

Proyecto Zona Franca de la provincia de Alicante

Documento Hoja de Ruta



Marzo 2017

Índice del documento

1. Resumen ejecutivo

2. Anexos

- Visión del proyecto por parte de los principales actores
- Análisis de potenciales ubicaciones
- Análisis comparativo de ZFs y figuras similares en España
- Análisis de las ZAL
- Análisis del Puerto de Alicante
- Análisis de proyectos logísticos en Levante
- Análisis benchmark de Zonas Francas en España
- Análisis de principales inversores y sectores en España y en el mundo: actuales y tendencias

Resumen Ejecutivo

1

Los objetivos del Proyecto encargado por la Diputación de Alicante a PwC incluían

- 1** Revisión de los estudios realizados hasta este momento
- 2** Contraste con los principales agentes públicos y privados de la Provincia y la Comunidad del interés del proyecto
- 3** Comparación y Benchmark con otras iniciativas nacionales
- 4** Configuración de alto nivel de la propuesta
- 5** Hoja de ruta para su implantación

Como conclusión de esta etapa, resulta necesario combinar una Zona de Actividades Logísticas (ZAL) con una Zona Franca para garantizar el atractivo y viabilidad del proyecto

Existe una visión compartida por todos los agentes públicos y privados de la Provincia de Alicante de la necesidad de desarrollar una apuesta por fortalecer el tejido logístico-industrial de Alicante reforzando el eje Elche – Alicante

¿Qué tipo de proyecto?

ZAL

Zona Franca

Puntos Fuertes

- Simplicidad de trámites
- Rapidez puesta en marcha
- El Estado, en su Plan de Infraestructura, ha identificado una ZAL en Alicante

- Aprovechamiento de sinergias por encadenamiento productivo en la ZF (proveedores+fabricantes)
- Idea – fuerza tractora con gancho y atractivo
- Capacidad de atracción de inversiones privadas

Puntos débiles

- Falta de atractivo
- Desconocimiento por el público (“otro polígono”)
- Necesidad de asegurar intermodalidad total y disponibilidad de espacio
- No ofrece sinergias adicionales de colaboración entre empresas a las industrias que se implanten

- Complejidad de trámites
- Demora en plazos (más de 2 años)
- Necesidad de compromiso firme de gran proyecto inversor
- Mayor inversión (cerramientos, control de entrada y salida mercancía) y vigilancia aduanera

La propuesta de PwC es que el proyecto sea una Zona de Actividades Logísticas con la posibilidad de desarrollar una Zona Franca en parte de sus ubicaciones

El eje Alicante – Elche posee todas las características necesarias para asegurar la viabilidad de un proyecto de Zona Franca en la provincia de Alicante



Sociedad

Con 1,85 Millones de habitantes es la 5ª provincia más poblada de España

Economía

Con 31 Millones de €, Alicante es la 4ª provincia con mayor PIB de España

Sectores Líderes

- Textil
- Calzado
- AgriFood
- Extracción de mineral
- Juguetes
- Turismo

Export/Import

- Exportación → 5,4 Millones de kg [Año 2015]
- Importación → 3,97 Millones de kg [Año 2015]

Ubicación en el Corredor Mediterráneo

- Núcleo clave en la infraestructura ferroviaria europea que conectará con el Sur de Francia.
- Abarca el 40% de las Export de España

Aeropuerto

Con 10.575.288 viajeros, el aeropuerto de Alicante – Elche es el 6º con mayor volumen

AVE

Conexión, con más de 20 trenes diarios, con Madrid y futura conexión con el Corredor Mediterráneo

Puerto

- Salida natural a Norte de África, Baleares y Canarias
- 2,6 millones de toneladas movidas en 2015

Autovías

- A-31, al centro peninsular
- AP-7, Mediterráneo (N y S) y Francia

Foco conocimiento

- Universidades, Parque científico, instituto tecnológico...

La Comunidad Valenciana está clasificada como la **octava gran región europea en estrategia FDI futura 2016/2017**

Adicionalmente, existen mecanismos europeos de financiación que pueden apoyar en las distintas fases del proyecto de ZF de Alicante
En concreto el programa CEF ha financiado proyectos similares en España en diferentes fases (estudios, planes, inversión física)

Connecting Europe Facility (CEF)

Descripción del Programa

- Ayudas financieras en el ámbito de las redes transeuropeas de transporte, telecomunicaciones y energía, para los Estados Miembro de la Unión Europea
- El Programa se desarrolla en el **período 2014-2020**, teniendo un presupuesto de 8.000 millones de Euros para la convocatoria actual
- Se ajusta a proyectos de interés común, debiendo contar, en su caso con la autorización y conformidad del **Ministerio de Fomento**

Objetivos del Programa

- En el ámbito del Transporte destacan:
 - Mejorar la interoperabilidad del transporte, cuellos de botella y tramos fronterizos
 - Garantizar sistemas de transporte sostenibles y eficientes a largo plazo → **Descarbonización** de los modos de transporte, tendiendo hacia medios con tecnologías hipocarbónicas. **Clave el ferrocarril**
 - Optimizar **la integración, interconexión e interoperabilidad** de los modos de transporte. Medido, entre otros, mediante:
 - N° de **plataformas logísticas multimodales**, que incluyan puertos terrestres, marítimos y aeropuertos conectados a la red ferroviaria
 - N° de **terminales de ferrocarril-carretera** mejoradas

Proyectos CEF	Dotación Económica
Corredor atlántico → Bergara- Bayonne (País Vasco)	450 mill €
Estudios y planes para desarrollar una terminal intermodal y ZAL (Murcia)	1 mill €
Conexión marítima y ferroviaria con el hinterland del Puerto de Valencia (Connect ValenciaPort)	12 mill €
Plataforma Logística intermodal de Constantí (Tarragona)	1,4 mill €
Futura prueba de Bilbao como Puerto clave del corredor Atlántico (País Vasco)	25 mill €
Plataforma Logística Intermodal del Sudoeste de Europa (Badajoz)	7,5 mill €

Fuente: Comisión Europea

Hoja de Ruta de la Zona Franca de Alicante

PwC

Marzo 2017

8

Para garantizar el éxito del proyecto resulta imperativo avanzar rápidamente ante la existencia de otros proyectos similares en Levante que afectan a su viabilidad

Otros proyectos en Levante

Valencia

- Valencia cuenta con un proyecto de Plataforma Intermodal Logística junto al Puerto, que se encuentra ya en fase de comercialización
- La superficie útil total de la Plataforma es de 375.000 m², siendo 310.000 m² de uso logístico y con cerca de 100.000 ya en comercialización

Cartagena

- El proyecto de ZAL de Cartagena se encuentra en este momento en la fase de elaboración de un estudio de viabilidad
 - No dispone de conexión ferroviaria en la actualidad
- La ampliación del puerto de El Gorguel, directamente relacionada con la ZAL de Cartagena, se encuentra ahora mismo a la espera de la decisión del Estado sobre el impacto ambiental previsto

