

Observatorio de la Logística

Los indicadores de competitividad del Sistema Logístico Catalán

2020
15ª edición



Novedades de la edición 2020



Nueva infografía sobre el impacto de la crisis del Covid-19 en el sector logístico



Ampliación del alcance de la infografía de las *start-ups*



Revisión, refuerzo y ampliación de indicadores

- *Nuevo indicador sobre transporte ferroviario de mercancías según región geográfica (indicador 22)*
- *Reformulación metodológica de algunos indicadores (indicadores 14 y 27)*
- *Introducción del vector de la perspectiva de género (indicador 45), con previsión de ampliarlo en un futuro*
- *Contextualización de indicadores con datos de otros países de la Unión Europea (indicadores 1, 6, 25 y 45)*

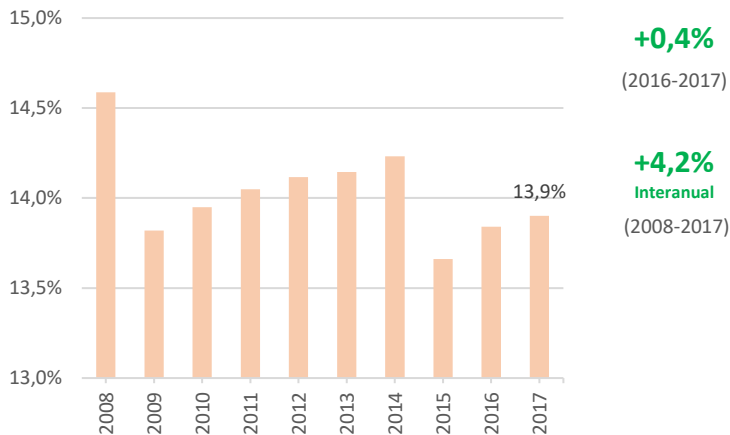
Indicadores del sistema logístico

Infografías

- Start-ups
- Formación
- Impacto del Covid-19

Crecimiento del peso de la logística sobre la economía catalana, así como del volumen de mercancías gestionado en Cataluña.

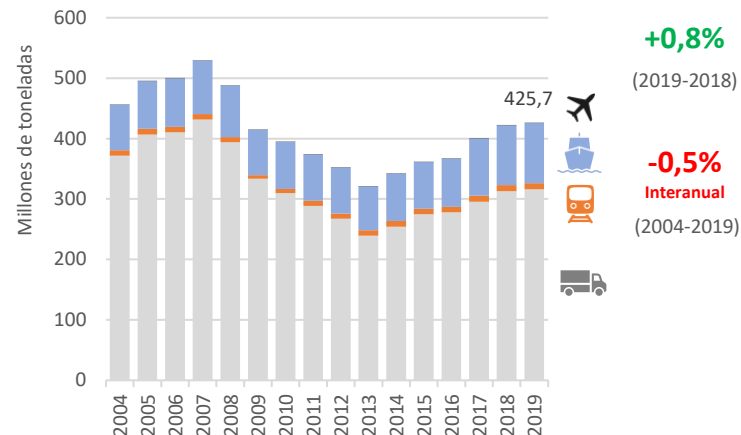
➤ Peso de la logística en la economía catalana



Indicador 1.

Fuente: Idescat, Eurostat

➤ Volumen de mercancías gestionado en Cataluña

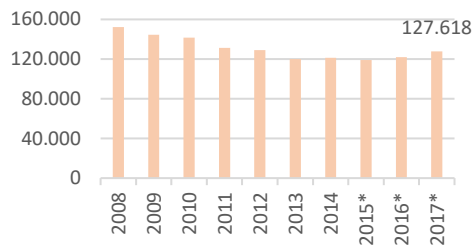


Indicador 14.

Fuente: AENA, DGTM, FGC, Idescat, MITMA, operadores ferroviarios privados, APB, APT, Ports de la Generalitat, Renfe

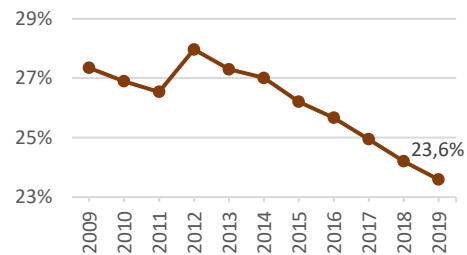
El sector ha generado empleo con menor cuota de trabajadores autónomos, aunque disminuye ligeramente el número de empresas.

➤ Número de ocupados en el sector logístico



+0,4% Interanual no disponible*
(2016-2017)
Indicador 2.
* Cambio metodológico, datos no comparables con el resto de la serie histórica.
Fuente: Idescat

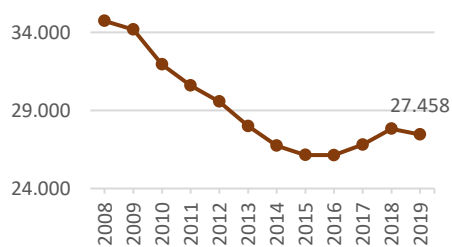
➤ Peso de los trabajadores autónomos



-2,5% (2018-2019)
-1,5% Interanual (2009-2019)

Indicador 3.
Fuente: Seguridad Social

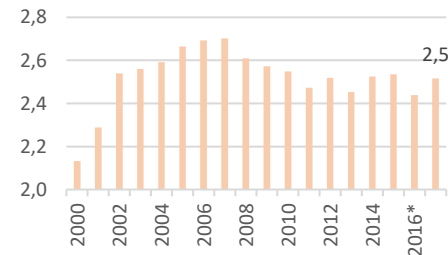
➤ Número de empresas logísticas activas



-1,3% (2018-2019)
-2,1% Interanual (2008-2019)

