



A.C.T.E.
ASOCIACIÓN DE CENTROS DE TRANSPORTE DE ESPAÑA



ESTUDIO DE IMPACTO DE LOS CENTROS DE TRANSPORTE EN ESPAÑA

Presentación de Avance

Barcelona
06 Febrero 2009

ARUP

❖ CONTEXTO DEL ESTUDIO DE IMPACTO

- ✓ Antecedentes
- ✓ Objetivos
- ✓ Alcance

❖ ANÁLISIS DE IMPACTO DE LOS **CT-PL**

- ✓ Económico
- ✓ Social
- ✓ Sectorial
- ✓ Medioambiental

❖ AVANCE DE CONCLUSIONES

CONTEXTO DEL ESTUDIO DE IMPACTO

I.1.- ANTECEDENTES

LOS **CT-PL** EN 1994

- Producto incipiente de escasa visibilidad
- Concepto de ordenación sectorial
- Actuaciones aisladas de iniciativa pública
- Actuaciones públicas concebidas para ordenar los usos del suelo a escala local
- Atomización y solape de competencias en la tramitación urbanística

LOS **CT-PL** EN 2008

- Realidad reconocida:
 - ✓ CC.AA. ⇒ Les posiciona competitivamente
 - ✓ Ayto.-Municipio ⇒ Aporta ingresos y empleo
 - ✓ Operador ⇒ Alta calidad a bajos costes
- Concepto de impacto económico, social y medioambiental
- Planificación centralizada de las actuaciones públicas (red y especialización) junto con actuaciones aisladas de carácter privado.
- Actuaciones públicas concebidas para ordenar el territorio a escala regional
- Concentración de competencias urbanísticas en las Administraciones Autonómicas. Procedimiento simplificado pero ralentizado por los EIA.

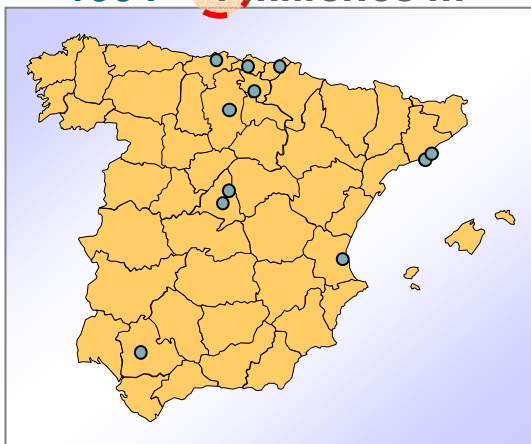
LOS **CT-PL** EN 1994

- Pequeños y medianos
- Oferta limitada de servicios básicos
- Vocación principalmente unimodal

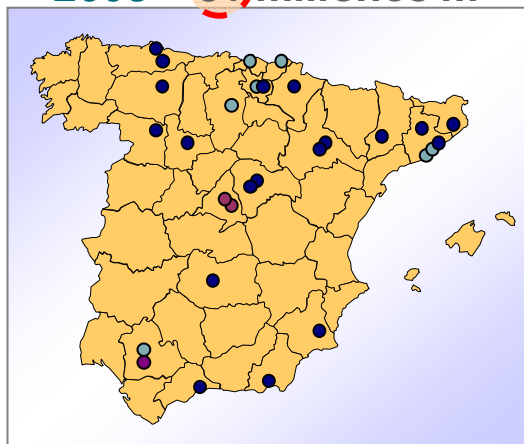
LOS **CT-PL** EN 2008

- Medianos, grandes y megaproyectos
- Oferta ampliada de servicios de apoyo y servicios avanzados
- Vocación intermodal creciente

1994 - 4 millones m²



2008 - 31 millones m²



A futuro - 145 millones m²



*La importante evolución que han experimentado tanto los **CT-PL** como su entorno, obligaba a realizar una **foto completa** de lo que son y representan y a **actualizar los indicadores** de medición para cubrir una mayor sensibilidad social y medioambiental.*

I.2.- OBJETIVOS

De la “realización” del estudio:

- Obtener una **foto** fiel y actualizada de la realidad de los **CT-PL** en España, así como del **importante impacto** económico, social y medioambiental que a día de hoy representan, realizando una proyección de su evolución a futuro y del impacto que serán capaces de generar.