Murcia

- La ZAL planteada en el área de Murcia capital, está en proceso de aprobación de los trámites autonómicos (Plan de actuación territorial y de ordenación)
 - Sin conexión ferroviaria



Existe unanimidad en el apoyo al proyecto de Zona Franca en el entorno económico e institucional de la provincia de Alicante así como en la implicación de todos los agentes clave

Necesidad del proyecto

- Alicante necesita un proyecto que potencie su capacidad de atracción de inversiones logísticas e industriales, con un marco institucional de apoyo y fomento a la actividad
- El valor de la existencia de una Zona Franca se percibe de manera diferente por los diferentes agentes de la Provincia, aunque se considera que ofrece, frente a otras figuras, las sinergias derivadas de un potencial encadenamiento productivo entre diferentes actores
- Las sinergias y el establecimiento de empresas fomentado por la ZF potenciará los tráficos del Puerto

Actores clave del proyecto

- La implicación y apoyo de los Ayuntamientos de Alicante y Elche, la Autoridad Portuaria, la Diputación, Generalitat Valenciana así como el apoyo del Estado, y de actores privados como la Cámara de comercio o asociación de empresarios se considera un elemento clave

Ubicaciones del proyecto

- El Puerto de Alicante dispone de espacios y es una ubicación unánimemente mencionada por todos los agentes
- La ubicación preliminarmente planteada en Elche (Parque Empresarial, junto a Polígono Torrellano) no se encuentra disponible y el Ayuntamiento de Elche ha planteado otra ubicación, más alejada y sin comunicación ferroviaria, Porta d'Elx
- Igualmente, en Alicante se han identificado otras potenciales ubicaciones con interés para el proyecto (terrenos de la antigua Coca Cola, Las Atalayas, La Serreta)

Visión del Puerto

- El Puerto debería especializarse en rutas (Canarias, África y Oriente Medio) y productos definidos, donde dispone de ventajas competitivas frente a otros puertos del entorno
- Con el calado actual del puerto, 14,5 m en muelle 17, pueden llegar buques feeder o los que realizan trayectos por el Mediterráneo, así como transoceánicos
- Se deben consolidar líneas feeder con hubs del Mediterráneo, como Algeciras o Argel

Igualmente, durante la ronda de contactos se han identificado una serie de factores que han de considerarse para garantizar el éxito del proyecto

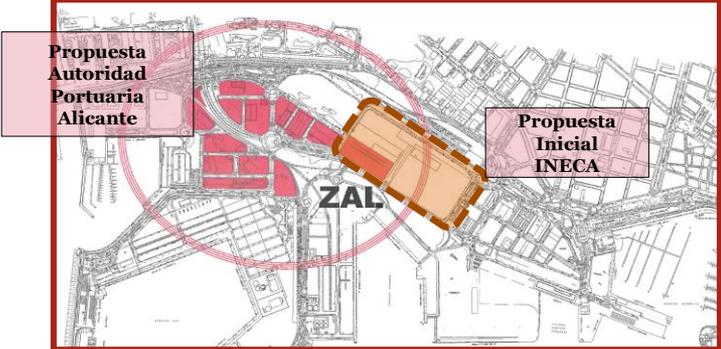
- Que el proyecto tenga un alcance **provincial** y evite impacto negativo sobre otras áreas de la provincia o inversiones ya en marcha en la Provincia
- Que se desarrolle una **visión por fases del proyecto**, para poder ir incrementando su alcance geográfico y sectorial
- Que el proyecto apueste por **sectores emergentes y de futuro**, aprovechando y potenciando el tejido industrial, social y de conocimiento existente en la provincia de Alicante
- Favorecer la **colaboración público – privada** en el proyecto
- Que el proyecto esté liderado por personas con probada experiencia técnica independientes de la presión política, y cuente con los siguientes roles:
 - Co-liderazgo de Elche y Alicante
 - Impulso de la Diputación y Generalitat
 - Integración con la estrategia de la Autoridad Portuaria de Alicante
 - Apoyo del Estado
 - Participación activa de los agentes privados más relevantes del territorio

El proyecto de Zona Franca de la provincia de Alicante plantea desde un inicio una doble ubicación (Puerto de Alicante y una ubicación en el eje Alicante - Elche), con una superficie total aproximada de 700.000 m²

ZF provincia Alicante ≈700.000 m²

Puerto 70.000 m²

≈600.000 m² **Ubicación complementaria en eje Elche-Alicante**



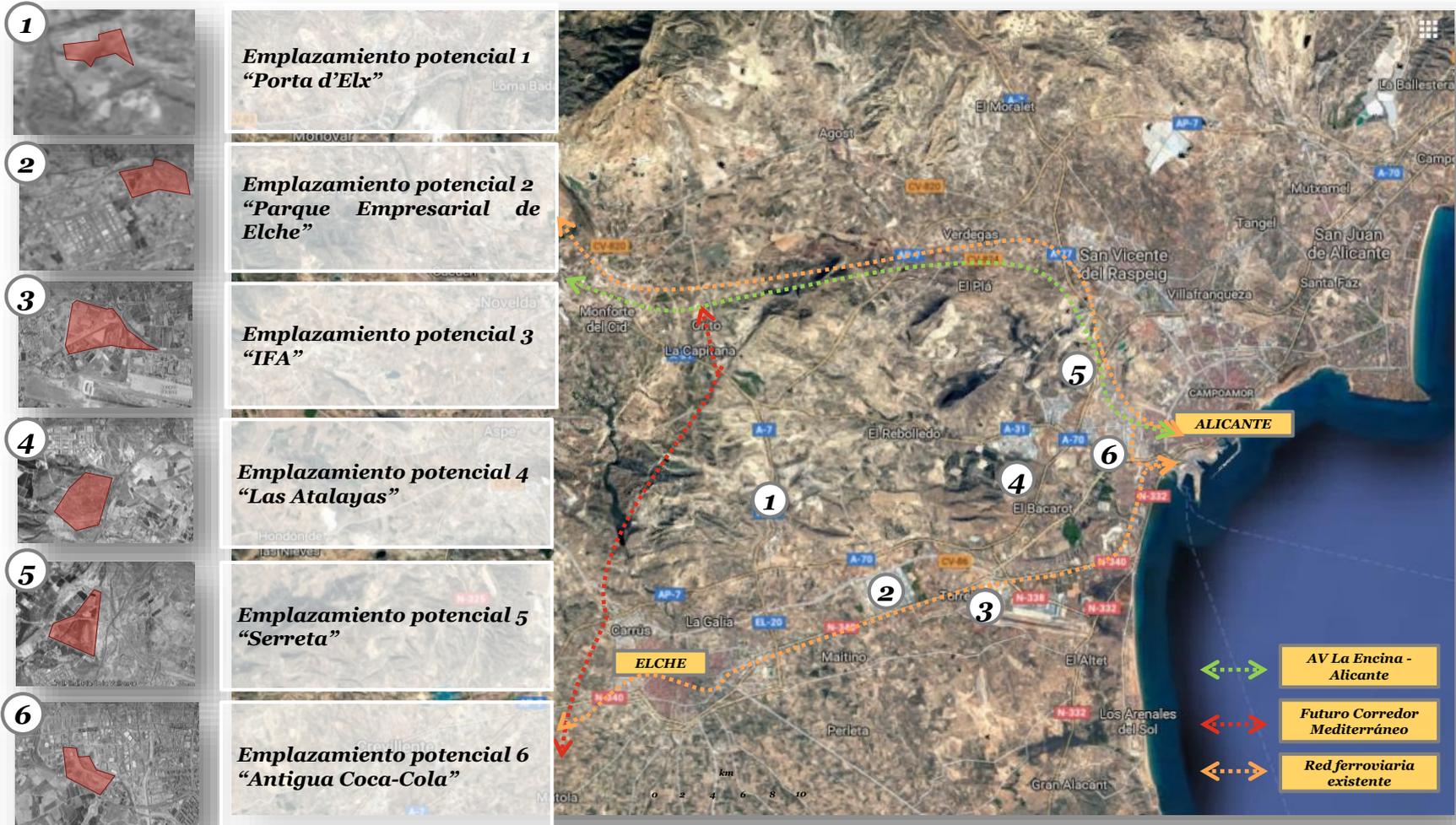
Superficie	Propuesta Inicial INECA
	▪ Aprox. 100.000 m ²
	Propuesta Autoridad Portuaria Alicante
	▪ 137.797 m ² (70.000 m ² iniciales)