Indicador 4.
Fuente: INE

➤ Número de trabajadores por empresa

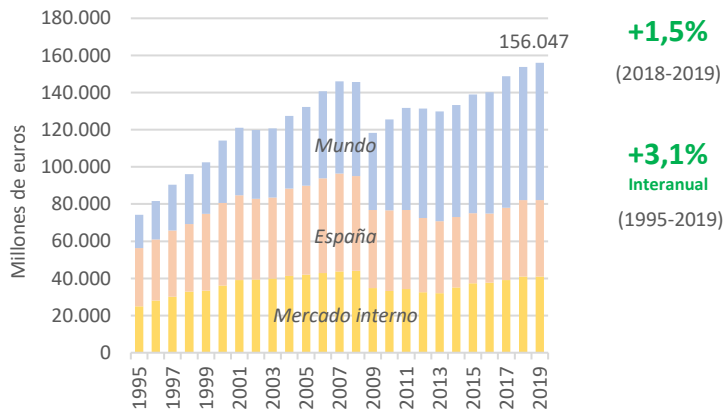


+3,1% Interanual no disponible* (2018-2019)

Indicador 6.
* Cambio metodológico, datos no comparables con el resto de la serie histórica.
Fuente: Eurostat, Idescat, INE

Incremento del valor económico de las exportaciones e importaciones catalanas, especialmente en el mercado internacional

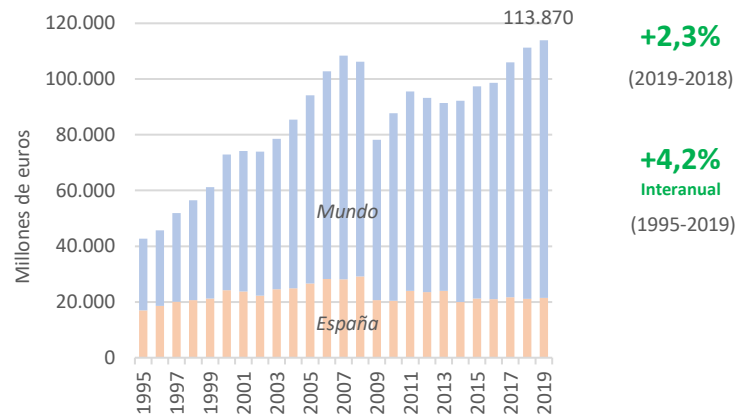
➤ Valor económico de los productos producidos en Cataluña (mercante interno y exportaciones)



Indicador 5 i 7.

Fuente: Idescat, C-Intereg

➤ Valor económico de las importaciones

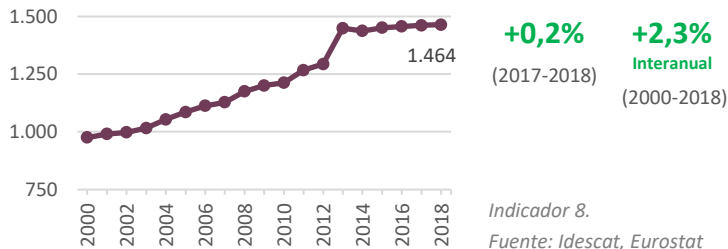


Indicador 7.

Fuente: C-Intereg

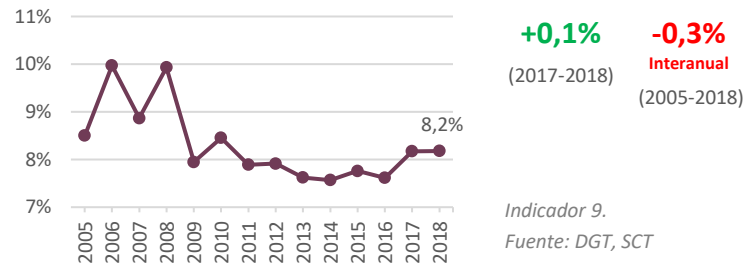
Poca variación en la red viaria, tanto en dotación infraestructural como en accidentalidad de vehículos de mercancías. Sí se detecta una mayor dotación de estaciones de recarga de vehículo eléctrico.