De la “utilización” del estudio:

- Disponer de una **valoración** actualizada del entorno general de los **CT-PL**, como herramienta interna de cada centro para su referenciación y búsqueda de la excelencia en la gestión.
- Dotar de una mayor **transparencia** al mercado de los **CT-PL** en España.
- Disponer de argumentos de **reivindicación** de políticas públicas más favorables al desarrollo “racional y sostenible” de **CT-PL** en España y en Europa.
- Disponer de argumentos de **atracción** de nuevos agentes públicos y privados hacia los **CT-PL** en España: operadores, promotores, socios financieros, prestadores de servicios, etc.

I.3.- ALCANCE

Universo del estudio:

- Los **CT-PL** concebidos como:
 - ✓ Dotaciones de suelo, infraestructuras y servicios
 - ✓ para las empresas, personas y vehículos que en ellos trabajan
 - ✓ manteniendo una clara vocación de permanencia, servicio y gestión centralizada.
- Los 24 centros ACTE y algunos de los principales proyectos públicos y privados que no están en ACTE.

Enfoque del análisis:

- Valoración de **impacto** económico, social y medioambiental.
- Generación de **datos e información** agregada, segmentada y por ratios unitarios.
- Diferenciación entre la **foto** a 2008, la evolución 1994-2008 y las perspectivas de futuro.

ANÁLISIS DE IMPACTO DE LOS CT-PL

II.1.- ECONÓMICO

INVERSIONES

➤ **Conceptos:**

- ✓ Se han valorado las inversiones en urbanización, naves y otros edificios.
- ✓ No se ha considerado la inversión en suelo, por la gran heterogeneidad de dicho concepto según el proyecto, el modelo y su localización geográfica.
- ✓ Se está trabajando en la estimación de inversión en otros activos (intangibles).
- ✓ Se profundizará más adelante en un mayor detalle de conceptos de inversión según los usos del suelo: zonas intermodales, aparcamientos de pesados, etc.

➤ **Avance de resultados:**

1994-98 ⇨ **725mills€** 2005-09 ⇨ **5.350mills€** Futuro* ⇨ **26.200mills€**

Nota: Estimaciones en base a precios constantes 2008

** Horizonte 10-12 años desde 2009*



Aprox. 180€/m²

INGRESOS MUNICIPALES

➤ **Conceptos:**

- ✓ Se ha hecho una primera estimación de los ingresos por licencia de obra, a fin de estimar sus importes globales e intentar valorar su repercusión en la recaudación municipal (Capítulo 3 de los presupuestos).
- ✓ No se han considerado, dada la dificultad de efectuar estimaciones centro a centro que resulten homogéneas y representativas, otros conceptos importantes para la economía de los ayuntamientos: IBI, ingresos por licencias de primera ocupación y de actividad, cesiones obligatorias del aprovechamiento medio y mejoras de viario y otras redes por cesiones de suelo.

