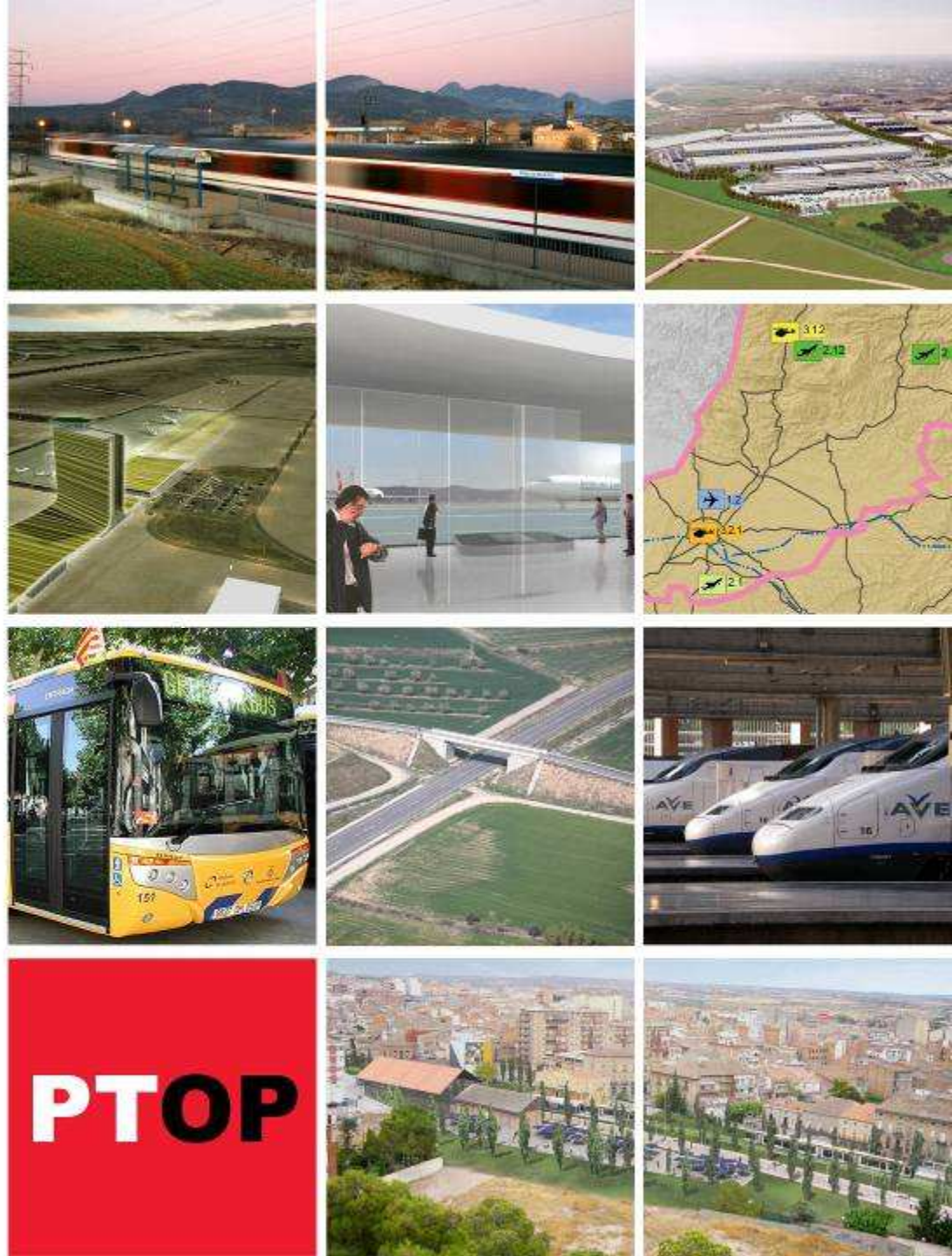


# Situació del transport de mercaderies per carretera a Catalunya



Manel Villalante i Llauradó

Director General del Transport Terrestre



Generalitat  
de Catalunya

**PTOP**

- **Principals magnituds**
  - Evolució del transport
  - Repartiment modal
  - Trànsit transfronterer
- **Reptes i mesures**
  - Els reptes del sector
  - Les directrius europees
  - El Pla d'Infraestructures del transport de Catalunya
  - El transport marítim
  - Mesures per la afavorir la intermodalitat
- **El sector empresarial del transport per carretera a Catalunya**
  - Anàlisi dels punts forts i febles del sector envers els altres modes
  - El futur del transport de mercaderies per carretera
- **Pla d'actuació del transport de mercaderies per carretera**
  - Impulsar les infraestructures al servei del transport i la logística
  - Vetllar pel compliment de les condicions necessàries per a l'exercici de l'activitat
  - Promoure accions que facilitin el desenvolupament de les iniciatives empresarials
  - Promoure accions de sensibilització des del sector cap a la societat

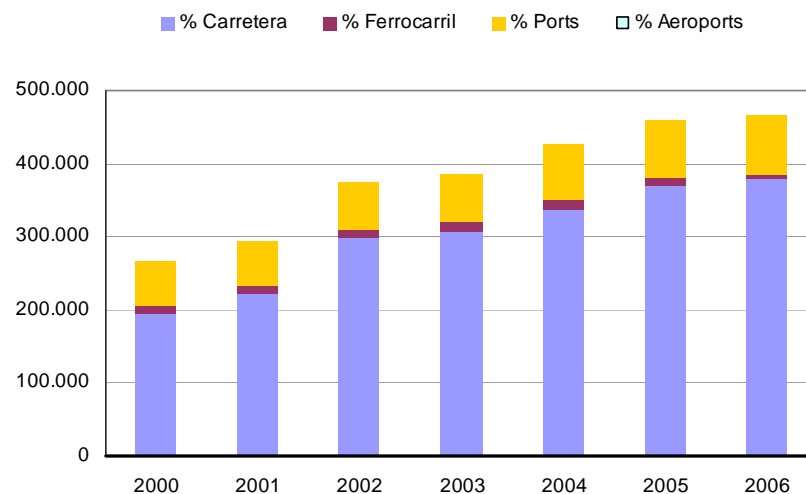
# Principals magnituds

# Evolució del transport de mercaderies (1)

El transport de mercaderies presenta una evolució creixent en els últims anys

- L'any 2006, el transport de mercaderies ha mogut un total de **467 milions de tones a Catalunya**.
- El transport de mercaderies s'ha incrementat **a raó d'un 10% anual** entre els anys 2000 i 2006.
- El transport per carretera representa aproximadament el 80%.