➤ Km de dotación de infraestructuras viarias de alta capacidad



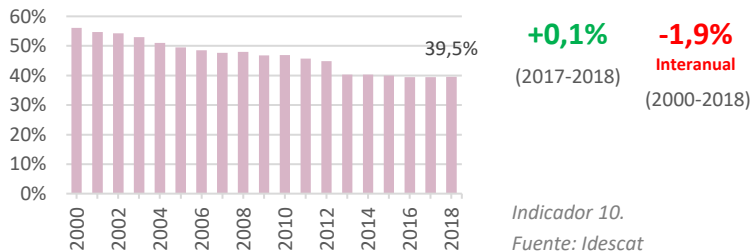
Indicador 8.
Fuente: Idescat, Eurostat

➤ Accidentalidad con vehículos de mercancías



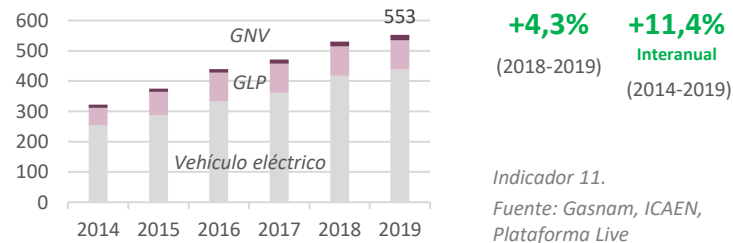
Indicador 9.
Fuente: DGT, SCT

➤ Vías de peaje en la red viaria de alta capacidad



Indicador 10.
Fuente: Idescat

➤ Estaciones de suministro de combustibles alternativos

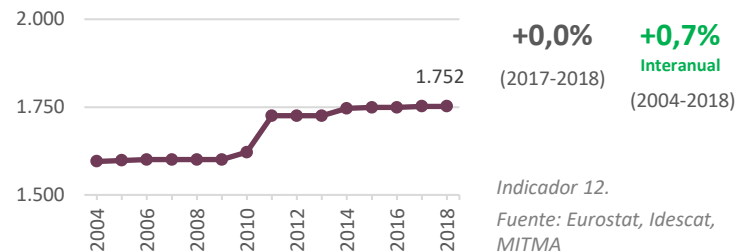


Indicador 11.
Fuente: Gasnam, ICAEN, Plataforma Live

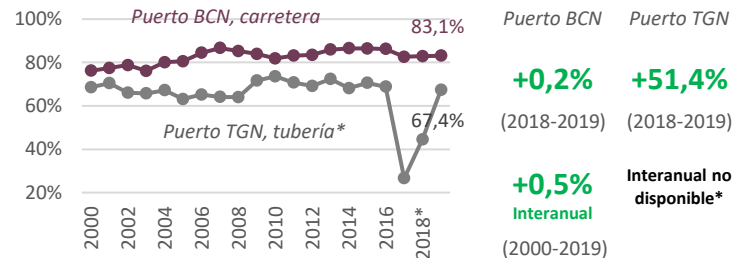
Poca variación en la dotación de infraestructura ferroviaria en Cataluña.

Predominio de los modos de carretera en el acceso y salida al Puerto de Barcelona, y de la tubería en el Puerto de Tarragona.

➤ Km de dotación de infraestructura ferroviaria



➤ Cuota del principal modo de acceso y salida a los puertos catalanes



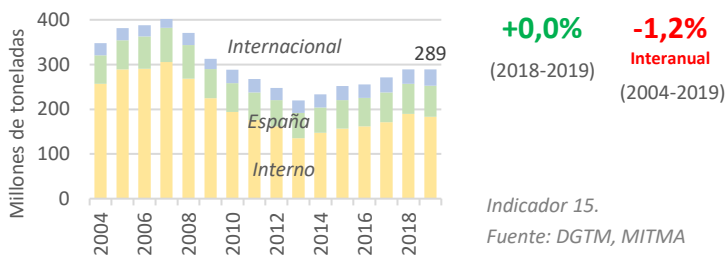
Indicador 13.

*Cambio metodológico, datos no comparables con el resto de la serie histórica.

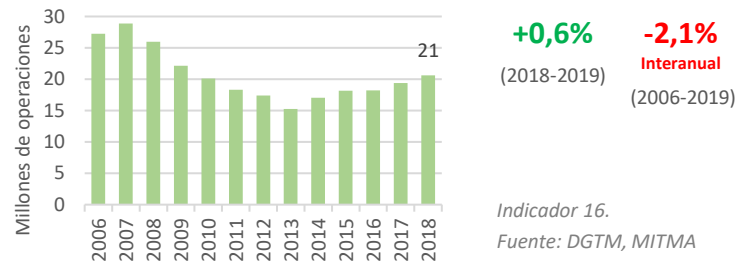
Fuente: APB, APT

Se registran **incrementos de toneladas transportadas y de operaciones con modo viario**, aunque el **balance de operaciones en carga con el resto de CCAA disminuye**.

➤ Distribución por tipología de flujo viario



➤ Operaciones de transporte en carga

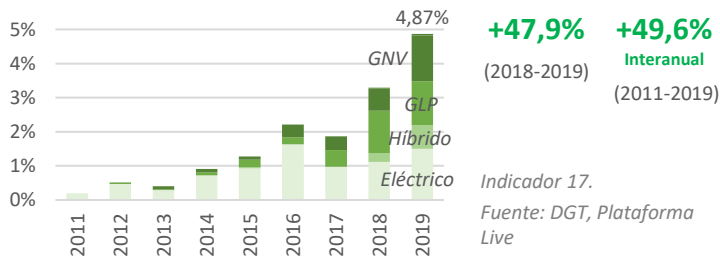


➤ Balance de operaciones en carga Cataluña-resto CCAA



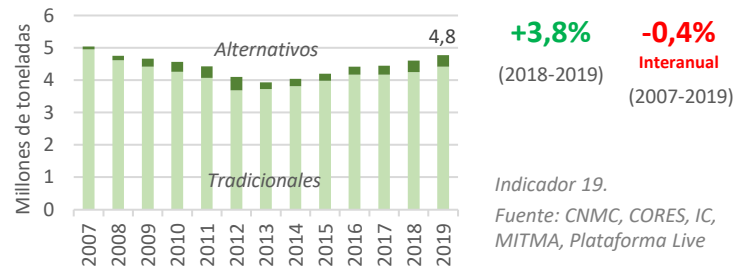
Aumento de la matriculación de vehículos de mercancías con combustibles alternativos y del consumo de GLP y GNV; disminuye el peso del coste del combustible sobre los costes del sector.

➤ Matriculación de vehículos de combustibles alternativos



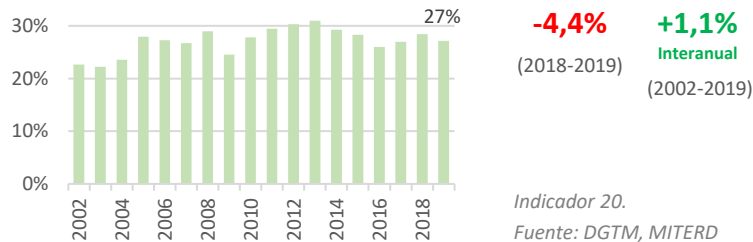
Indicador 17.
Fuente: DGT, Plataforma Live