➤ **Avance de resultados:**

1994-98 ⇒ **26mills€** 2005-09 ⇒ **190 mills€** Futuro* ⇒ **915 mills€**

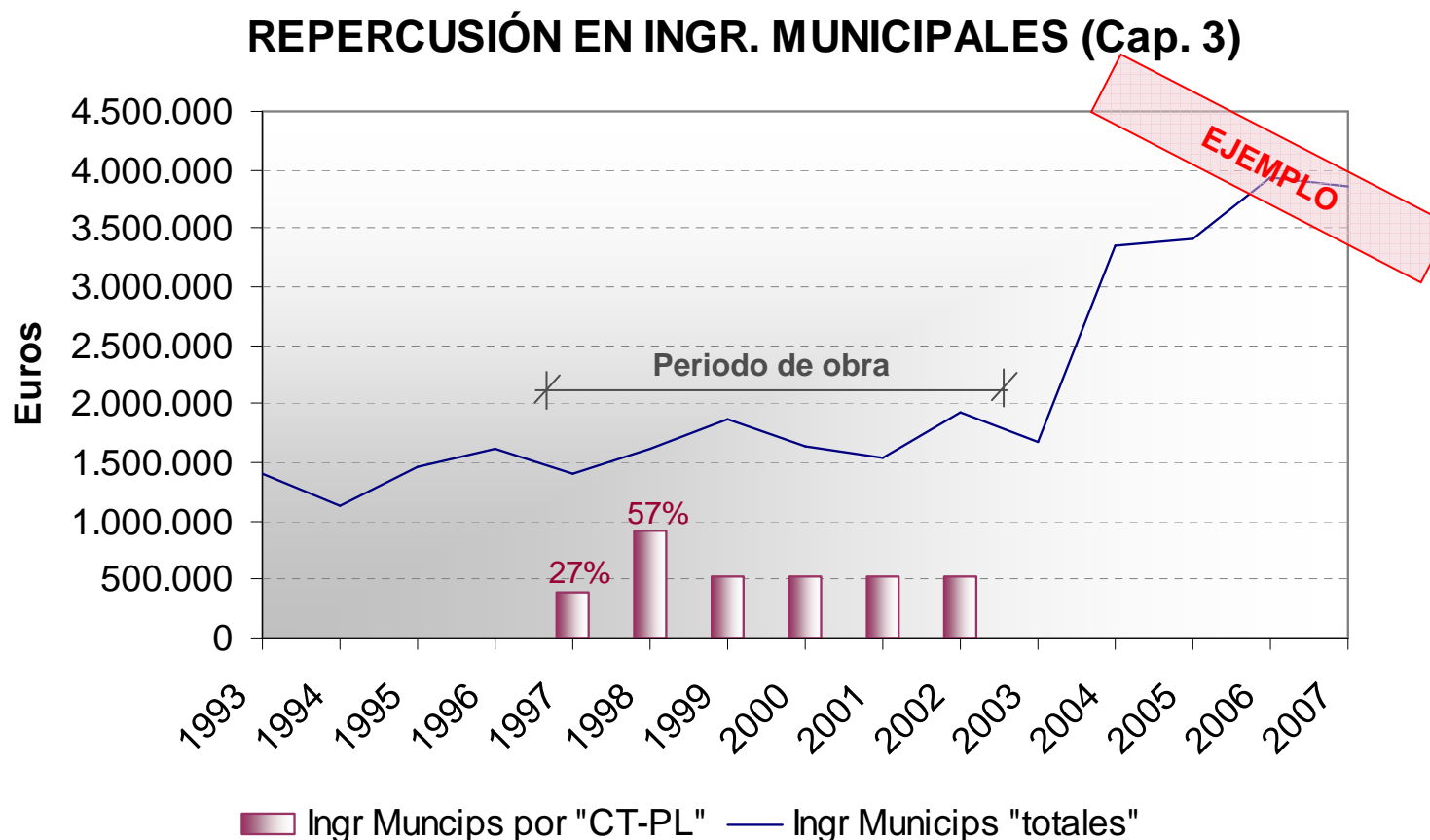
Nota: Estimaciones en base a precios constantes 2008

** Horizonte 10-12 años desde 2009*



Aprox. 6€/m²

- Ejemplo de repercusión de la recaudación por licencias de obras en un **CT-PL** sobre los ingresos presupuestados del Cap. 3 de un Municipio “pequeño”.



VAB

➤ **Conceptos:**

- ✓ Se calcula a partir de la aportación, en términos de VAB, por persona empleada en el **CT-PL** (sólo empleos directos).
- ✓ El ratio de aportación por empleado se ha calculado a partir del uso de diversas fuentes:
 - Estudios específicos y de detalle realizados por algún **CT-PL** (año 2006).
 - Cuentas económicas regionales (cifras 2006).