Características clave Eje Elche-Alicante

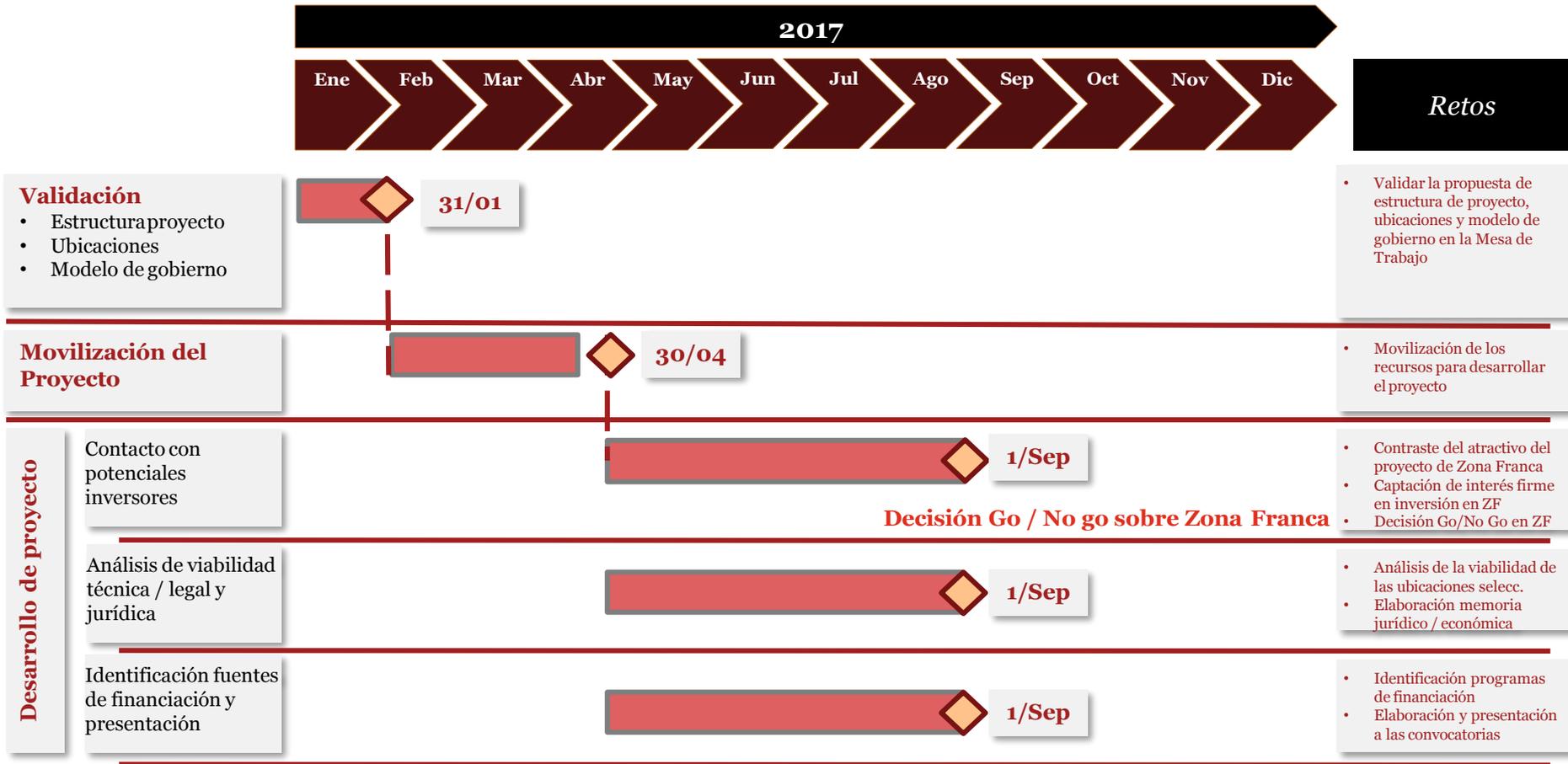
- La ubicación en el Puerto es esencial para obtener beneficios de los flujos mercantes del mismo y el potencial de éstos.
- El terreno disponible para establecer la ZF en la zona portuaria no es suficiente.

- Conectividad a la Red Ferroviaria actual y futuro Corredor Mediterráneo
- Conexión Puerto/Aeropuerto
- Comunicación viaria
- Cercanía a zonas industriales / Parque Empresarial
- Cercanía núcleos actividad económica

El proyecto parte de los seis terrenos pre-seleccionados en el eje Alicante-Elche, con distintas características, para la zona de expansión complementaria a la ubicación del Puerto



El objetivo de la Hoja de Ruta propuesta pasa por iniciar inmediatamente los contactos con potenciales inversores para testar el atractivo



Como próximos pasos, se identifica la necesidad de validar a corto plazo por parte de la Mesa de trabajo la propuesta de valor del proyecto, así como las ubicaciones planteadas y la estructura de gobierno

Retos

❖ ¿Cuál es la estructura que ha de tener el proyecto?

❖ ¿Cuáles son las ubicaciones más idóneas?

❖ ¿Cómo se va a liderar el proyecto?