Evolució del transport de mercaderies (en milers de tones)



Font. Elaboració pròpia a partir de EPTMC, Renfe, AENA i AP

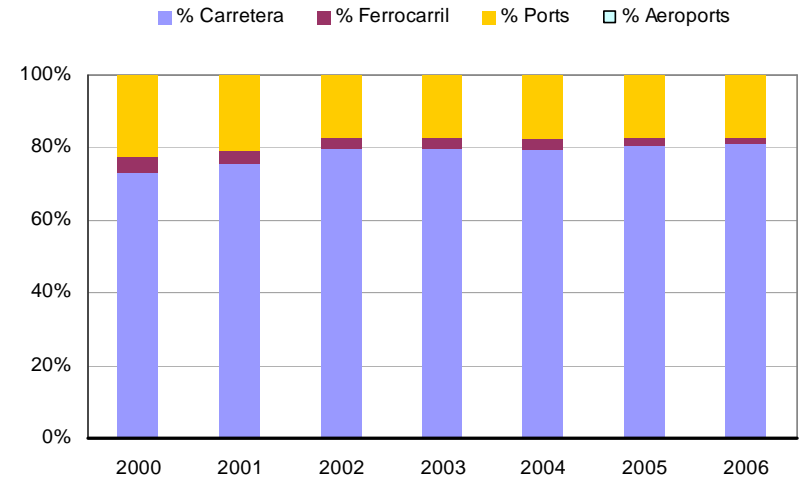
- A aquests volums de mercaderies, cal afegir-li el **trànsit de pas per Catalunya estimat en 23 milions de tones**, que no realitzen accions d'intercanvi en el territori català, i aproximadament **10 milions de tones més de camions internacionals** que intercanvien a Catalunya.

## Evolució del transport de mercaderies (2)

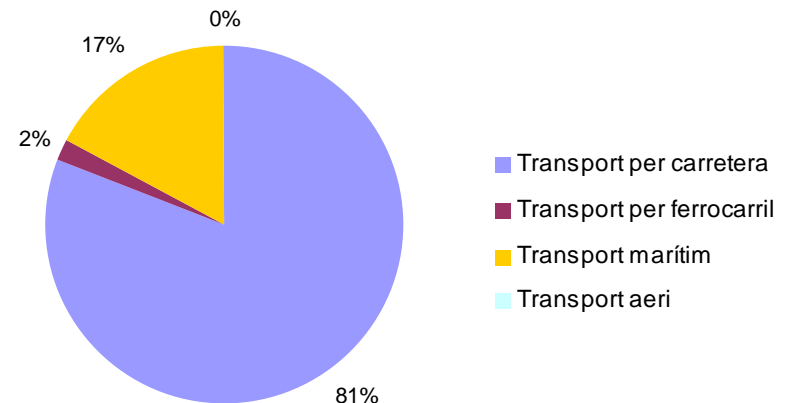
L'evolució del repartiment modal és favorable al transport de mercaderies per carretera

- L'any 2000, el **transport per carretera representava el 73%** del total transportat, mentre que a l'any 2006 ja representava el **81%**.
- El transport per **ferrocarril és l'únic que ha perdut quota modal**, però també transporta menys tonatge al 2006 que al 2000 (30%).
- El transport **portuari presenta un increment del 5% anual**, mentre que el transport aeroportuari és manté molt estable (1% anual).

Evolució del repartiment modal de mercaderies (en tones)



Repartiment modal de mercaderies a Catalunya (2006)

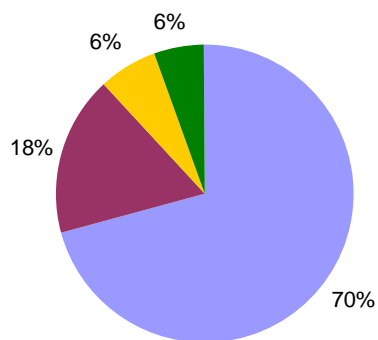


Font. Elaboració pròpia a partir de EPTMC, Renfe, AENA i AP

# Caracterització del transport per carretera

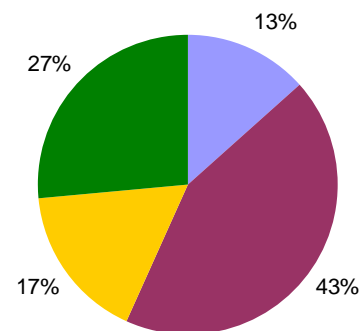
- Els moviments amb origen i destinació Catalunya representen el 70% del total de tones transportades, però únicament el 13% de les tones·km transportades
- El transport internacional per carretera (amb origen o destinació Catalunya o de pas) mou únicament el 12% del tonatge, però representa prop del 45% de les tones·km transportades

Transport de mercaderies per carretera a Catalunya  
(milions de tones)



- Intern, amb origen i destinació Catalunya
- Estatal, amb origen o destinació Catalunya
- Internacional, amb origen o destinació Catalunya
- Trànsit de pas

Transport de mercaderies per carretera a Catalunya  
(milions de tones·km)



- Intern, amb origen i destinació Catalunya
- Estatal, amb origen o destinació Catalunya
- Internacional, amb origen o destinació Catalunya
- Trànsit de pas