➤ **Avance de resultados:**

1994-98 ⇒ **625mills€/año** 2005-09 ⇒ **3.100 mills€/año** Futuro* ⇒ **21.000 mills€/año**

Nota: Estimaciones en base a precios constantes 2008

** Horizonte 10-12 años desde 2009*



Aprox. 150€/m²/año

II.2.- SOCIAL

GENERACIÓN DE EMPLEO

➤ **Conceptos:**

- ✓ Se calcula el empleo directo como número de puestos de trabajo localizados en los **CT-PL**.
- ✓ El empleo indirecto se estimará a partir del empleo localizado, para lo que se dispone de diferentes fuentes que permitirán ajustar con precisión esa relación.
- ✓ Se valorará igualmente la creciente participación del empleo femenino y de personas con minusvalías.

➤ **Avance de resultados:**

1994-98 ⇒ **11.550 empl.** 2005-09 ⇒ **56.000 empl.** Futuro* ⇒ **386.000 empl.**

Nota: Empleos directos medios en el año

** Horizonte 10-12 años desde 2009*



Aprox. 30 empl./ha

II.3.- SECTORIAL

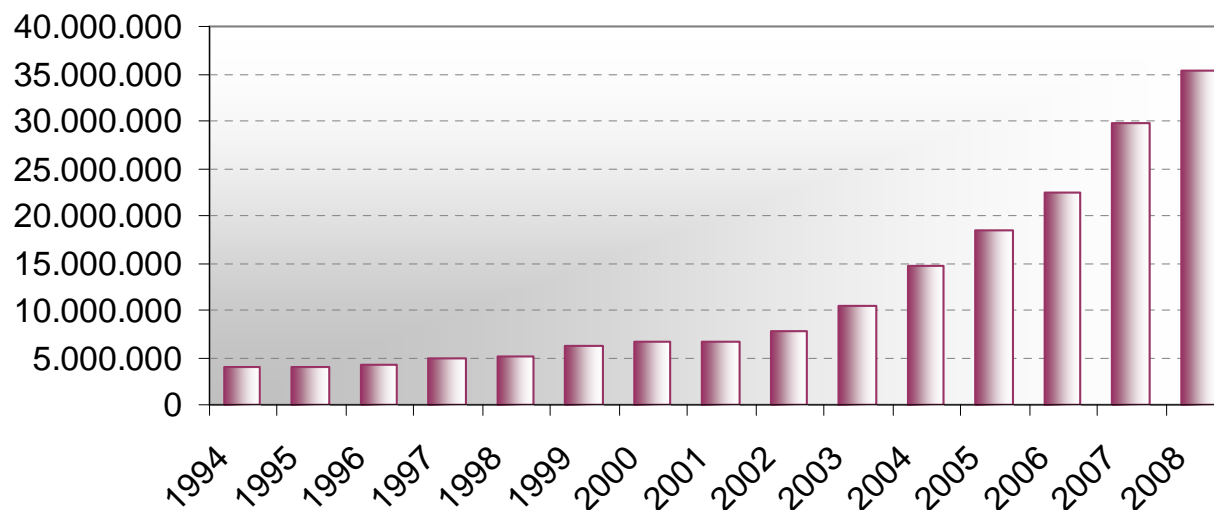
RED DE CT-PL

➤ **Conceptos:**

- ✓ Se valora la progresiva implantación de **CT-PL** a lo largo del territorio nacional, tanto en términos de localización física, como de oferta de m².
- ✓ Se analiza para dichos centros su pertenencia a redes de ámbito regional.

