

L'economia catalana ha reforçat durant la crisi el seu paper exportador, que compensa la davallada de la demanda interna. Al mateix temps, la seva situació geogràfica ha fet que es converteixi en un dels centres neuràlgics de la logística europea.

## Catalunya, centre logístic del sud d'Europa

**M**és de sis milions de metres quadrats. Són la quantitat de superfície útil de magatzem logístic de què disposa Catalunya, que és en la primera posició a l'estat espanyol amb el 24% del pastís davant del 14% de la comunitat de Madrid. Enguany és l'única comunitat autònoma on el sòl continua creixent,

mentre a la resta de l'estat decreix o no augmenta. Aquesta és una de les moltes dades d'un estudi presentat per l'Observatori de la Logística, que integren el Departament de Territori i Sostenibilitat i l'empresa pública Cimalsa, que analitza anualment l'evolució i les tendències del mercat de la logística i el transport a Catalunya.

Una altra de les dades que revela l'informe presentat (*Els indicadors de competitivitat del sistema logístic català 2013*) és el valor econòmic de les exportacions, que manté la bona tendència, cosa que fa que la balança comercial catalana –la diferència entre els béns que ven un país a l'exterior i els que compra a uns altres països, entre les exportacions i les importacions– es vagi reduint progressivament. Ho mostren les dades: els darrers dos anys, 2011 i 2012, les exportacions han crescut del 6% –gairebé el doble que al conjunt de l'estat espanyol– i les importacions han baixat del 4,1%.

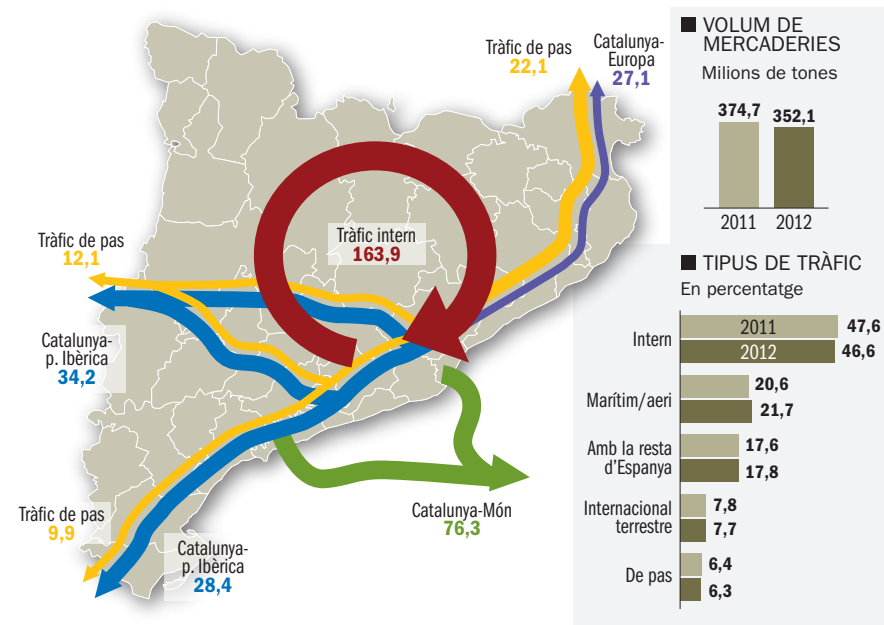
Pel que fa a les exportacions catalanes, el transport per carretera segueix mantenint l'hegemonia respecte a la



El transport per carretera continua sent el més utilitzat al Principat, tot i que augmenten força el marítim i l'aeri.

## Les mercaderies a Catalunya

Tràfic de pas, tràfic intern i exportacions



Font: port de Barcelona

resta de mitjans de transport. No obstant això, aquest predomini viari ha estat possible gràcies a l'augment del volum exportador dels transports marítim i aeri, que han acaparat la creixuda durant els darrers anys. Els sectors químic, d'automoció i d'alimentació i begudes concentren més de la meitat de les exportacions catalanes. Els béns i productes surten de Catalunya no sols per terra, incloent-hi el transport ferroviari, sinó també per mar i aire.