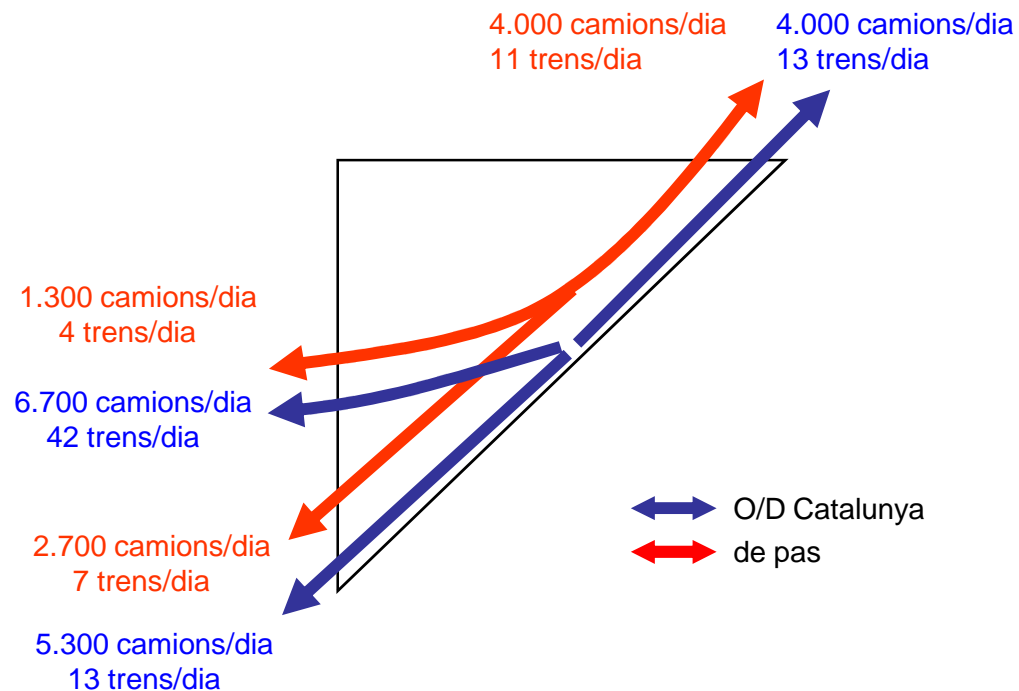
Font. Elaboració pròpia a partir de  
EPTMC i Observatori HF

# El trànsit de mercaderies a Catalunya

## Catalunya com a territori generador i atractor, però també espai de pas

- Al 2002 8.000 camions creuaven diàriament la frontera amb França i 16.000 més amb la resta de la Península Ibèrica, a 2007 ja són aproximadament 9.000 camions.
- Una part important del **trànsit de llarg recorregut que circula per Catalunya és de pas**: cada dia creuen Catalunya més de 4.000 camions i 11 trens.
- Els camions de pas circulen majoritàriament per l'AP-7 / AP-2 i per l'Eix Transversal.

### Principals fluxos de llarg recorregut i de pas (2002)

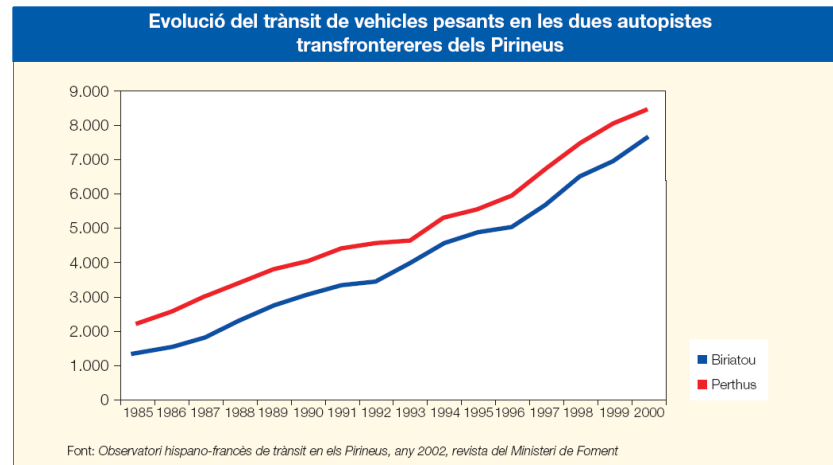


Font: SIMCAT (DPTOP), 2003

# El trànsit transpirinenc per carretera

L'evolució del transport de mercaderies transfronterer no ha parat de créixer

- Els fluxos per carretera representen un 96% del total de trànsit transfronterer i el 55% de les relacions entre la Península Ibèrica i Europa passa per Catalunya.



- El transport ferroviari de mercaderies a Catalunya presenta una quota modal del 4%. I en les relacions entre la Península i la resta d'Europa, un 61% de les tones transportades s'encamina per la xarxa catalana.

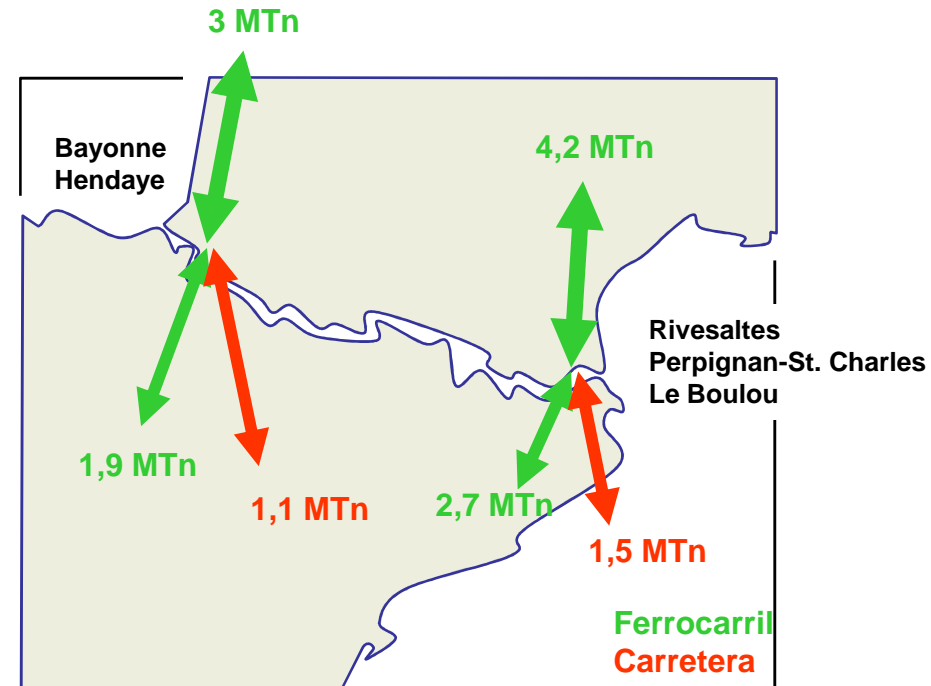


# El trànsit transpirinenc per ferrocarril

La quota mitjana del ferrocarril a través dels Pirineus és únicament d'un 4,2%

- Al Nord dels Pirineus arriben un total de 7,2 milions de tones anuals, de les quals un 36% intercanvien a la carretera a les terminals de Baiona, Hendaia, Perpinyà-San Carles, RivesAltes i El Boló.
- Dels 4,6 milions de tones que travessen els Pirineus amb ferrocarril, el 60% travessen per Portbou i la resta per Irun.