➤ Toneladas de combustible consumidas para automoción



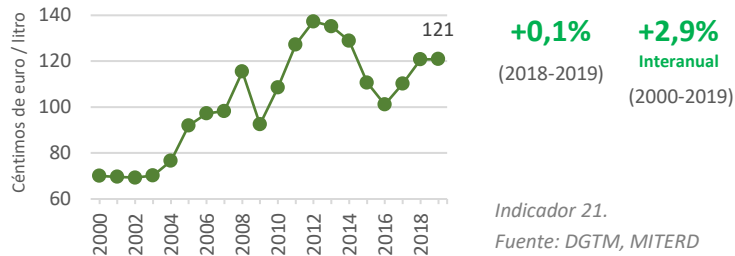
Indicador 19.
Fuente: CNMC, CORES, IC, MITMA, Plataforma Live

➤ Coste del combustible sobre el total del transporte de carretera



Indicador 20.
Fuente: DGTM, MITERD

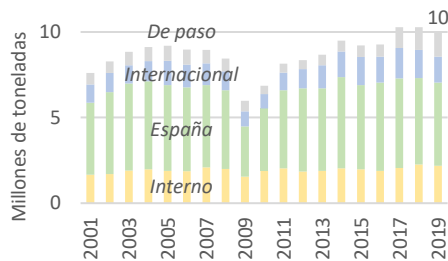
➤ Precio medio del gasóleo en las gasolineras



Indicador 21.
Fuente: DGTM, MITERD

Reducción del volumen de mercancías ferroviario, especialmente por los operadores públicos; la cuota sobre el transporte terrestre continúa por debajo de la media UE.

➤ Distribución por tipología de flujo ferroviario

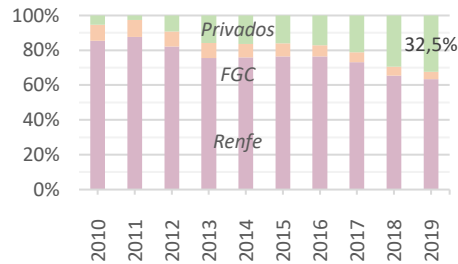


-2,8%
(2018-2019)

+1,5%
Interanual
(2001-2019)

Indicador 22.
Fuente: FGC, operadores ferroviarios privados, Renfe

➤ Cuota de mercado de los operadores ferroviarios privados

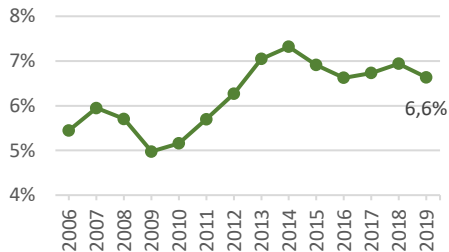


+10,3%
(2018-2019)

+22,1%
Interanual
(2010-2019)

Indicador 23.
Fuente: FGC, operadores ferroviarios privados, Renfe

➤ Cuota ferroviaria en el transporte terrestre

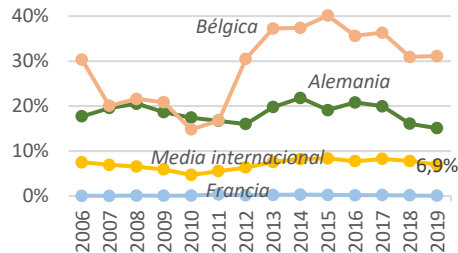


-4,4%
(2018-2019)

+1,5%
Interanual
(2006-2019)

Indicador 25.
Fuente: DGT, MITMA, operadores ferroviarios privados, Renfe

➤ Cuota ferroviaria en los flujos terrestres internacionales



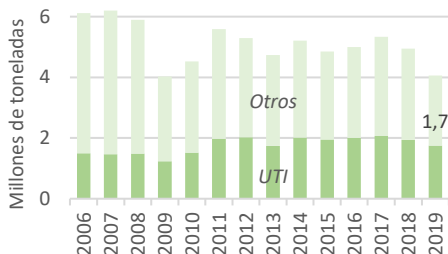
-11,0%
(2018-2019)

-0,6%
Interanual
(2006-2019)

Indicador 25 i 26.
Fuente: DGT, MITMA, FGC, operadores ferroviarios privados, Renfe

Mayor peso de la mercancía intermodal sobre el total transportado por ferrocarril; aumenta al mismo tiempo el volumen de mercancías gestionadas en las terminales ferroviarias, esenciales en las cadenas intermodales.

➤ Transporte ferroviario intermodal en carga con España

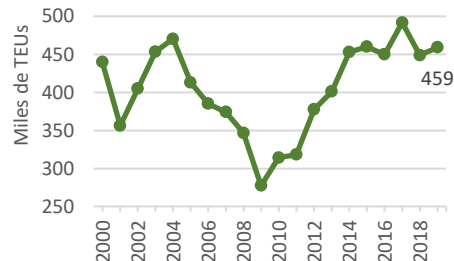


-10,2%
(2018-2019)

+4,2%
Interanual
(2008-2017)

Indicador 24.
Fuente: Renfe

➤ Tráfico de contenedores en las terminales ferroviarias



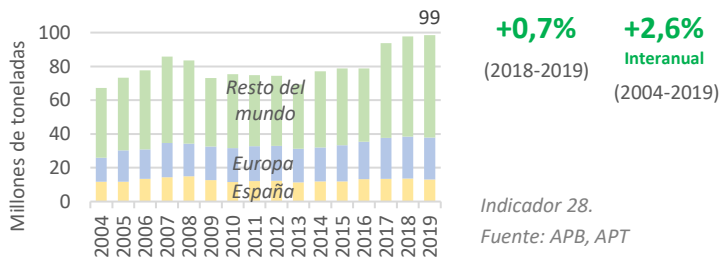
+2,3%
(2018-2019)

+0,2%
Interanual
(2000-2019)

Indicador 27.
Fuente: Renfe

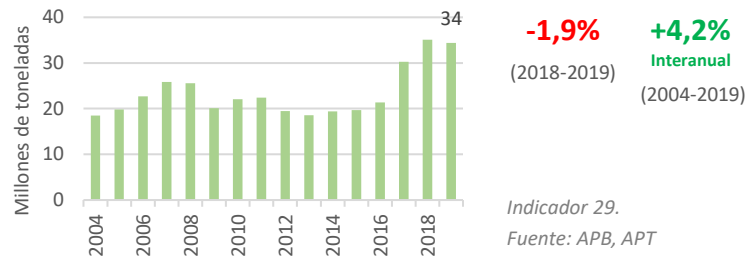
Incremento del volumen de mercancías gestionadas en los puertos catalanes, aunque se reducen las toneladas correspondientes al conjunto de modos intermodales (contenedores, tráfico Ro-Ro).