➤ **Avance de resultados:**

SUELO URBANIZADO EN CT-PL



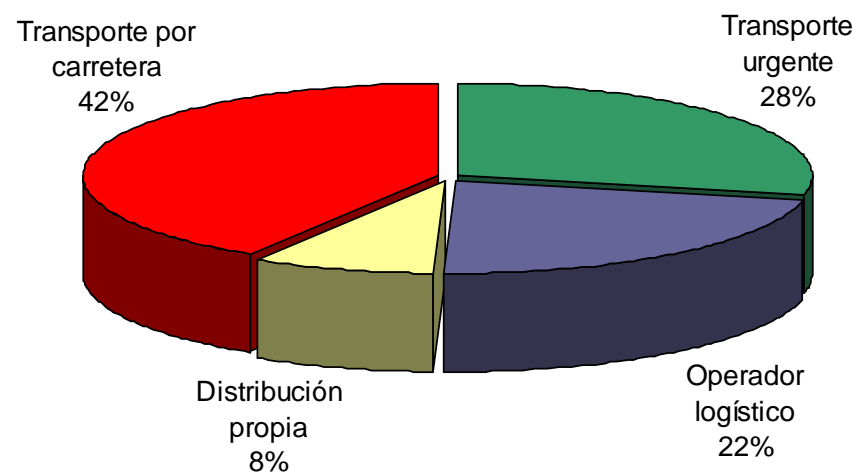
EMPRESAS

➤ **Conceptos:**

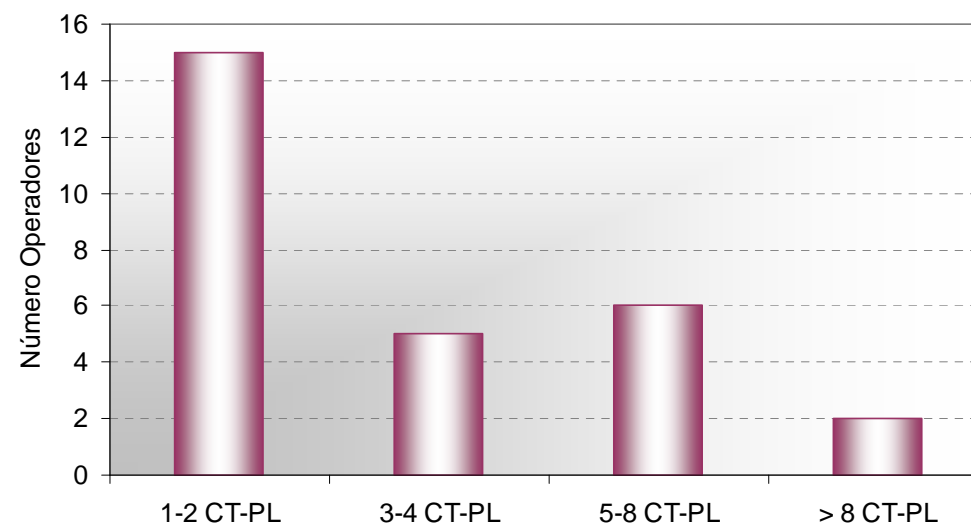
- ✓ La presencia de empresas especializadas en logística y transporte de mercancías se ha ido consolidando en los **CT-PL**.
- ✓ Se han analizado 28 compañías de ámbito nacional/internacional con presencia en los **CT-PL**, sumando 85 naves/instalaciones en total.

