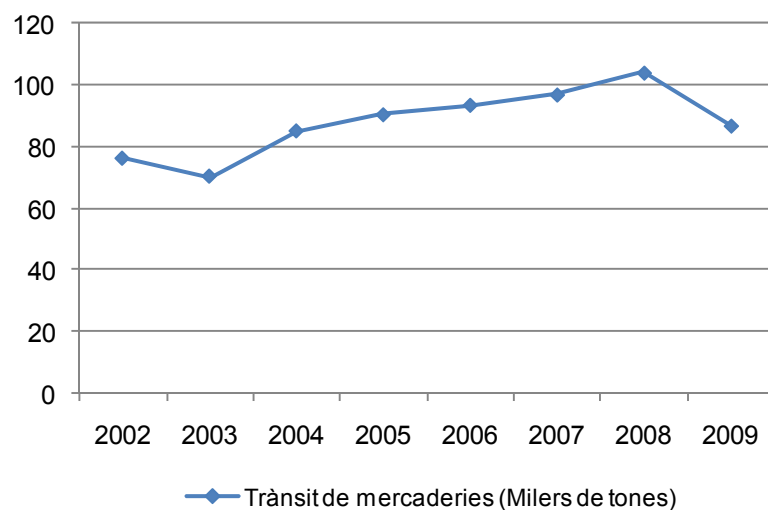


Font: Centres Logístics Aeroportuaris (CLASA)

V.7) Evolució del nombre d'inspeccions al PIF de l'aeroport de Barcelona

	2002	2004	2006	2008	2009	Δ 08-09	Δ anual
Inspeccions de Sanitat Exterior	2.153	2.275	2.736	2.388	2.303	-3,6%	1,0%
Inspeccions de Farmàcia	7.641	7.251	10.313	10.004	8.752	-12,5%	2,0%

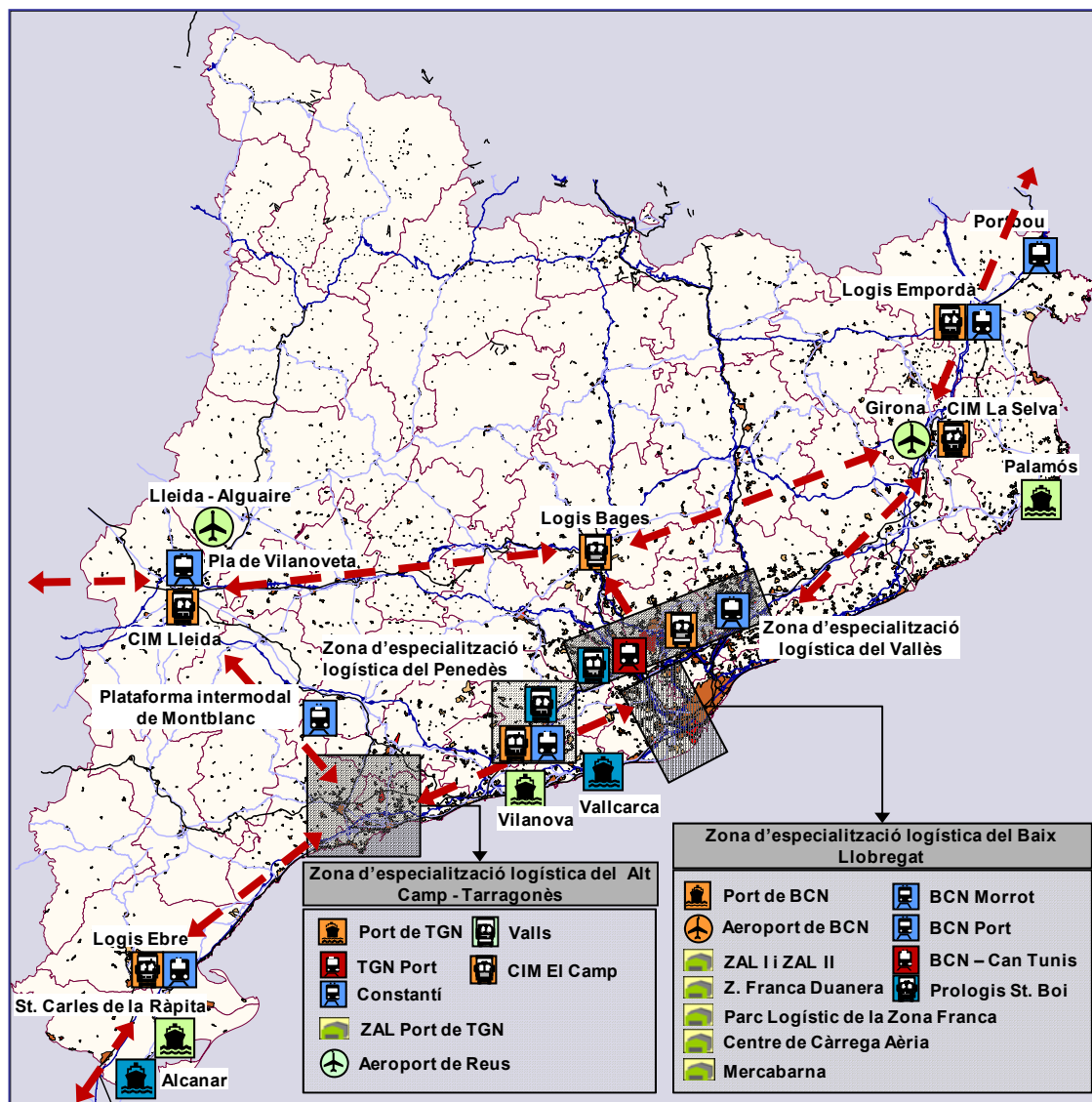
Font: Dades facilitades per l'oficina de l'Àrea de Sanitat