Planteamiento PwC

Zona de Actividades Logísticas inicialmente en dos ubicaciones, una en el Puerto de Alicante y otra en Elche, garantizando intermodalidad total ferrocarril-carretera-barco, y con la posibilidad de implantar parcialmente una zona franca

Partiendo de la premisa de una doble ubicación inicial en el puerto de Alicante y en el municipio de Elche, se ha de garantizar una intermodalidad total, apostando por áreas que tengan suelo público y que cuenten con apoyo de las instituciones a un precio competitivo

Independientemente de la figura que se adopte (consorcio u otras), el proyecto debe ser liderado por una persona independiente con amplio bagaje técnico y con experiencia liderando grandes proyectos de inversión y con la participación y liderazgo de los Ayuntamientos de Elche y Alicante, Generalitat, Diputación de Alicante, Autoridad Portuaria y el Estado, así como interlocución permanente con el sector privado

Se identifican 3 grandes bloques de trabajo: Contacto con potenciales inversores y organismos, Análisis de la viabilidad técnico-económica del proyecto, Identificación y presentación a programas de financiación pública

Líneas de trabajo

Dirección de Proyecto

Análisis de viabilidad Técnico Económica

- Identificación y validación de potenciales inversiones necesarias para el desarrollo de proyecto
- Identificación de trámites a realizar y permisos y licencias necesarias
- Elaboración de una memoria del proyecto y de un análisis de viabilidad técnica y económica
- Ajuste en base a requerimientos de programas de financiación
- Elaboración de un cronograma de proyecto

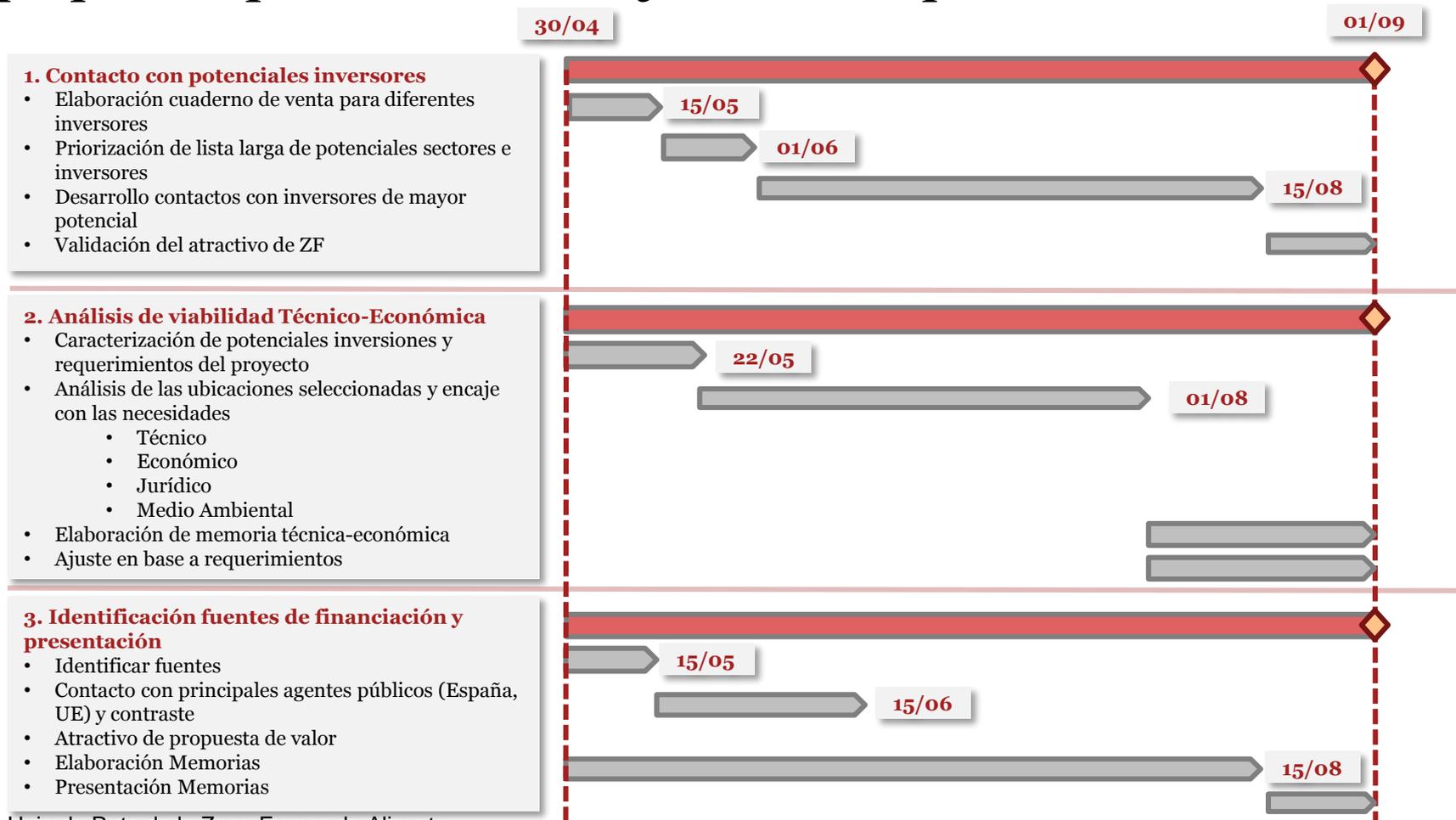
Contacto con inversores y organismos públicos

- Identificación y validación de lista de potenciales sectores a contactar
- Contacto con lista corta de agentes prioritarios (fondos de inversión, operadores logísticos, industrias, navieras)
- Presentación del proyecto ante los principales agentes públicos a nivel estatal y europeo:
 - España: Ministerio de Fomento, Ministerio de Hacienda
 - UE: INEA (Agencia Ejecutiva de Innovación y Redes)

Identificación de fuentes de financiación públicas

- Identificación de programas de apoyo y fuentes de financiación públicas a nivel autonómico, estatal y europeo
- Ajuste del proyecto en base a los requerimientos de programas de financiación
- Contraste con las entidades públicas del atractivo del proyecto
- Presentación de la Memoria a los programas de financiación

De cara a minimizar los plazos, se plantea trabajar en paralelo en las 3 líneas de actuación principales, con el objetivo de disponer a finales de junio del atractivo de la ZF, una memoria técnica del proyecto y propuestas para obtención de financiación pública



El esfuerzo de captación debería centrarse en los agentes con mayor impacto sobre el conjunto de la cadena: cargadores, navieras y operadores logísticos globales

<i>Niveles de influencia</i>	<i>Actores</i>
Capacidad de decidir en toda la cadena	<ul style="list-style-type: none">• Cargador / Fletador• Naviera• Operador logístico global
Capacidad de decidir en toda o parte de la cadena	<ul style="list-style-type: none">• Transitario• Transportista de larga distancia
Capacidad de decidir en parte de la cadena	<ul style="list-style-type: none">• Proveedor de servicios logísticos• Operador intermodal (puerta a puerta)
Sin participación en la toma de decisiones	<ul style="list-style-type: none">• Operador intermodal (terminal a terminal)• Operador de ferrys• Operador de terminales• Transportista de cortas distancias

En próximas etapas del proyecto se debería focalizar el esfuerzo en pulsar el interés de los agentes clave (cargadores, navieras y operadores logísticos globales)

Anexos

2

Visión del proyecto por parte de los principales actores

Principales conclusiones de las reuniones con los agentes claves de la provincia de Alicante