➤ Tráfico de mercancías en los puertos catalanes



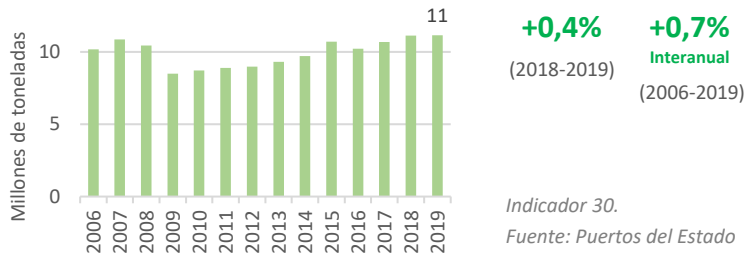
Indicador 28.
Fuente: APB, APT

➤ Tráfico de contenedores en los puertos catalanes



Indicador 29.
Fuente: APB, APT

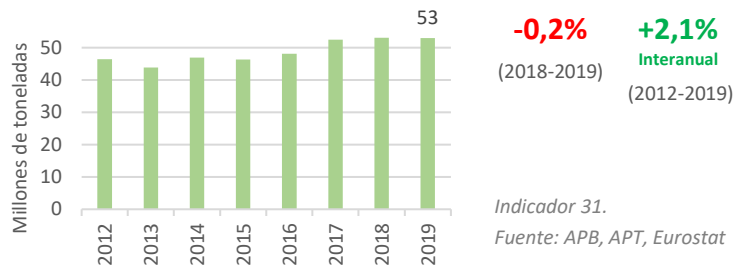
➤ Tráfico Ro-Ro los puertos catalanes



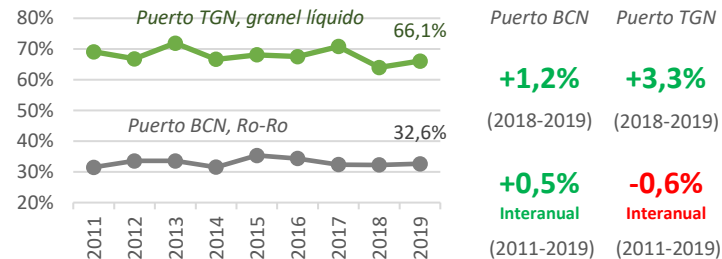
Indicador 30.
Fuente: Puertos del Estado

Ligera disminución del volumen de mercancías movidas por los servicios marítimos de corta distancia (TMCD); la tipología de mercancías movidas en estos servicios **varía según el puerto.**

➤ Volumen de mercancías movido por TMCD

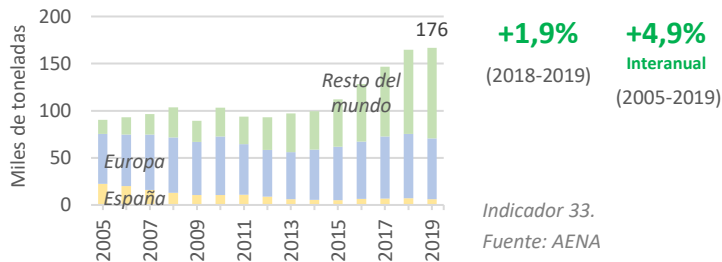


➤ Cuota del principal envase de mercancías TMCD en los puertos

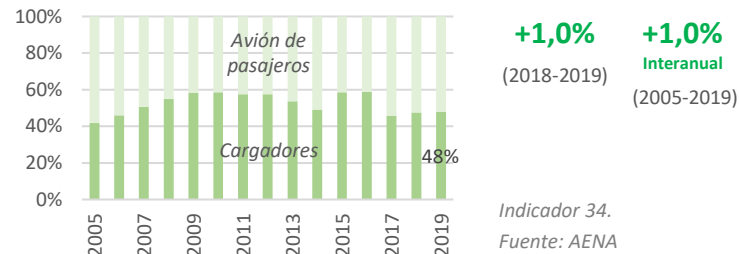


Incremento de las operaciones y el volumen de mercancías movidas en modos aéreos, que se reparte casi equitativamente entre servicios de transporte de pasajeros y exclusivos de mercancías.