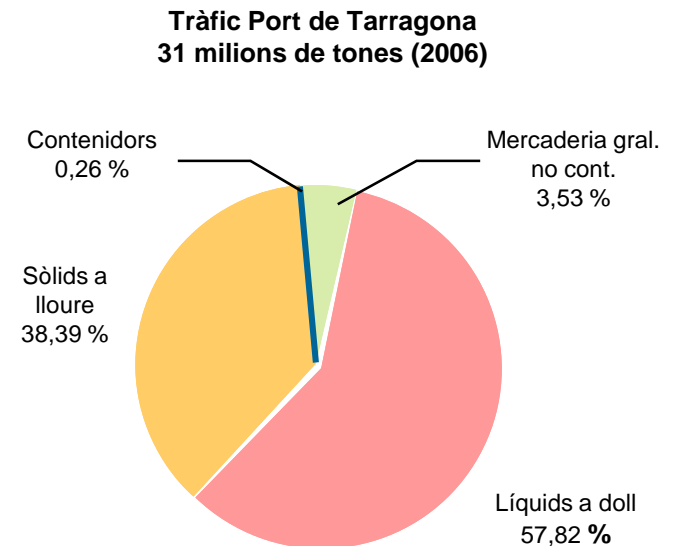
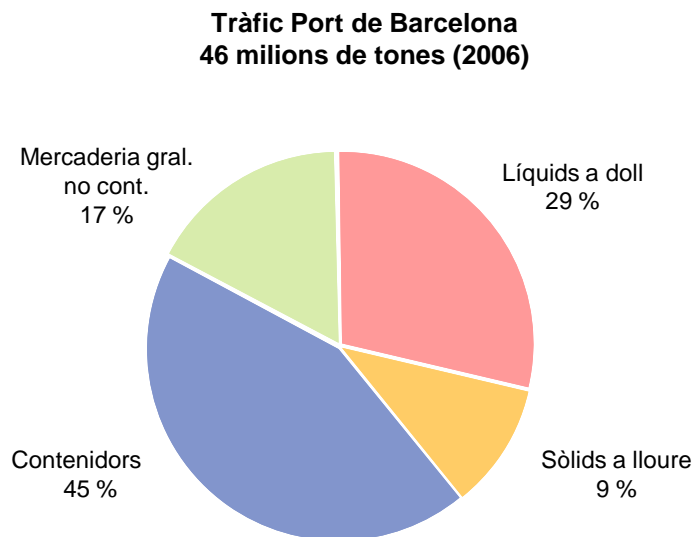
Trànsit fronterer. Any 2004



- L'efecte frontera, dissuasori per al ferrocarril, és degut en bona part a qüestions tècniques (diferència d'ample de via, electrificació,...), a més d'altres incompatibilitats lligades a temes jurídics (canvi de maquinista,...).

# Caracterització del transport portuari

- El tràfic de mercaderies portuàries mou 80 milions de tones anuals, dels quals el 58% correspon al Port de Barcelona, el 39% al Port de Tarragona i el 3% al conjunt de Ports de la Generalitat
- El Port de Barcelona, la resta d'activitats situades a la Plataforma Logística del Delta (PLD) i el Port de Tarragona són un node singular de generació i atracció de mercaderies, i ho seran més en el futur.



Font: Memòries Autoritats Portuàries

# Reptes i mesures

# El principals reptes del sector

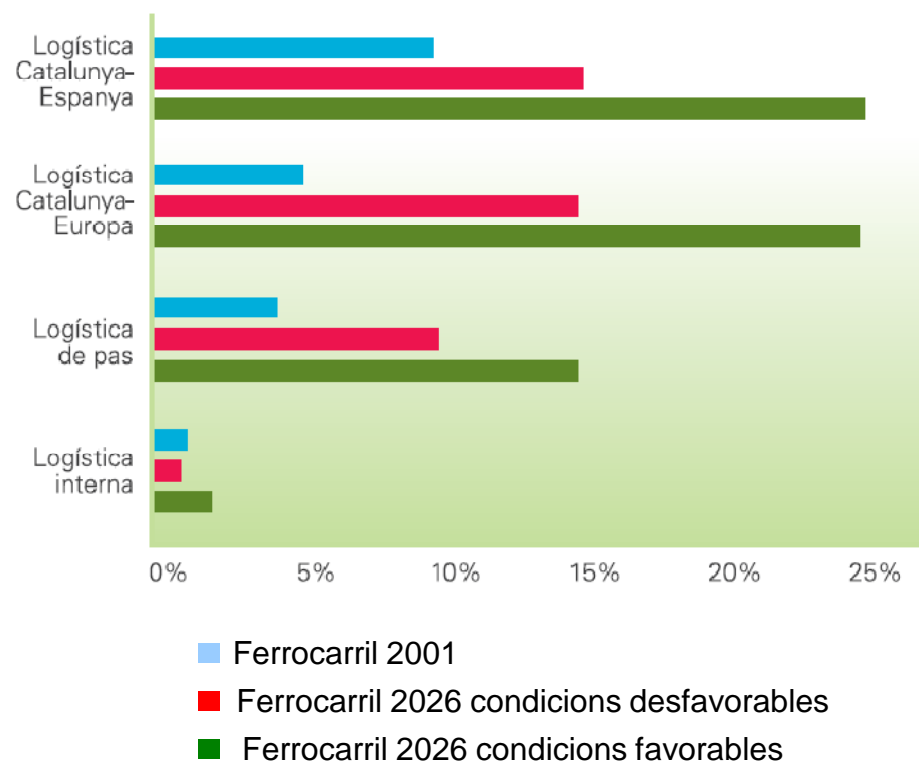
El sector del transport de mercaderies ha d'afrontar els següents reptes:

- **Incertesa sobre l'evolució dels costos energètics.**
- **Aposta de la UE per afavorir l'increment de la quota modal del transport ferroviari, marítim i aeri, especialment pel que fa a trajectes de llarg recorregut**
- **Condicionants d'interoperabilitat i colls d'ampolla infraestructurals, tant viaris com ferroviaris.**
- **Imatge negativa del transport de mercaderies per carretera, en quant a la sostenibilitat mediambiental i la seguretat vial**
- **Poca disponibilitat de les empreses respecte les tècniques combinades (transport marítim de curta distància i ferroutage)**
- **Desaparició de barreres d'entrada i liberalització del sector del transport**

## Afavorir el transport de mercaderies per ferrocarril, especialment de llarg recorregut

- Les directrius del PITC (2006-2026) pel transport de mercaderies aposten per afavorir el transport de mercaderies per ferrocarril i assolir **un 11% de quota de repartiment modal** al 2026.
- Un dels objectius és afavorir principalment el **ferrocarril de llarg recorregut**, especialment en les relacions de Catalunya amb Europa i/o Espanya
- Amb tot, el **transport terrestre seguirà augmentant a raó d'un 3,4% anual**, d'acord amb el Llibre Blanc del Transport de la UE.