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**

VI.1) Les plataformes logístiques de Catalunya



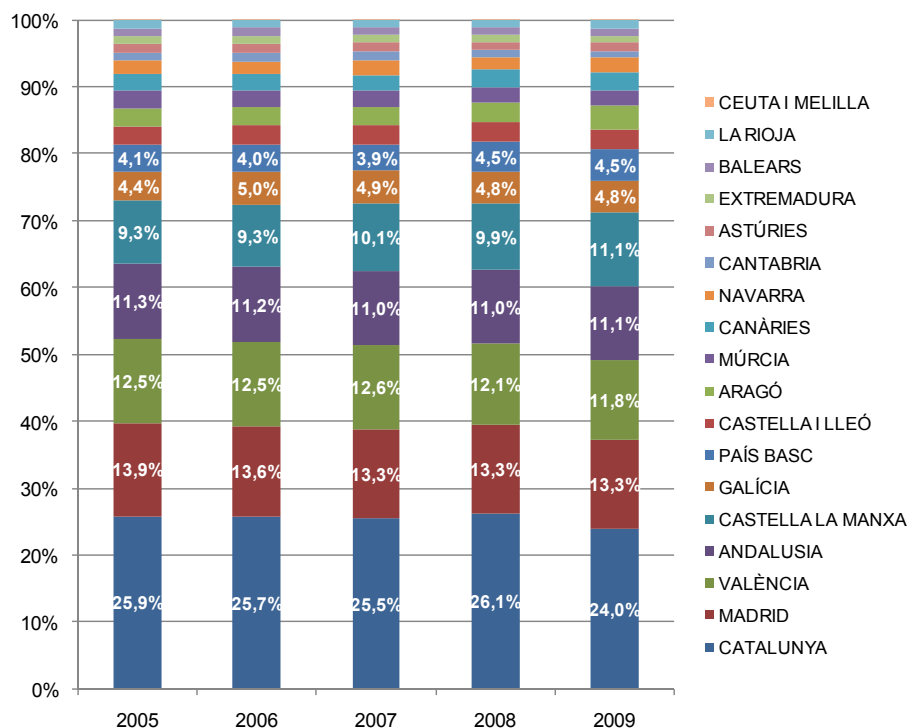
Font: Elaboració Pròpia

VI.2) Superfície útil de magatzem a Espanya

Dades en m²

CCAA	2005	2006	2007	2008	2009	Δ 08 - 09	Δ anual
CATALUNYA	4.845.818	5.129.251	5.283.467	5.712.288	5.785.972	1,3%	4,5%
MADRID	2.611.633	2.703.558	2.766.558	2.912.756	3.203.479	10,0%	5,2%
VALÈNCIA	2.337.219	2.485.824	2.608.873	2.643.350	2.857.527	8,1%	5,2%
ANDALUSIA	2.124.484	2.232.785	2.290.480	2.411.435	2.668.884	10,7%	5,9%
CASTELLA LA MANXA	1.751.567	1.848.217	2.090.056	2.172.813	2.682.847	23,5%	11,2%
GALÍCIA	815.466	999.750	1.010.310	1.040.219	1.150.298	10,6%	9,0%
PAÍS BASC	761.645	794.452	813.049	977.105	1.095.977	12,2%	9,5%
CASTELLA I LLEÓ	514.229	577.749	587.549	633.626	729.111	15,1%	9,1%
ARAGÓ	504.049	566.319	579.119	660.900	855.545	29,5%	14,1%
MÚRCIA	512.740	474.340	500.640	489.610	535.500	9,4%	1,1%
CANÀRIES	451.409	486.977	490.081	574.437	649.245	13,0%	9,5%
NAVARRA	398.146	393.646	471.566	409.436	551.786	34,8%	8,5%
CANTABRIA	205.141	262.641	265.241	229.241	250.191	9,1%	5,1%
ASTÚRIES	242.636	258.756	263.556	266.905	294.455	10,3%	5,0%
EXTREMADURA	211.936	241.336	241.836	245.199	252.449	3,0%	4,5%
BALEARS	229.006	236.969	232.419	232.019	234.989	1,3%	0,6%
LA RIOJA	221.259	223.587	232.107	241.039	316.839	31,4%	9,4%
CEUTA I MELILLA	7.170	7.170	7.470	14.470	15.670	8,3%	21,6%
TOTAL ESPANYA	18.745.553	19.923.327	20.734.377	21.866.848	24.130.764	10,4%	6,5%