➤ **Avance de resultados:**

PERFIL OPERADORES EN CT-PL



PRESENCIA DE OPERADORES EN CT-PL



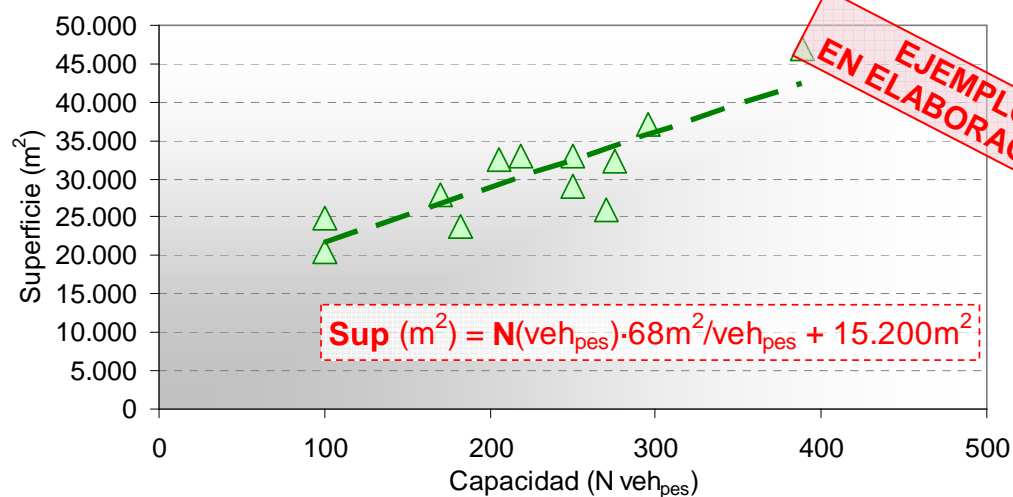
VEHÍCULOS

➤ **Conceptos:**

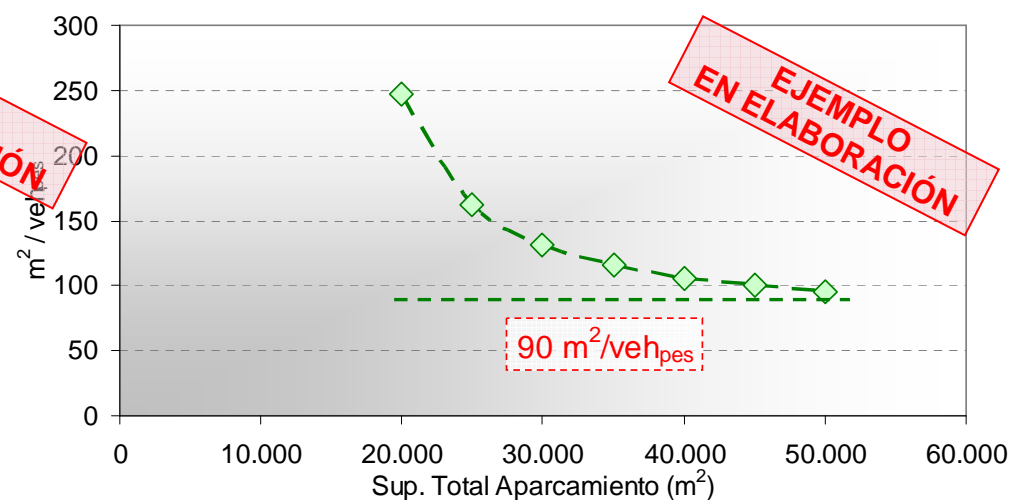
- ✓ Se está analizando la afluencia media de vehículos pesados en **CT-PL** (un mínimo de 15 millones de vehículos industriales en 2008).
- ✓ Se está comparando la superficie destinada a aparcamiento de vehículos industriales, con la capacidad en número de vehículos industriales (el ratio varía notablemente con el tamaño del aparcamiento, por instalaciones comunes, etc.).

➤ **Avance de resultados:**

CAPAC Vs SUPERF EN APARCAMIENTOS PESADOS



M²/VEH_{pes} PESADO SEGÚN TAMAÑO APARCAMIENTO



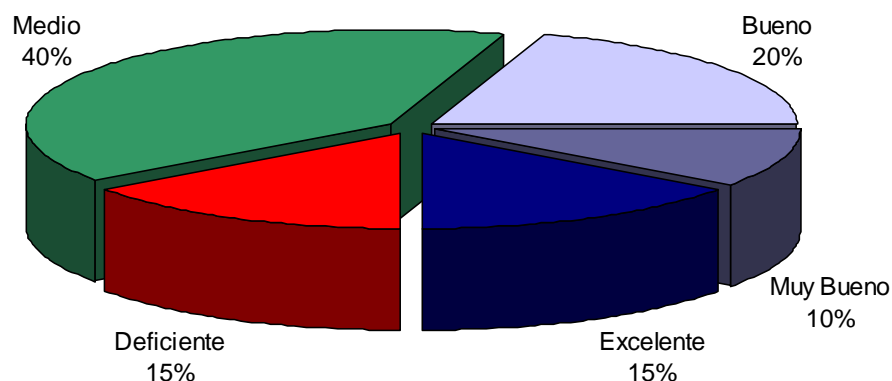
SERVICIOS

➤ **Conceptos:**

- ✓ Se están analizando los servicios prestados por los **CT-PL**, tanto por su tipología: básicos, al vehículo y de Valor Añadido, como por el nivel de servicio general del centro.