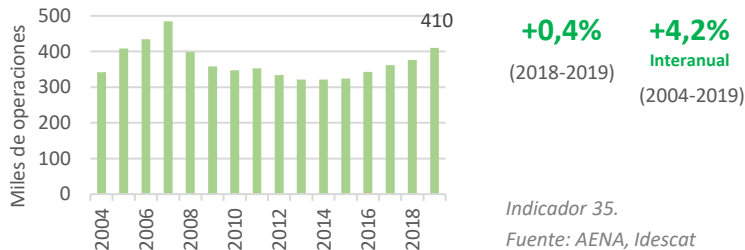
➤ Distribución por tipología de flujo en el aeropuerto del Prat



➤ Volumen de mercancías aéreas transportado en cargadores

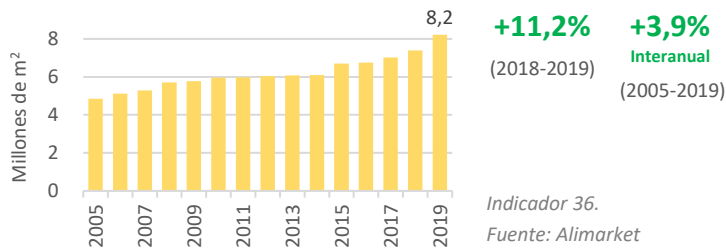


➤ Operaciones de aterrizaje y despegue en los aeropuertos catalanes



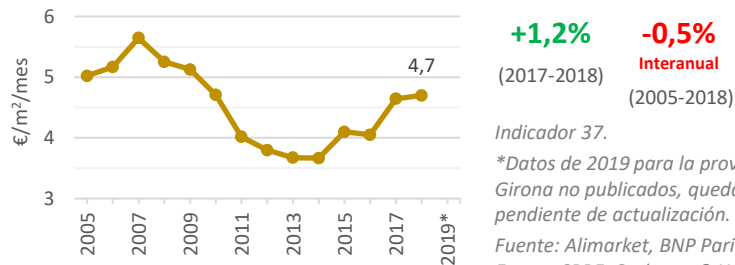
Incremento de la superficie útil de almacén en Cataluña y de los precios de alquiler, en especial en las zonas más próximas a Barcelona, de las ciudades con precios más elevados del Corredor Mediterráneo.

➤ Superficie útil de almacén en Cataluña



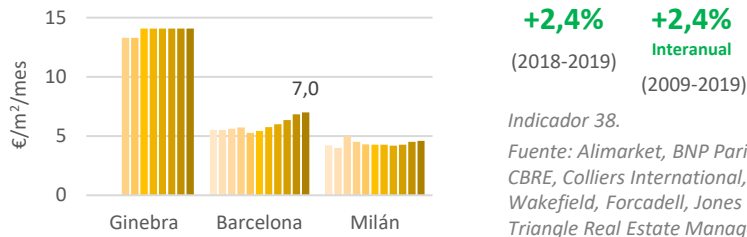
Indicador 36.
Fuente: Alimarket

➤ Precio del alquiler de nave logística en Cataluña



Indicador 37.
*Datos de 2019 para la provincia de Girona no publicados, queda pendiente de actualización.
Fuente: Alimarket, BNP Paribas Real Estate, CBRE, Cushman & Wakefield, Forcadell, Jones Lang LaSalle, Triangle Real Estate Management

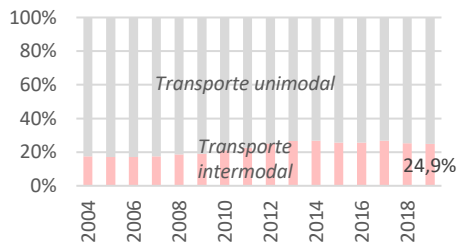
➤ Precio del alquiler de nave logística en el Corredor Mediterráneo



Indicador 38.
Fuente: Alimarket, BNP Paribas Real Estate, CBRE, Colliers International, Cushman & Wakefield, Forcadell, Jones Lang LaSalle, Triangle Real Estate Management

Estancamiento del volumen de mercancías transportadas en cadenas multimodales, así como pérdida de eficiencia en las operaciones viarias, principal modo de transporte del sistema logístico catalán.

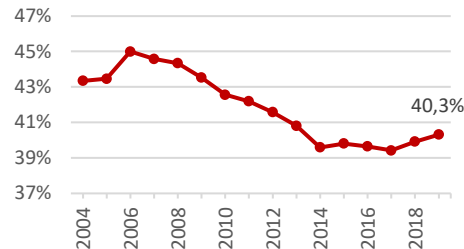
➤ Cuota del transporte intermodal



-1,6% (2018-2019)
+2,4% Interanual (2004-2019)

Indicador 39.
Fuente: AENA, APB, APT, DGTM, FGC, Idescat, MITMA, operadores ferroviarios privados, Renfe

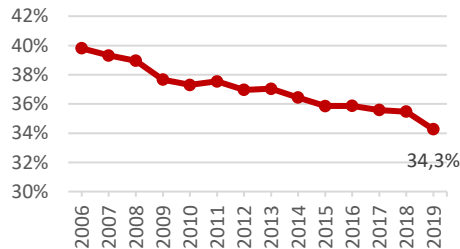
➤ Porcentaje de operaciones en vacío por carretera



+1,8% (2018-2019)
-1,4% Interanual (2004-2019)

Indicador 40.
Fuente: MITMA

➤ Aprovechamiento de la capacidad del transporte de carretera (MMA)

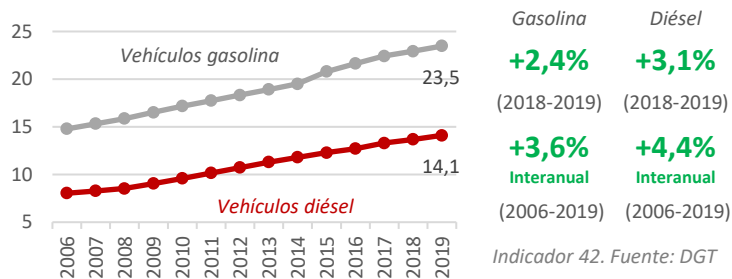


-3,4% (2018-2019)
-1,1% Interanual (2006-2019)