Font: Elaboració pròpia a partir de dades d'Alimarket.



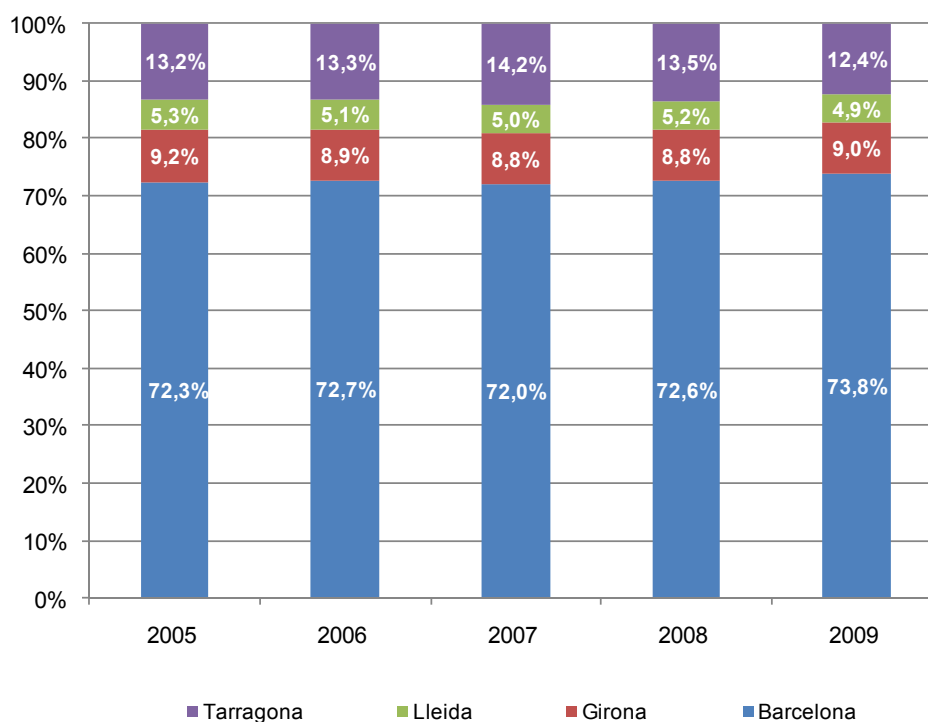
Font: Elaboració pròpia a partir de dades d'Alimarket.