Repartiment modal del ferrocarril 2001 - 2026

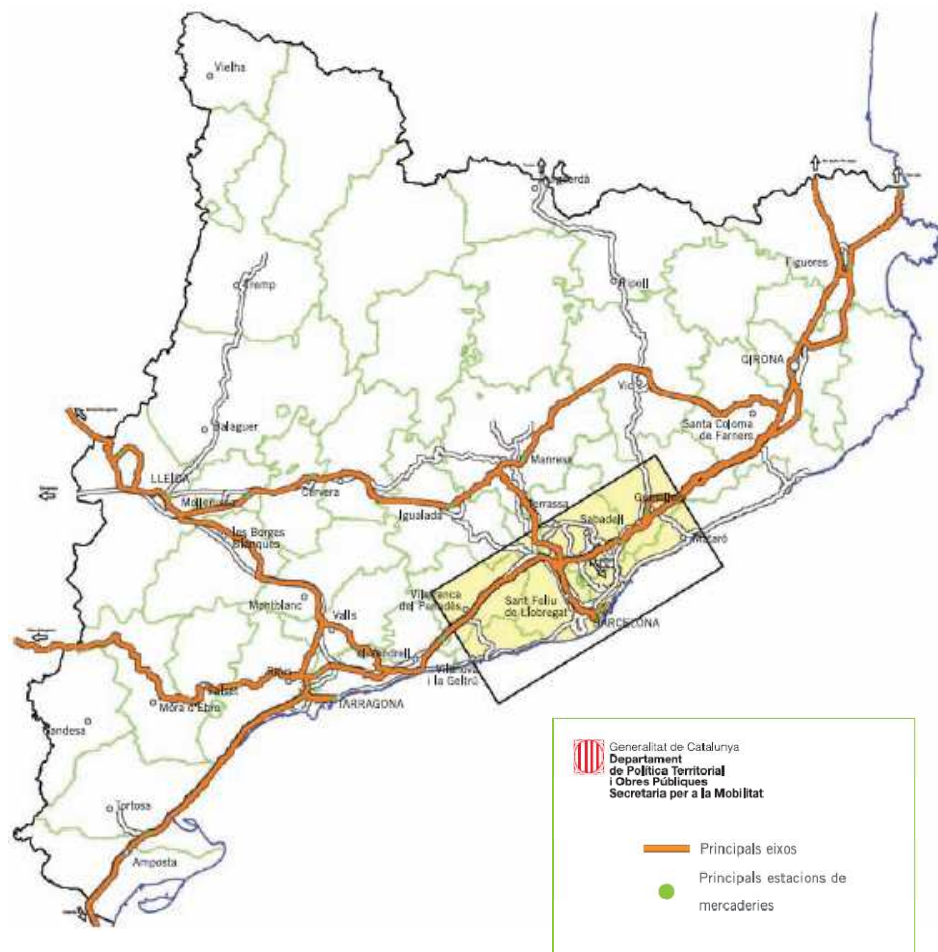


Font: PITC 2006-2026 (DPTOP)

## El Pla d'Infraestructures de Transport de Catalunya 2006 – 2026 (PITC)

- El PITC impulsa el transport de mercaderies de ferrocarril proposant:
  - L'ampliació de capacitat de tot el corredor prelitoral des d'Ampost a Maçanet.
  - La creació d'un nou eix per l'interior de Catalunya (ETF)
  - Mesures per afavorir la intermodalitat.
- El PITC reconeix que també altres condicionants del mercat del transport i de les estratègies dels operadors logístics influiran decisivament en aquest objectiu.

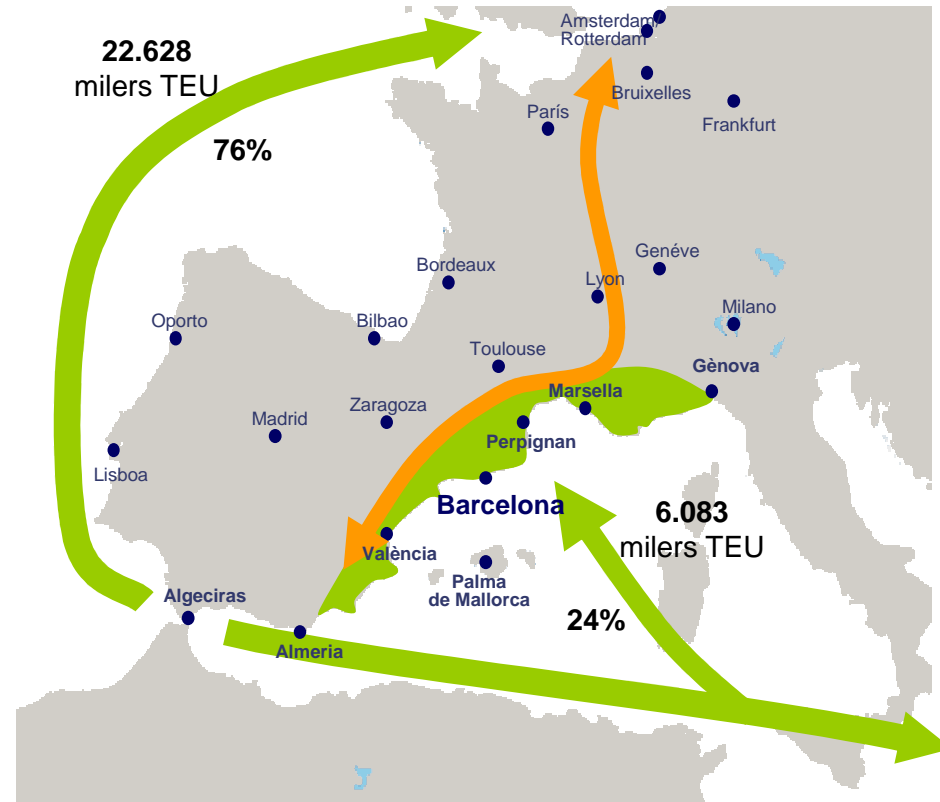
### Proposta de xarxa ferroviària de mercaderies del PITC