➤ **Avance de resultados:**

DISTRIBUCIÓN CT-PL POR NIVEL DE SERVICIO



	DESCRIPCIÓN	CATEGORÍA	FACTOR
<i>Generales</i>	Bar&Cafetería	Serv Básicos	2,0
	Contraincendios	Serv Básicos	2,0
	Control de accesos	Serv Valor Añadido	1,0
	Recogida de residuos	Serv Básicos	2,0
	Restaurante	Serv Básicos	2,0
	Servicios al conductor	Serv Valor Añadido	1,0
	Servicios de mantenimiento y limpieza	Serv Básicos	2,0
<i>A vehículos</i>	Aparcamiento de pesados	Serv Básicos al Vehículo	2,0
	Báscula	Serv Valor Añadido	1,0
	Estación de Servicio	Serv Básicos al Vehículo	2,0
	Lavado de camiones	Serv Valor Añadido	1,0
	Taller de reparación de camiones	Serv Valor Añadido	1,0
<i>A personas y empresas</i>	Aparcamiento de MMPP	Serv Valor Añadido	0,5
	Ocio	Serv Valor Añadido	0,5
	Servicios de Guardería	Serv Valor Añadido	0,5
	Centro de asistencia médica	Serv Valor Añadido	1,0
	Locales Comerciales	Serv Valor Añadido	1,0
	Mensajería&Paquetería	Serv Valor Añadido	0,5
	Seguros	Serv Valor Añadido	0,5
	Servicios de aduana	Serv Valor Añadido	0,5
	Centro de formación	Serv Valor Añadido	1,0
	Entidades bancarias	Serv Valor Añadido	1,5
	Hotel	Serv Valor Añadido	1,0
	ITV	Serv Valor Añadido	1,0
	Transporte Público	Serv Básicos	2,0
	Vigilancia 24 h	Serv Básicos	2,0

FACTORES DE ÉXITO

➤ **Conceptos:**

- ✓ Se ha solicitado a los responsables de **CT-PL**, así como expertos del sector, sus valoraciones sobre una serie de los factores que han sido determinantes en el éxito de los centros que gestionan.

➤ **Avance de resultados:**

Diseño de la Oferta

- Flexibilidad
- Precios

Entorno

- Ubicación estratégica
- Entorno socioeconómico
- Infraestructuras y equipamientos