Necesidad del proyecto

- Alicante necesita un proyecto que potencie su capacidad de atracción de inversiones logísticas e industriales, con un marco institucional de apoyo y fomento a la actividad
- Existen discrepancias entre los agentes acerca de la necesidad de que esa figura sea exclusivamente una Zona Franca (se plantean ZAL con depósitos aduaneros o figuras similares) para agilizar los trámites y reducir la complejidad organizativa
- Las sinergias y el establecimiento de empresas fomentado por la ZF potenciará los tráfico del Puerto

Actores clave del proyecto

- Se considera imprescindible contar con la implicación y apoyo de los Ayuntamientos de Alicante y Elche, la Autoridad Portuaria, la Diputación, Generalitat Valenciana e implicación del Estado, como actores públicos, y como actores privados, Cámara de comercio, asociación de empresarios

Ubicaciones del proyecto

- El Puerto de Alicante dispone de espacios y es una ubicación unánimemente mencionada por todos los agentes
- La ubicación preliminarmente planteada en Elche (Parque Empresarial, junto a Polígono Torrellano) no se encuentra disponible y el Ayuntamiento de Elche ha planteado otra ubicación, más alejada y sin comunicación ferroviaria, Porta d'Elx
- Igualmente, en Alicante se han identificado otras potenciales ubicaciones con interés para el proyecto (terrenos de la antigua Coca Cola, Las Atalayas, La Serreta)

Visión del Puerto

- El Puerto debería especializarse en rutas (Canarias, África y Oriente Medio) y productos definidos, donde dispone de ventajas competitivas frente a otros puertos del entorno
- Con el calado actual del puerto, 14,5 m en muelle 17, pueden llegar buques feeder o los que realizan trayectos por el Mediterráneo, así como transoceánicos
- Se deben consolidar líneas feeder con hubs del Mediterráneo, como Algeciras o Argel

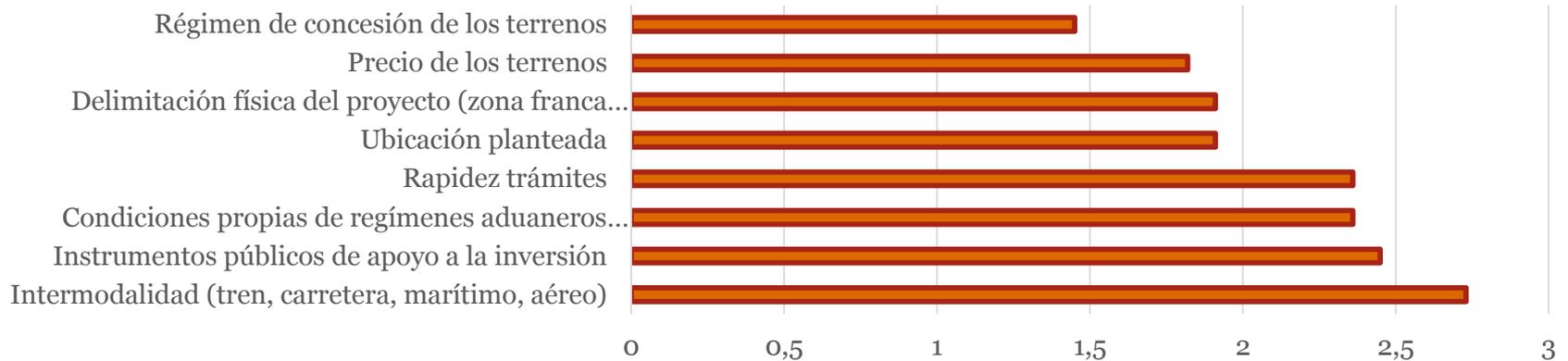
Visión de las empresas del proyecto de ZAL y Zona Franca

13 respuestas sobre 15

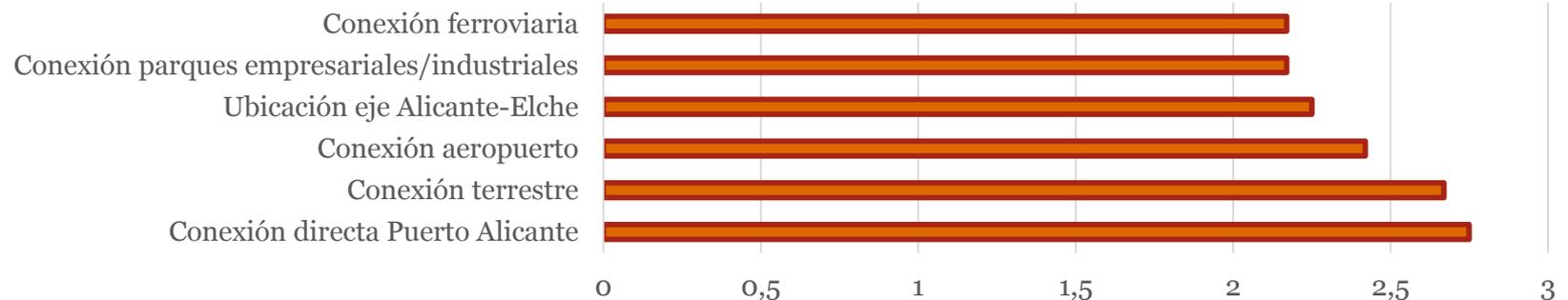
Ámbito	Pregunta	Respuestas	Comentarios
Visión de las zonas francas	Conocimiento del concepto de Zona Franca	70%	<ul style="list-style-type: none"> El 30% de las empresas aseguran desconocer las características de esta figura
	Uso de ZF o figuras similares	70%	<ul style="list-style-type: none"> Cuando las mercancías lo requieren Algunas figuras empleadas: Depósito aduanero (DA), Local Autorizado para Mercancías de Exportación (LAME, permite agrupamiento de mercancías)
	Necesidad de que el proyecto sea una ZF	62,5%	<ul style="list-style-type: none"> Algunas empresas lo consideran secundario, supeditado a las mejoras operativas del Puerto (transoceánicos)
Visión del proyecto de ZF en Alicante	Conforme con le enfoque de 2 ubicaciones (una en terrenos de la APA y otra en Elche)	41,67%	<ul style="list-style-type: none"> Se considera que 100.000 m2 son escasos (superficie preliminarmente identificada en el Puerto) Se plantea que la dificultad de llevar adelante el proyecto crecerá con 2 ubicaciones Se considera inviable sin una mejora operativa del Puerto Se plantea la alternativa de que sea una ZF única, con una sola ubicación más extensa

Atractivos del proyecto & Características clave

¿Cuáles son los principales atractivos que identifica para que el proyecto de Zona Franca u otra figura similar en Alicante sea exitoso? (Máximo 3)