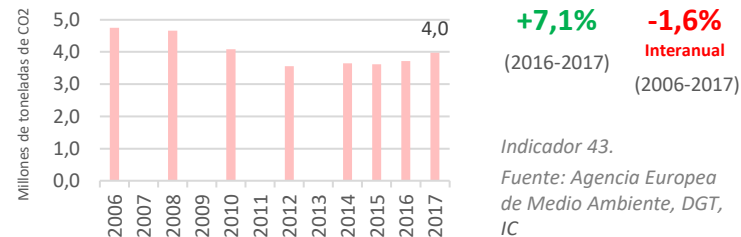
Indicador 41.
Fuente: MITMA

El incremento de la movilidad, la lenta renovación del parque de vehículos y el bajo peso de los combustibles alternativos **dificulta la reducción de las emisiones del transporte viario de mercancías.**

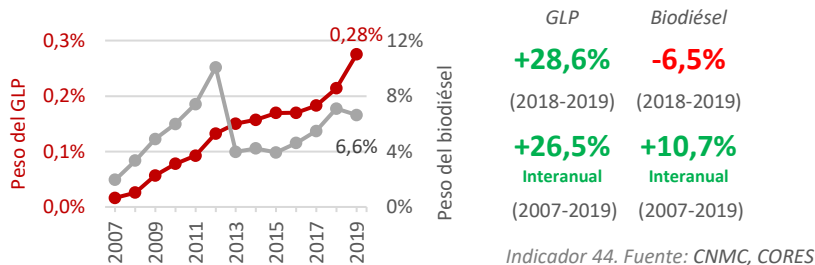
➤ Antigüedad media del parque de camiones y furgonetas



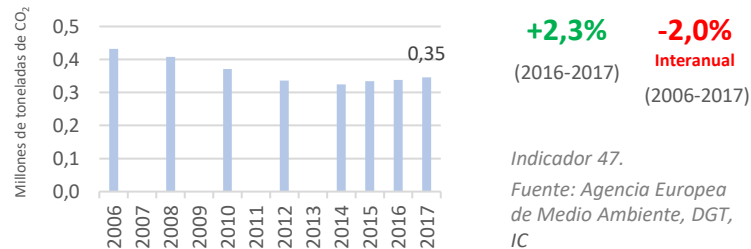
➤ Emisiones del transporte viario de mercancías



➤ Peso de los combustibles alternativos

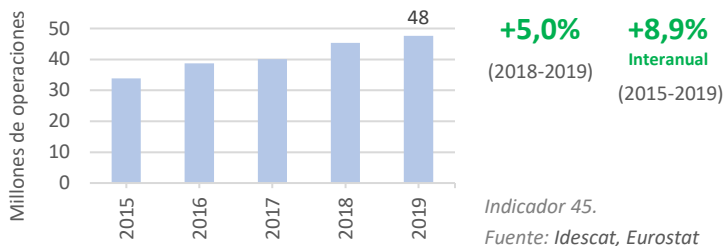


➤ Emisiones del transporte urbano de mercancías

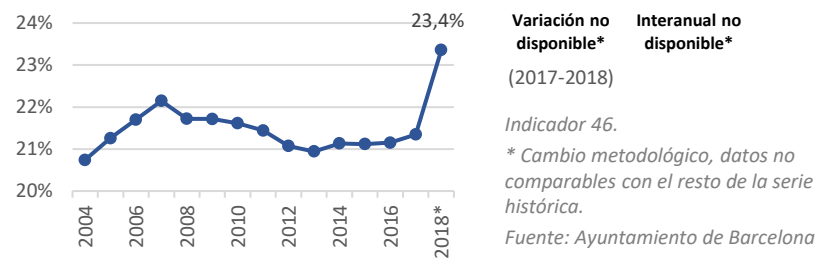


Incremento de las operaciones de ecommerce en Cataluña, que se traslada en un progresivo incremento del peso de los desplazamientos de vehículos de mercancías sobre el total de la ciudad.

➤ Número de operaciones de ecommerce en Cataluña

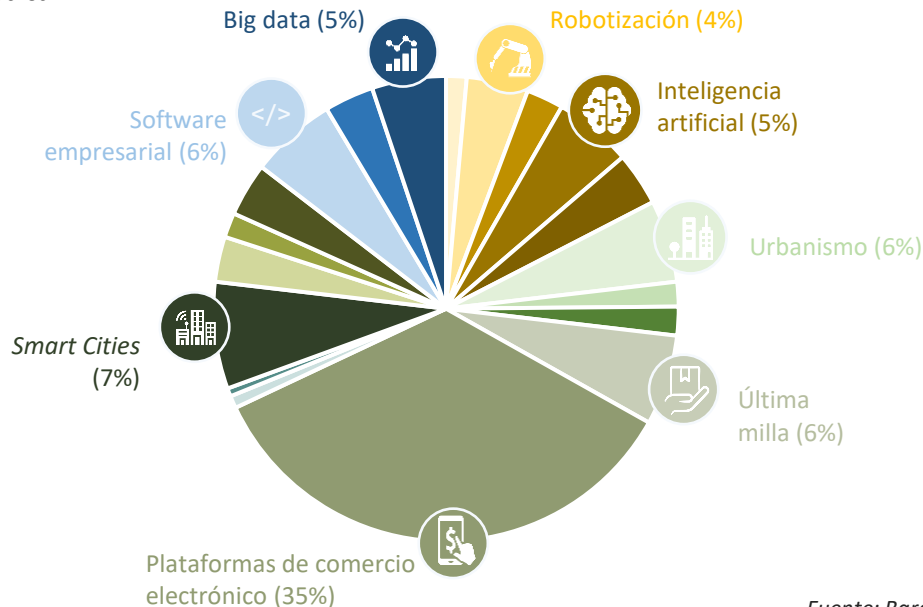


➤ Cuota de los desplazamientos de vehículos de mercancías en BCN



El ecosistema de *start-ups* catalán se compone de **352 *start-ups*** en el ámbito logístico, **154 agentes de apoyo** a estas *start-ups*, y genera casi **4.300 puestos de trabajo**.