## Afavorir les interrelacions marítimes al Mediterrani i esdevenir la Porta Sud d'Europa

- Els Plans Directors dels Ports i les seves estratègies preveuen un creixement del seu trànsit de mercaderies.
- Dotar el hinterland portuari dels espais logístics necessaris per optimitzar l'activitat portuària, la instal·lació d'operadors, la penetració continental, la distribució i la transferència modal
- Promoure l'eficàcia i la capacitat portuària

## Trànsit de mercaderies provinents de l'Extrem Orient en milers TEU. Any 2003



Font: Port de Barcelona

## Impulsar mesures per afavorir la intermodalitat en el transport de mercaderies

- Impuls del **Transport Marítim de Curta Distància** (Short Sea Shipping)
- Desenvolupament dels **Plans directors ferroviaris dels ports**, tot garantint:
  - l'accessibilitat a l'entorn immediat del port
  - l'encaminament del tràfic de mercaderies a la frontera que permeti aprofitar l'avantatge competitiu del port,
  - i la complementarietat amb les xarxes europees, en especial la xarxa francesa.
- Cal encara impulsar i **desenvolupar el ferroutage** o autopistes camió-tren.



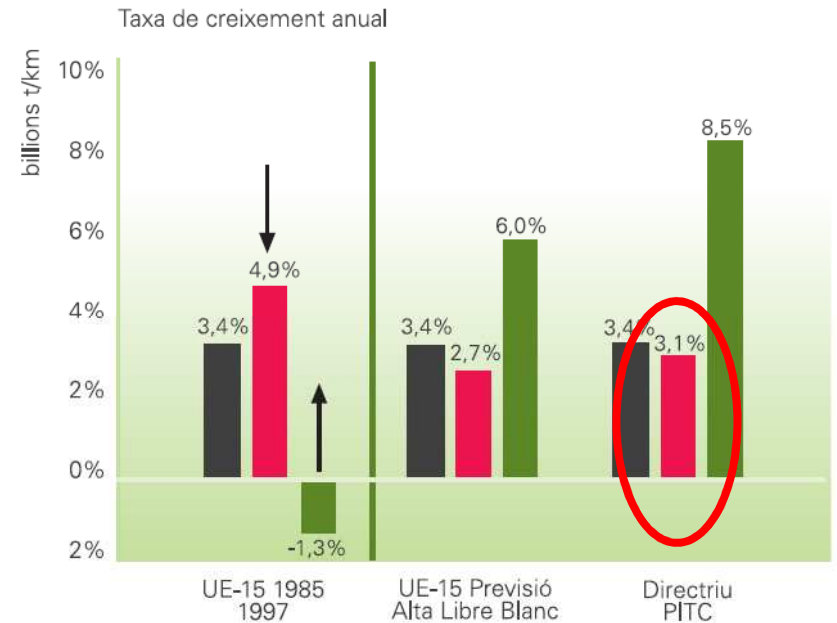


# La importància del transport per carretera

## El transport de mercaderies per carretera seguirà mantenint la seva hegemonia

- El transport terrestre ha de mantenir un creixement sostingut del transport de mercaderies al 3,4% anual, tal i com preveu el Llibre blanc de transports.
- El transport de mercaderies per **ferrocarril ha d'augmentar un 8,5% anual** fins al 2026.
- El transport de mercaderies per carretera seguirà augmentant a raó d'un 3,1% anual, i mantindrà la seva hegemonia en el repartiment modal del transport de mercaderies

### Directriu PITC del transport de mercaderies



- Total terrestre
- Carretera
- Ferrocarril

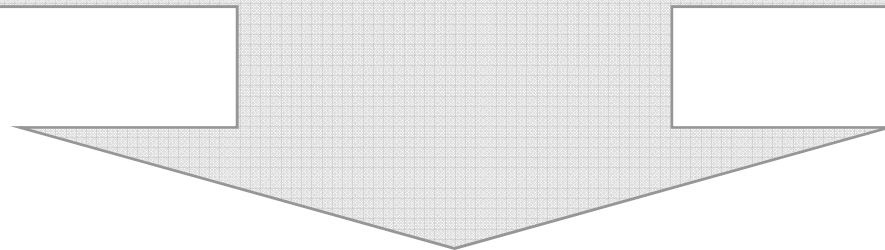
Font: PITC 2006-2026 (DPTOP)

# El transport per carretera

## Algunes tendències del sector

Algunes tendències de la mobilitat de mercaderies són, entre d'altres:

- Major segregació entre els centres de producció i la distribució
- Reducció dels estocs per a retallar els costos d'immobilitzat
- Implantació d'estratègies productives "Just in time" fomentant modes de transport ràpids, regulars i fiables



**Enviaments més petits i més freqüents**

**Increment de la importància del sector del transport**

**Transport de mig i llarg recorregut**

**Camió – Tren – SSS**

**Transport port a porta**

**Furgonetes - Camionetes**

## El transport de mercaderies per carretera és clau per l'economia de l'Estat

El transport de mercaderies per carretera a Espanya presenta les següents característiques bàsiques a l'any 2006:

- **122.680 empreses** amb diferents formes jurídiques.
- **342.000 vehicles autoritzats** pel transport públic
- Un volum de càrrega transportada de **2.327 milions de tones**
- Representa el **3,3% del PIB**
- Un valor de mercat de **17.900 milions d'euros**, dels quals el 88% correspon al mercat estatal
- Així, el **volum de negoci derivat dels serveis de transport en l'àmbit nacional va créixer un 9,5%**, tres punts per sobre que el mercat internacional.



Font: El transporte de mercancías por carretera, DBK

# Importància econòmica del sector a Catalunya

El transport de mercaderies per carretera és important per l'economia catalana

El transport de mercaderies per carretera a Catalunya representa :

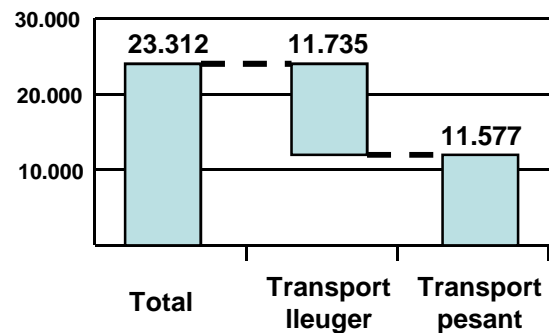
- 28.000 empreses amb diferents formes jurídiques.
- El 19% de les empreses espanyoles.
- El 3,8 % del PIB català.
- El 60% del Valor Afegit de tots els modes.
- El 6% del total del cens laboral.