VI.3) Superfície útil de magatzem a Catalunya

Dades en m²

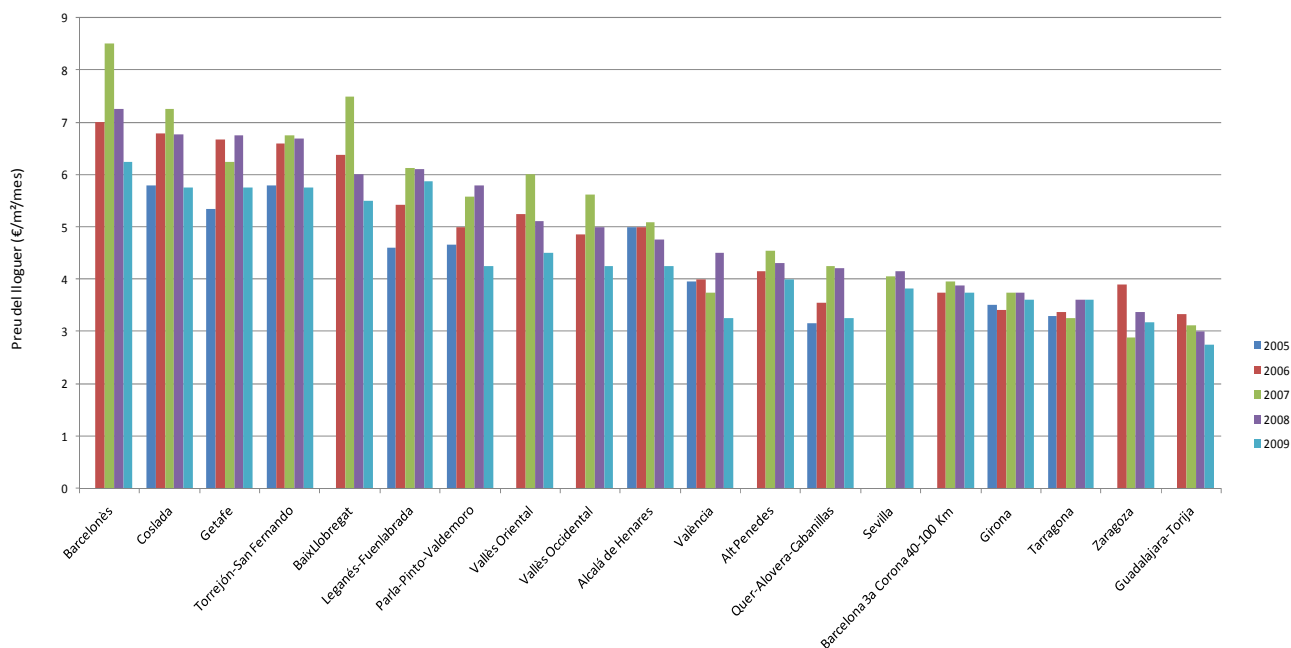
PROVÍNCIA	2005	2006	2007	2008	2009	Δ 08 - 09	Δ anual
Barcelona	3.503.534	3.727.960	3.805.711	4.147.062	4.267.604	2,9%	5,1%
Girona	444.177	458.677	463.842	500.887	520.287	3,9%	4,0%
Lleida	257.389	260.561	264.261	295.842	282.072	-4,7%	2,3%
Tarragona	640.718	682.053	749.653	768.497	716.009	-6,8%	2,8%
CATALUNYA	4.845.818	5.129.251	5.283.467	5.712.288	5.785.972	1,3%	4,5%

Font: Elaboració pròpia a partir de dades d'Alimarket



Font: Elaboració pròpia a partir de dades d'Alimarket.

VI.4) Rànquing del preu del sòl a les principals zones logístiques d'Espanya



Dades en € / m² / mes	2006			2008			2009		
	min.	màx.	mitjana	min.	màx.	mitjana	min.	màx.	mitjana
Barcelonès	6,5	7,5	7,0	6,0	8,5	7,3	5,5	7,0	6,3
Coslada	6,1	7,5	6,8	6,0	7,6	6,8	5,0	6,5	5,8
Getafe	5,8	7,5	6,7	6,0	7,5	6,8	5,3	6,3	5,8
Torrejón-San Fernando	6,1	7,1	6,6	5,0	8,4	6,7	5,3	6,3	5,8
Baix Llobregat	5,8	7,0	6,4	4,0	8,0	6,0	5,0	6,0	5,5
Leganés-Fuenlabrada	3,8	5,4	4,6	5,0	7,3	6,1	5,7	6,5	6,1
Parla-Pinto-Valdemoro	3,8	5,5	4,7	4,2	7,0	5,6	4,6	7,0	5,8
Vallès Oriental	4,5	6,0	5,3	3,5	6,7	5,1	4,0	5,0	4,5
Vallès Occidental	4,5	5,2	4,9	4,0	6,0	5,0	3,5	5,0	4,3
Alcalá de Henares	4,2	5,8	5,0	4,0	5,5	4,8	3,6	5,0	4,3
València	3,5	4,5	4,0	3,5	5,5	4,5	2,3	4,2	3,3
Alt Penedès	3,8	4,5	4,2	3,2	5,4	4,3	3,5	4,5	4,0
Quer-Alovera-Cabanillas	3,1	4,0	3,5	3,8	4,6	4,2	2,9	3,7	3,3
Sevilla				2,8	5,5	4,2	3,4	4,3	3,8
Barcelona 3a Corona 10-40 Km	3,0	4,5	3,8	2,8	5,0	3,9	3,0	4,5	3,8
Girona	3,1	3,8	3,4	3,0	4,5	3,8	3,0	4,3	3,6
Tarragona	3,1	3,7	3,4	3,0	4,3	3,6	3,3	3,9	3,6
Zaragoza	2,0	5,8	3,9	2,5	4,3	3,4	2,8	3,6	3,2
Guadalajara-Torija	2,9	3,8	3,3	2,9	3,1	3,0	2,5	3,0	2,8

Font: Elaboració pròpia amb dades de: Atisreal, BNP paribas real estate, Jordà &Guash, Richard Ellis, Jones Lang LaSalle, Aguirre Newman i King Sturge