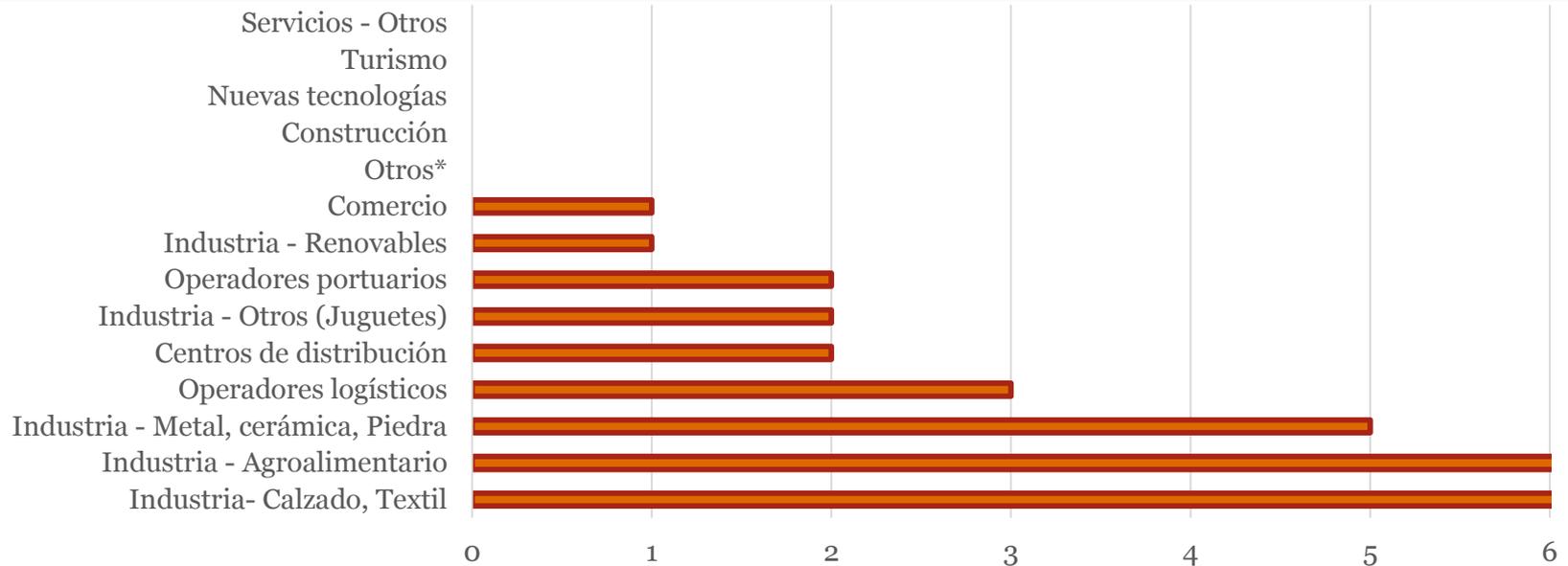


¿Cuál es el grado de importancia que para usted tienen las siguientes características para la selección de la ubicación...?



Sectores prioritarios

¿3 sectores prioritarios en los que debería focalizarse el proyecto de Zona Franca?

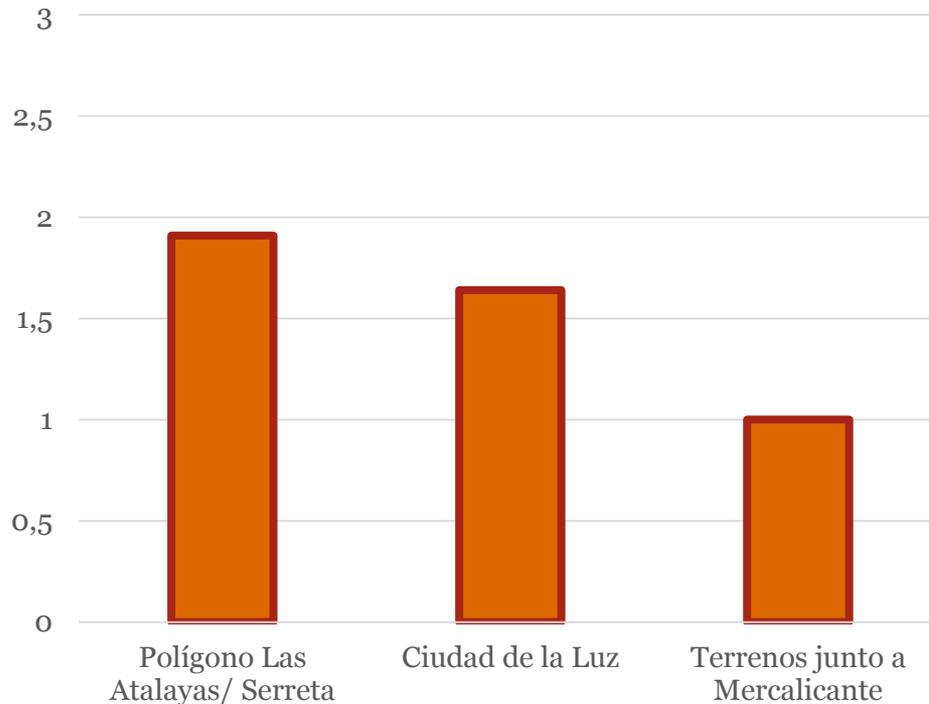


- Otros sectores mencionados:
 - Flores ornamentales
 - Nuevas tecnologías
 - Movilidad sostenible (p. ej. Motocicletas eléctricas)

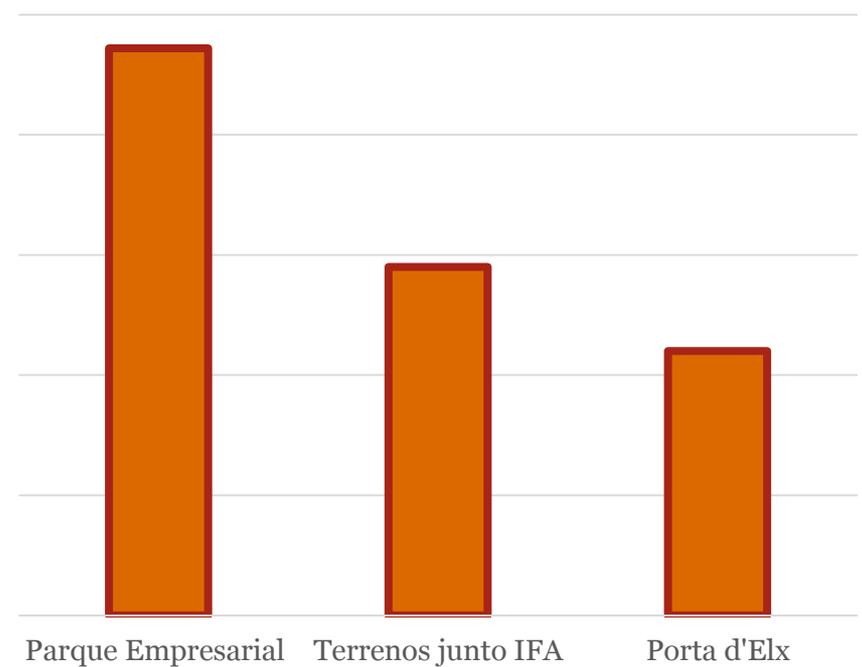
Atractivo de ubicaciones

Considerando que la ubicación en el Puerto es fija se plantea el interés de otras ubicaciones en Alicante y en Elche