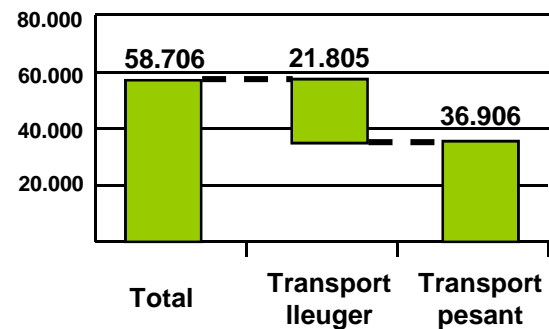
# El sector empresarial del transport per carretera a Catalunya

## SERVEI PÚBLIC

Nombre d'empreses de servei públic (2006)



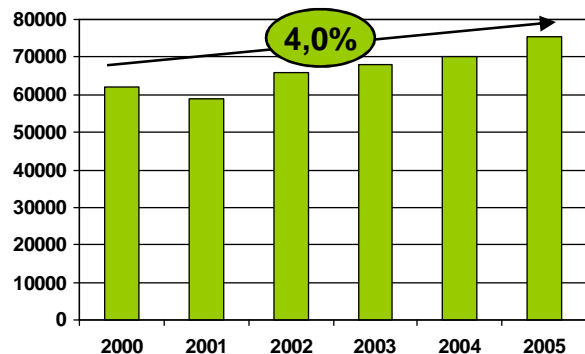
Nombre d'autoritzacions de servei públic (2006)



- Les empreses de servei públic a Catalunya es reparteixen en proporcions iguals entre el servei de transport lleuger i el de transport pesant
- El 63% de les autoritzacions de servei públic serveixen al transport pesant
- Es detecta una tendència a que les empreses de servei públic realitzin el transport pesant i les empreses de servei privat, internalitzin el transport capil·lar (vehicles lleugers)

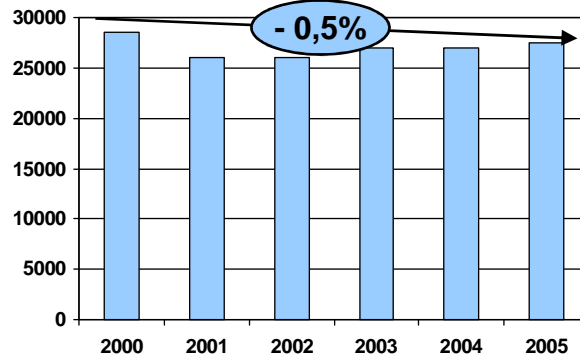
## SERVEI PÚBLIC

Nombre de treballadors



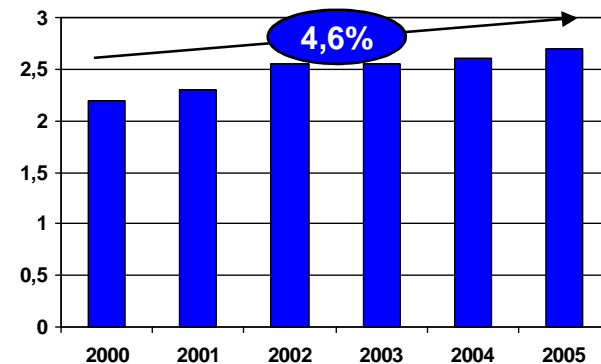
Font: Idescat

Nombre d'empreses

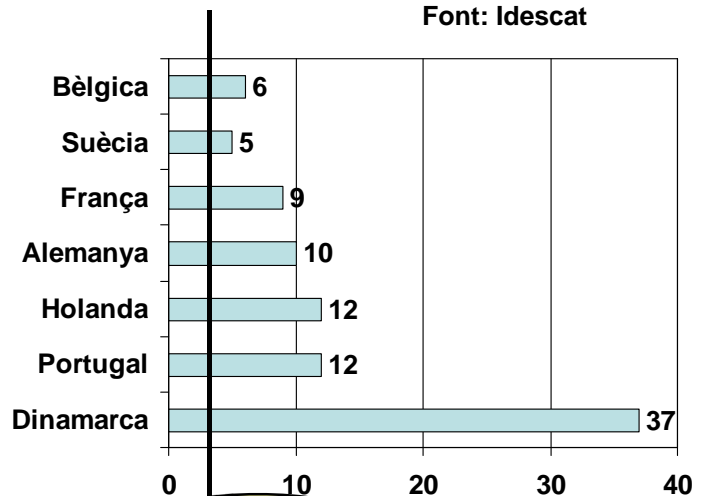


Font: Idescat

Nombre de treballadors per empresa



Font: Idescat



Font: Eurostat

Catalunya 2005  
3 empleats per  
empresa

■ A Catalunya, igual que al conjunt d'Espanya, la dimensió mitjana de l'empresa de transport té tendència a augmentar

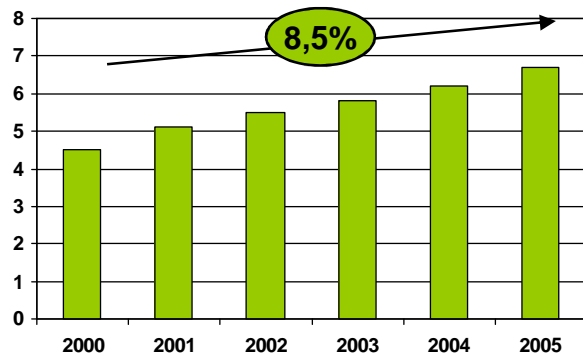
■ La situació, però, encara es troba allunyada de la resta de mercats europeus

Nota metodològica: s'entén com a sector del transport per carretera, el corresponent al CNAE 6024