Servicios de Valor Añadido

- Oferta de servicios en el Centro

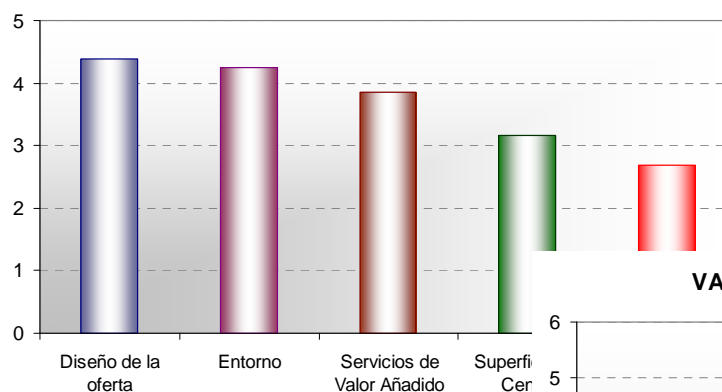
Superficie del Centro

- Dimensiones
- Posibilidades de ampliaciones

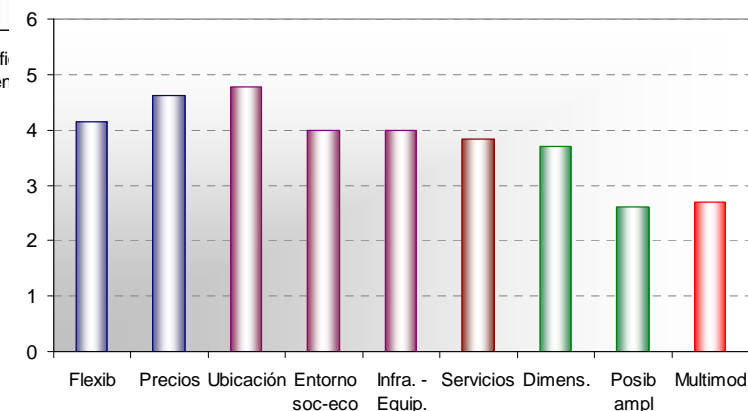
Multimodalidad

- Multimodalidad

VALORACIÓN "CRITERIOS" DE ÉXITO



VALORACIÓN "FACTORES" DE ÉXITO



II.4.- MEDIOAMBIENTAL

➤ Aportación de los **CT-PL**

- ✓ Ordenación del territorio y racionalización del transporte.
- ✓ Integración paisajística: arquitectura, altura limitada, calidad urbanística, etc.
- ✓ Recogida selectiva de residuos y sistemas de reciclaje.
- ✓ Optimización consumo recursos: ahorro energético y reutilización materiales.
- ✓ Uso de energías renovables y producción in situ (ahorro en transporte).
- ✓ Reducción impacto acústico en zonas residenciales.
- ✓ Protección del suelo: drenaje y tratamiento de escorrentías anti-erosión.

➤ Aportación de los **operadores y transportistas** (reducción emisiones CO₂):

- ✓ Formación en conducción eficiente (ahorro de 7-10% en combustible).
- ✓ Sustitución de equipos de gasolina/gasóleo por eléctricos y gas natural.

➤ **Intermodalidad**: reducción de emisiones y de congestión viaria.

>>> 16 trenes por semana centro península-puertos (85% contenedores-15% otras cargas) sustituyen a 45.000-50.000 camiones/año >>> unos 25 millones de camiones x Km.

CONCLUSIONES

CUANTITATIVAS (€ de 2008)	1994	2008	Futuro
➤ Datos agregados:			
✓ <u>Millones de m²</u>	4	31	145
✓ <u>Empleos directos</u> (media anual)	11.550	56.000	386.000
✓ <u>Inversión acumulada</u> (M€)	725	5.350	26.200
✓ <u>Ingresos licencias obra</u> (M€)	25,5	190	915
✓ <u>Aportación al VAB</u> (M€/año)	625	3.100	21.000
➤ Ratios unitarios (por m² de suelo):			
✓ <u>Empleos</u> por ha		30 empl./ha	
✓ <u>Inversión</u> por m ²		180 €/m ²	
✓ <u>Ingresos municipales</u> por m ²		6 €/m ²	
✓ <u>Aportación al VAB</u> por m ²		150 €/m ² /año	
➤ Datos segmentados (los anteriores):			
✓ Por <u>tamaños</u> de centro			
✓ Por <u>ubicación</u> respecto c. consumo			
✓ <u>Otros:</u> unimod-intermod, actividad,..			

CUALITATIVAS

- Ante una creciente involucración de nuevos y diferentes agentes, necesidad de una mayor y permanente **COMUNICACIÓN y COORDINACIÓN** entre agentes e intereses públicos y privados.
- Necesidad de aportar, en esa relación, criterios de **RACIONALIDAD y SOSTENIBILIDAD** al desarrollo de **CT-PL** y a su coordinación con los existentes:
 - ✓ Localización ⇒ Respecto a corredores nacionales y centros de consumo.
 - ✓ Especialización ⇒ Por actividad, por intermodalidad, por servicio, otros.
 - ✓ Dimensión ⇒ Dimensionamiento y faseado.
 - ✓ Desarrollo y explotación ⇒ Optimización de roles públicos-privados.
- Necesidad de un mayor **DESARROLLO NORMATIVO Y COMPETENCIAL** para homogeneizar, flexibilizar y agilizar, en la medida de lo posible, el desarrollo de **CT-PL** en todo el territorio nacional.

ARUP