Concretament, l'any 2012 el sistema logístic català va gestionar fins a un total de 352 milions de tones de mercaderies, un volum lleugerament inferior a l'any anterior, especialment per la caiguda de la demanda interna. Gairebé la meitat d'aquesta quantitat, el 46,7%, va ser de tràfic intern de Catalunya. A continuació, amb el 21,7% del total s'hi va situar el tràfic marítim i aeri amb destinacions a l'estranger. Finalment, hi ha el tràfic amb la resta d'Espanya, que suposa el 17,8%; el tràfic internacional terrestre, amb el 7,7% i, per acabar, les mercaderies que són de pas per Catalunya –hi fan parada però tenen una altra destinació–, amb el 6,3%. El 73% de totes les exportacions va anar a parar a Europa, principalment a França, Alemanya, Itàlia i Portugal. No obstant això, aquesta destinació

ha perdut pes respecte d'unes altres regions del món, que es fan un lloc en la llista de compradors dels productes que surten de Catalunya.

Pel que fa al transport de carretera, tot i el retrocés de la demanda interna com a conseqüència de la recessió econòmica, els intercanvis amb l'estat espanyol guanyen cada cop més quota. Mentre el tràfic intern de Catalunya disminueix lleugerament, el tràfic amb la resta de l'estat augmenta sobre el total. Per la seva banda, el tràfic internacional és pràcticament idèntic a l'any anterior i augmenta el 4% respecte a l'any 2007. Si abans de la crisi el sector de la construcció representava gairebé la meitat de les operacions de transport viari, ara aquest percentatge se situa en el 24% després d'una caiguda de prop d'un 70% les seves operacions. Ara qui va al capdavant és el sector de les màquines, els vehicles i els objectes manufacturats amb el 34%.

No obstant això, Catalunya surt perjudicada la dotació d'infraestructures viàries. Entre els anys 2004 i 2011 el creixement interanual espanyol d'infraestructures va ser del 6%, mentre que a Catalunya amb prou feines va arribar al 3,7%. El Principat és, precisament, el territori amb més infraestructura viària de quatre o més carrils amb una

ràtio de 39,5 km per cada quilòmetre quadrat, un 23% superior a l'espanyola. Però la situació canvia quan es té en compte la població, perquè en aquest cas Catalunya no és tan beneficiada com unes altres zones. Espanya disposa de 343,4 km per cada milió d'habitants, mentre que Catalunya disposa de 168 km i l'Europa dels 27 en té 136,1. Només durant el darrer any analitzat, el creixement català d'infraestructures (5,6%) va superar l'espanyol (1,4%) com a conseqüència dels desdoblaments de l'eix Vic-Ripoll (C-17) i l'eix costaner (C-31). S'espera que aquest any es produeixi un nou punt d'inflexió amb l'entrada en servei de l'eix transversal.

La quota de participació del ferrocarril en les cadenes logístiques catalanes, tot i el retrocés de l'activitat, manté la tendència a l'alça, que es va iniciar l'any 2009. Enguany se situa en el 2,8%. En aquest creixement hi han tingut un paper fonamental els ports; per exemple, l'ús que se n'ha fet per al transport de contenidors de mercaderies cap al port de Barcelona s'ha incrementat fins el 150% en els darrers tres anys. La llista de la classe de mercaderies transportades l'encapçala, amb el 30% del pastís, les unitats de transport intermodal (UTI) per al transport marítim, és a dir, els contenidors. A continuació hi trobem uns altres béns, com ara els productes metal·lúrgics, els combustibles fòssils o les màquines, els vehicles i els objectes manufacturats. El 65% dels contenidors rebuts al port barceloní es dirigeixen a Saragossa. Darrere hi ha destinacions com Osca i Madrid.