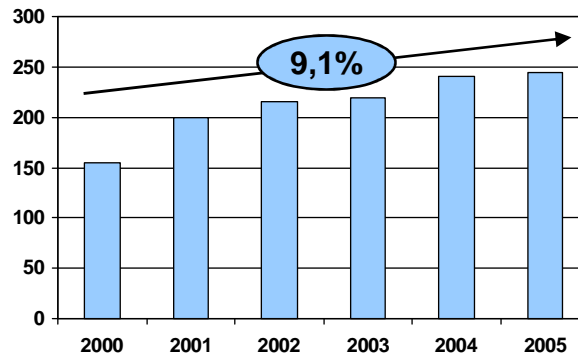
## SERVEI PÚBLIC

Facturació del sector (M€)



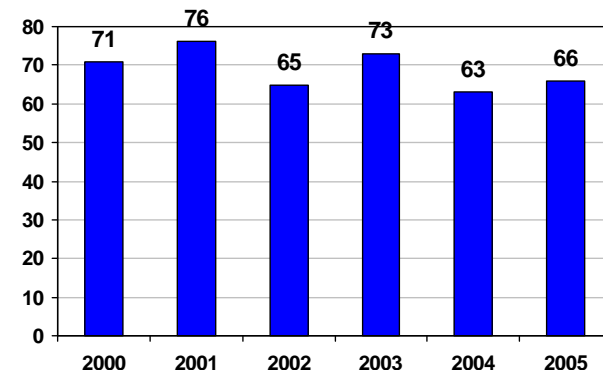
Font: Idescat

Facturació per empresa (milers €)



Font: Idescat

Facturació per tona a nivell d'Espanya (€/T.)



Font: Ine

- El creixement de la facturació per empresa confirma la tendència al creixement de la dimensió empresarial del sector
- L'evolució dels últims anys de la facturació per tona, no mostra l'augment dels costos de transport (combustible, costos de personal, inflació). Ens trobem, doncs, amb un sector on el marge cada cop és més reduït

Nota metodològica: s'entén com a sector del transport per carretera, el corresponent al CNAE 6024

## Anàlisi dels punts forts i febles del sector envers els altres modes

	Carretera	Marítim	Ferrovitari	Aeri
<b>Punts forts</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Flexibilitat horària</li> <li>• Rapidesa i fiabilitat</li> <li>• Trajecte sense ruptures de càrrega (porta a porta)</li> <li>• Facilitat per trobar càrrega de retorn</li> <li>• Nombre d'empreses: àmplia oferta</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Menor cost</li> <li>• Grans volums</li> <li>• Sostenibilitat</li> <li>• Seguretat (menor accidentalitat)</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Temps de trajecte molt reduït</li> <li>• Seguretat (no accidentalitat)</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mercat competitiu</li> <li>• Fluïdesa dels trajectes</li> </ul>		
<b>Punts febles</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Externalitats negatives (ambientals, accidents...)</li> <li>• Predomini d'empreses de dimensió petita.</li> <li>• Creixent cost operatiu</li> <li>• Congestió de la xarxa</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ruptura de càrrega (no capil·laritat)</li> <li>• Menor fiabilitat</li> <li>• Costos operatius càrrega/descàrrega</li> <li>• Rigidesa dels serveis (horaris)</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Externalitats negatives (gasos, sorolls, etc.)</li> <li>• Cost elevat</li> <li>• Reduïda capacitat de càrrega</li> </ul>
			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Monopoli</li> <li>• Temps de trànsit</li> <li>• Càrrega de retorn</li> </ul>	
			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Condicionat al transport de passatgers</li> </ul>	

## El futur del transport de mercaderies per carretera

### ENTORN REGULADOR

- Directiva de temps de treball
- Directiva Europea sobre la qualificació i formació dels conductors
- Tacògraf digital
- Intenció de repercutir a les empreses el cost econòmic que es desprèn de les seves externalitats

### EVOLUCIÓ MACRO/COMPETITIVA

- Creixement sostingut de la demanda de transport
- Demanda de serveis integrals
- Falta d'oferta d'empreses amb dimensió competitiva
- Tendència lenta a la concentració
- Impossibilitat de repercutir les pujades del preu del petroli a les seves tarifes

### FACTORS CLAU D'ÈXIT

- Busca d'economies d'escala.
- Inversions en capital fix i tecnologia (serveis de valor afegit)
- Expansió, globalització i aliances amb empreses d'altres països.
- Inversions en capital humà (formació).

- Creixents dificultats per a la petita empresa degut a les dificultats derivades de:
  - Increment del preu del petroli
  - Reducció de la jornada de treball efectiva
  - Creixent demanda dels carregadors de serveis d'alt valor afegit i d'àmbit internacional
  - Necessitats d'inversió en tecnologia
- Augment de les tarifes del transport per carretera
- Creació de forts grups empresarials a nivell internacional

# Pla d'actuació del transport de mercaderies per carretera

### Principals eixos d'acció

- Impulsar les infraestructures al servei del transport i la logística
- Vetllar pel compliment de les condicions necessàries per a l'exercici de l'activitat
- Promoure accions que facilitin el desenvolupament de les iniciatives empresarials
- Promoure accions de sensibilització des del sector cap a la societat

### Impulsar les infraestructures al servei del transport i la logística

- Promoció de zones d'aparcament i àrees d'estacionament i descans
- Millora dels eixos viaris i ferroviaris: desenvolupament de les previsions del PITC (2006-2026)
- Impuls de la intermodalitat: plataformes logístiques i infraestructures d'intercanvi

### Vetllar pel compliment de les condicions necessàries per a l'exercici de l'activitat

- Simplificació administrativa cap a l'administració electrònica
- Impuls de la resolució de conflictes: Junes Arbitrals
- Homogeneïtzació i racionalització de les activitats d'inspecció
- Millorar la informació de les empreses del sector: portal web, observatori de costos, difusió de normatives
- Establir mecanismes de defensa davant dels proveïdors

### Promoure accions que facilitin el desenvolupament de les iniciatives empresarials

- Formació de conductors i quadres: certificat d'aptitud professional
- Promoció de les noves tecnologies entre les PIME's i els autònoms
- Foment de la concentració i comercialització conjuntes. *Centrals de compres*
- Impuls de normatives de suport a l'activitat: codi de comerç
- Línia de convenis de finançament PIME
- Promoure la internacionalització: missions comercials



### Promoure accions de sensibilització des del sector cap a la societat

- Realització i difusió d'iniciatives per a la millora de la mobilitat i el medi ambient
- Elaborar estudis periòdics dels fluxos de transport de mercaderies per carretera
- Posar en valor la funció econòmica i social: campanya de comunicació

Gràcies per la seva atenció