Atractivo de ubicaciones en Alicante (3= máximo)



Atractivo de ubicaciones en Elche (3= máximo)

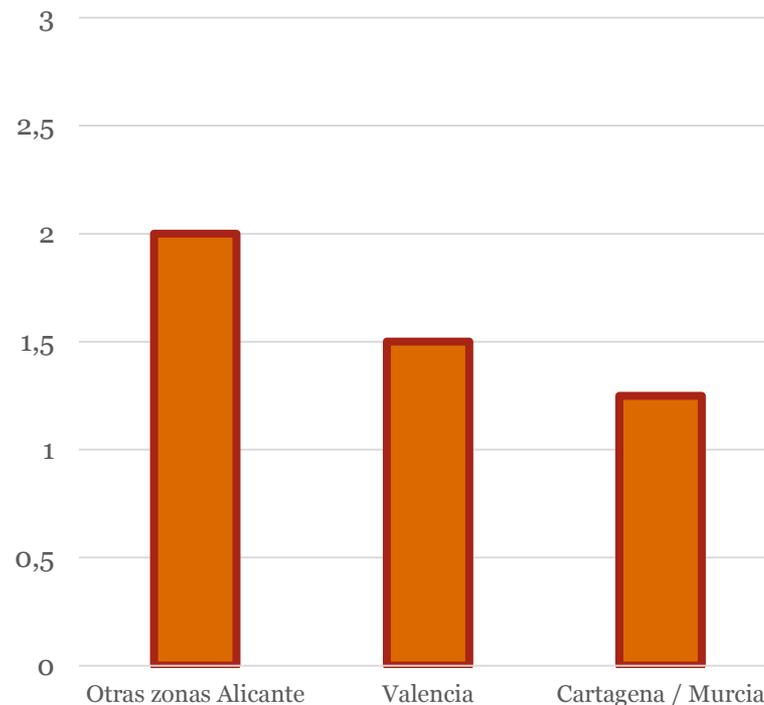


Impacto potencial de otros proyectos logístico-industriales en marcha o ya activos en el área de Levante



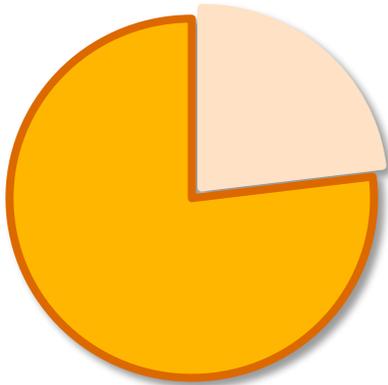
Proyectos logísticos en el Levante

- Proyecto Valencia → Plataforma intermodal logística
- Proyecto Zona de Actividades Logísticas (ZAL) en Murcia
- Proyecto Cartagena → ZAL de Los Camachos + Terminal de contenedores "El gorguel"



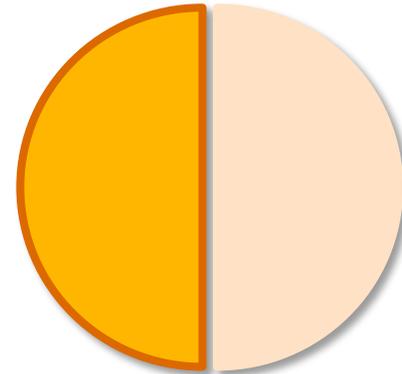
Riesgos e interés en el proyecto

Principales riesgos identificados



- Más del 80% de los encuestados afirman que no existe riesgo alguno.
- El 20% restante estima que puede existir riesgo para empresas ya instaladas

Interés en invertir en la Zona Franca



- En función del esquema final del proyecto, el 50% de los encuestados sí estaría interesado en invertir en el mismo
- Parte de la negativa se debe a desconocimiento de la figura de Zona Franca

Análisis de potenciales ubicaciones

Existen diferentes alternativas a las ubicaciones propuestas inicialmente para el desarrollo del proyecto, manteniendo el coliderazgo Alicante-Elche

Ubicación Puerto Alicante

- La nueva ubicación planteada por la Autoridad Portuaria de Alicante se sitúa en la entrada del Puerto, mejorando la conexión y disponiendo de una mayor superficie
 - Tiene una mejor conectividad, al estar atravesada por 3 ramales de bifurcación de ff.cc. y junto a la autovía de acceso al Puerto

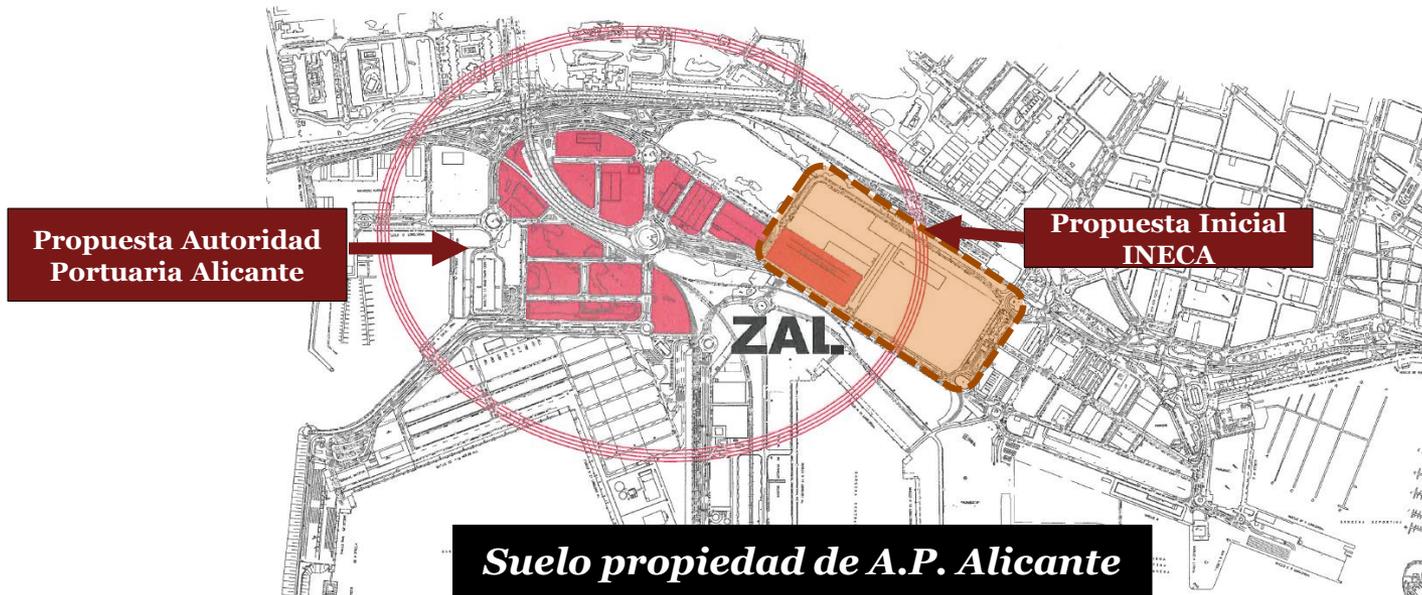
Ubicación Elche

- La nueva ubicación planteada por el Ayto. de Elx, **Porta d'Elx**, se sitúa en la zona Norte del municipio, más alejada del Parque Empresarial de Elche y del eje Alicante-Elche
 - Alejada del núcleo industrial, pero dispone de menores inconvenientes para su urbanización
 - El alejamiento de la conexión ferroviaria, del **Parque Empresarial** y su industria y del eje Alicante-Elche puede ser un factor clave para la viabilidad de la Zona Franca