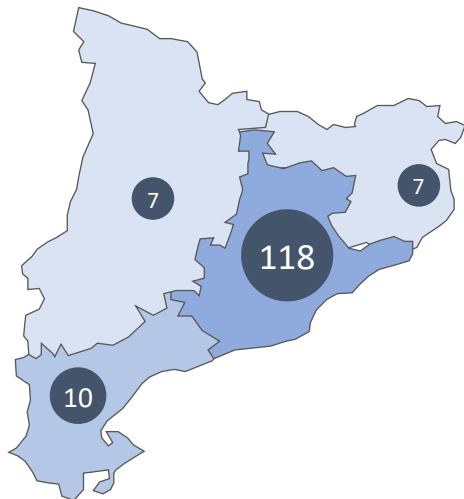
➤ Ecosistema *start-up* en logística



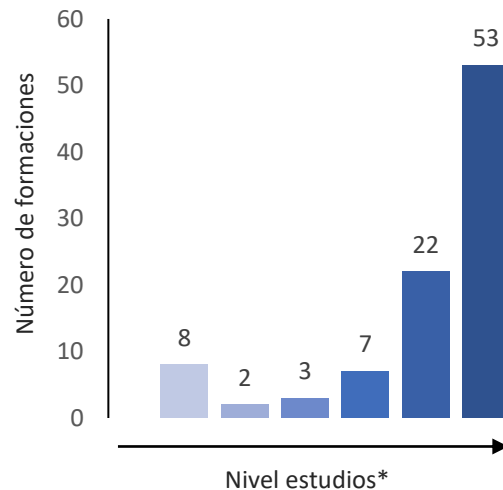
Fuente: Barcelona & Catalonia Startup Hub, Crunchbase.

La formación reglada en logística se concentra mayoritariamente en los niveles más altos de calificación (el 90% de la formación es de nivel universitario o posterior) y en Barcelona (83% de los cursos).

➤ **Distribución geográfica de la oferta de cursos en logística**



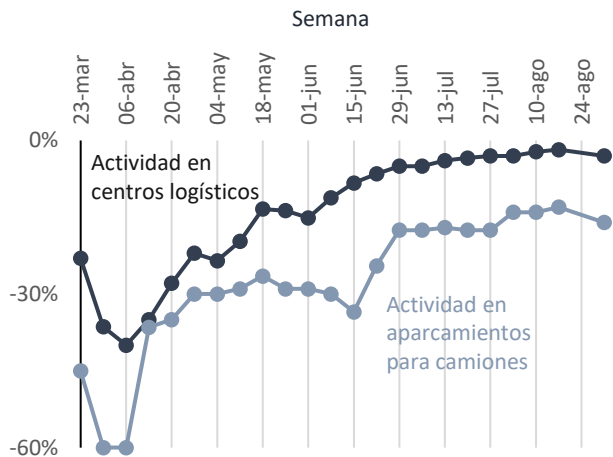
➤ **Oferta formativa según niveles de estudios**



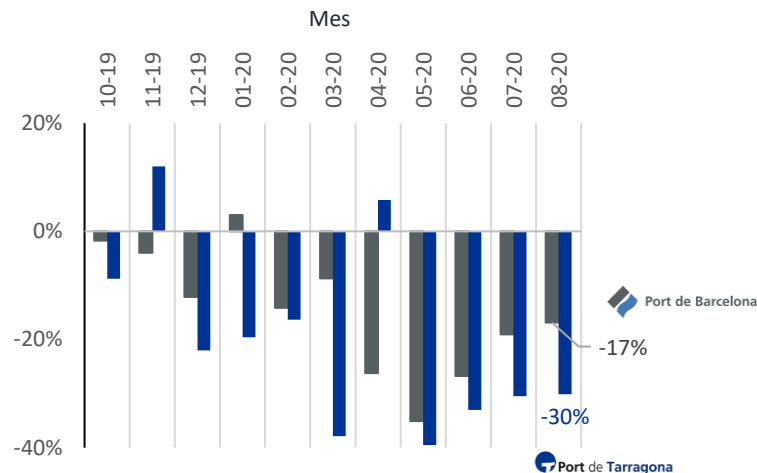
Los niveles contemplados son: certificado de profesionalidad, ciclo formativo de grado medio, de grado superior, grado universitario, postgrado, y máster universitario. Fuente: Servicio Público de Empleo de Cataluña, Departamento de Educación, universidades, otros centros de formación.

El Covid-19 y las medidas tomadas para combatirlo ha provocado una **contracción de la actividad logística general, que se va recuperando progresivamente con el resto de actividades económicas.**

➤ **Variación de la actividad de centros logísticos y aparcamientos para camiones en Cataluña**



➤ **Variación del tráfico portuario en los principales puertos de Cataluña**



Fuente: Departamento de Territorio y Sostenibilidad, Puertos del Estado

Acrónimos

APB:	Autoridad Portuaria de Barcelona
APT:	Autoridad Portuaria de Tarragona
CNMC:	Comisión Nacional de la Competencia
DGT:	Dirección General de Tráfico
DGTM:	Dirección General de Transportes y Movilidad (Generalitat de Cataluña)
FGC:	Ferrocarriles de la Generalitat
GLP:	Gas Licuado del Petróleo
GNV:	Gas Natural Vehicular
IC:	Institut Cerdà
ICAEN:	Instituto Catalán de la Energía
INE:	Instituto Nacional de Estadística
MITERD:	Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico
MITMA:	Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana
MMA:	Masa Máxima Autorizada
SCT:	Servicio Catalán de Tráfico
TMCD:	Transporte Marítimo de Corta Distancia
UTI:	Unidad de Transporte Intermodal

Observatorio de la Logística

Encontrará la versión completa del observatorio a:

www.cimalsa.cat