Catalunya també se situa força a sota d'Espanya i també d'Europa respecte a la xarxa viària amb relació a la població, segurament per la falta d'inversió estatal. Catalunya disposava, l'any 2011, de només 246,4 km per cada milió d'habitants (un 7% superior a l'any anterior), mentre que Espanya i Europa disposaven, respectivament, 337,6 i 437,3 km. Tot i això, contiuva sent el territori amb més quilòmetres de via per metre quadrat, a un nivell molt superior a la mitjana espanyola i més o menys al mateix nivell que la mitjana europea. És una xarxa que entre els anys 2002 i 2011 va anar creixent d'una manera sostinguda.



El Saló Internacional de la Logística a la Fira de Barcelona. La superfície dedicada a la logística a Catalunya continua creixent malgrat la crisi.

Tot i el context de lleuger decreixement generalitzat durant els darrers anys, els fluxos que connecten amb la resta d'Europa, excloent-ne Espanya, França i Itàlia, mitjançant el transport marítim creixen gairebé el 12%. Això reforça l'important paper exportador que enguany han adquirit els ports catalans en contraposició amb el predomini de les importacions de l'etapa anterior, una diferència que es va eixamplant cada cop més, especialment des del començament de la crisi econòmica l'any 2009. L'any 2012, les exportacions dels ports van ser un 13% superiors a les importacions.

Els ports catalans milloren les seves connexions, però cada port segueix el seu camí. Durant el 2012, per exemple, la quota ferroviària del port de Barcelona va augmentar fins al 9,5%. El de Tarragona, no obstant això, va veure que el que creixia, fins al 19% respecte a l'any anterior, era el transport viari. A Barcelona el 80% de la quota és viària, mentre que a Tarragona prop del 70% és a través de canonada. Una de les dades més significatives

és l'augment del nombre de vehicles transportats (un 9% superior) o les matèries a granel d'ample ibèric (prop del 40%) al port barceloní.

En darrer lloc, hi ha el sector aeri català, que, segurament, és el més afectat pel que fa al transport de mercaderies, si bé queda contrarestat per les bones dades del volum de passatgers. Concretament, durant el darrer any, els aeroports catalans van tenir una caiguda del 2% quant al volum total de mercaderia transportada. No és una tendència exclusivament nostra, sinó que la càrrega aèria mundial també ha caigut en una mesura similar (1,5%). No obstant això, les tones transportades a Europa van caure el 9,5%, mentre que les mercaderies transportades a l'Orient Mitjà van créixer més del 130%, dada que reforça l'orientació de l'economia catalana no solament cap al món, sinó també cap a mercats nous.

La combinació de tots aquests transports, que formen cadenes intermodals per al transport de mercaderies, és un factor important per a l'eficiència del sistema logístic català. Durant els dar-

ters anys, la quota de transport intermodal a Catalunya ha anat augmentant a un ritme superior al 4% anual i ha pujat el 7% des de l'inici de la crisi. L'any 2012 van destacar l'augment de les combinacions ferrocarril-carretera (+6,1%) i transport marítim-carretera (+5,3%). Una altra dada rellevant és la tendència a la baixa del percentatge de desplaçaments en buit, que és un altre símptoma de la millora de l'eficàcia d'un sistema logístic.

D'aquesta manera, amb el creixement de metres quadrats de sòl Catalunya no solament es converteix en el principal magatzem espanyol de mercaderies i en un dels europeus més importants, sinó que també es consolida com un dels principals centres logístics del sud d'Europa. La situació geogràfica estratègica de Catalunya al Mediterrani i el fet que tingui unes bones infraestructures que permeten la intermodalitat comporten que hi arribin, en surtin i hi passin mercaderies en direcció a Europa i a tot el món.

*Nicolás Tomás*