Ubicación Alicante

- La ubicación planteada por el Ayuntamiento de Alicante, **MercAlicante**, tiene unas conexiones óptimas, con una superficie disponible muy similar a las otras opciones
 - Limitado desarrollo urbanístico y cuello de botella
- A su vez, se ha propuesto como posible ubicación alternativa un área situada en el entorno del Polígono Industrial **Las Atalayas**, propiedad de SEPES
 - Alejada del futuro Corredor Mediterráneo
- Por último, se propone junto al Polígono Vallonga, en la zona de **Serreta**
 - Contemplada la zona en el Estudio de Movilidad de la Generalitat en 2010

La nueva ubicación planteada por la Autoridad Portuaria de Alicante se sitúa en la entrada del Puerto, mejorando la conexión y disponiendo de una mayor superficie



Superficie

Propuesta Inicial INECA

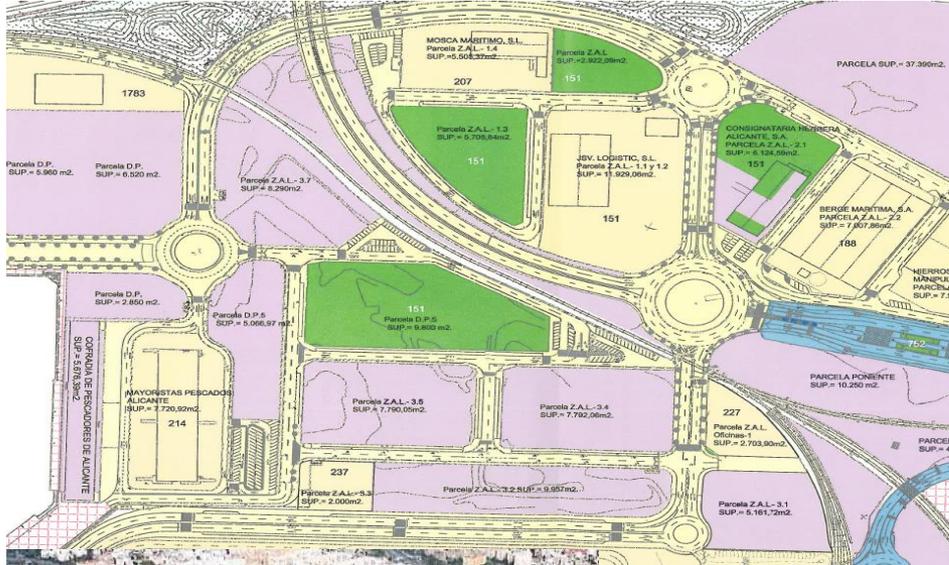
▪ Aprox. 100.000 m²

Propuesta Autoridad Portuaria Alicante

▪ 137.797 m²

La ubicación planteada presenta ventajas frente a la opción inicial

Detalle Ubicación



Principales Características

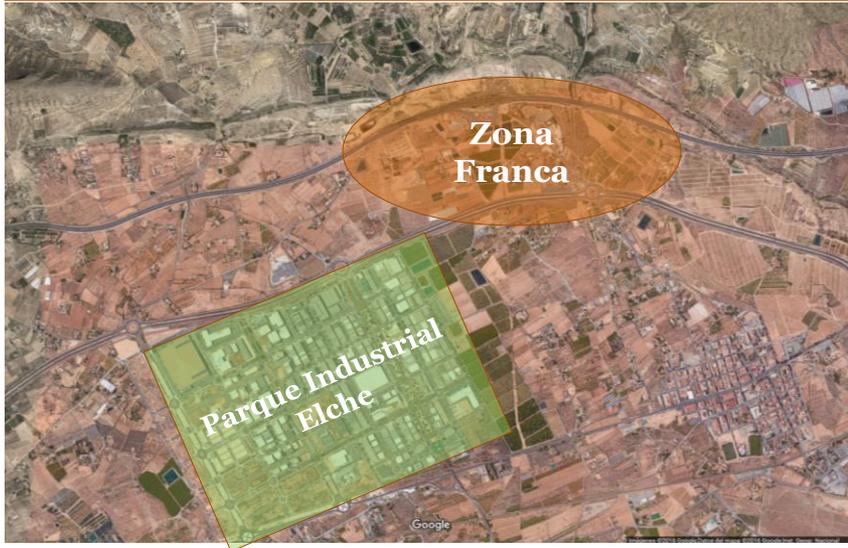
- Desarrollada en 3 fases:
 - Fase I → 4 parcelas de 32.897m2
 - Fase II → 3 parcelas de 33.6626 m2
 - Fase III → 8 parcelas de 71.284 m2
- Situada en la zona Oeste del Puerto, junto a la autovía de acceso al Puerto.

Puntos fuertes respecto INECA

- Se encuentra urbanizada con actividades de ZAL
- Unos 40.000 m2 más de superficie disponible
- Menores costes (fuera de la zona de vigilancia aduanera)
- Menores tasas de ocupación (5,35 €/m2 vs 9 €/m2) y de actividad (imp. mínimo, 20% sobre tasa de ocupación)
- Mejor conectividad:
 - Situada junto a la autovía de acceso al Puerto
 - Atravesada por los 3 ramales de bifurcación de la línea de ff.cc. que conecta el Puerto.

La nueva ubicación planteada por el Ayto. de Elx se sitúa en la zona Norte del municipio, más alejada del Parque Empresarial de Elche y del eje Alicante-Elche

Propuesta Inicial INECA



Propuesta Porta d'Elx



Superficie

Propuesta Inicial INECA

▪ Aprox. 600.000 m²

Propuesta Porta d'Elx

▪ Aprox. 500.000 m²

La ubicación de Porta d'Elx está alejada del núcleo industrial, pero dispone de menores inconvenientes para su urbanización

Detalle Ubicación



Principales Características

- Unos 500.000 m2 de superficie
- Situada en la zona Norte de la ciudad de Elche, con conexión directa con la Autopista
- Ubicada a unos 8 kilómetros del Parque Empresarial de Elche

Suelo propiedad de PIMESA



La ubicación planteada por el Ayuntamiento de Alicante tiene unas conexiones óptimas, con una superficie disponible muy similar a las otras opciones

Ubicación Propuesta Ayuntamiento Alicante



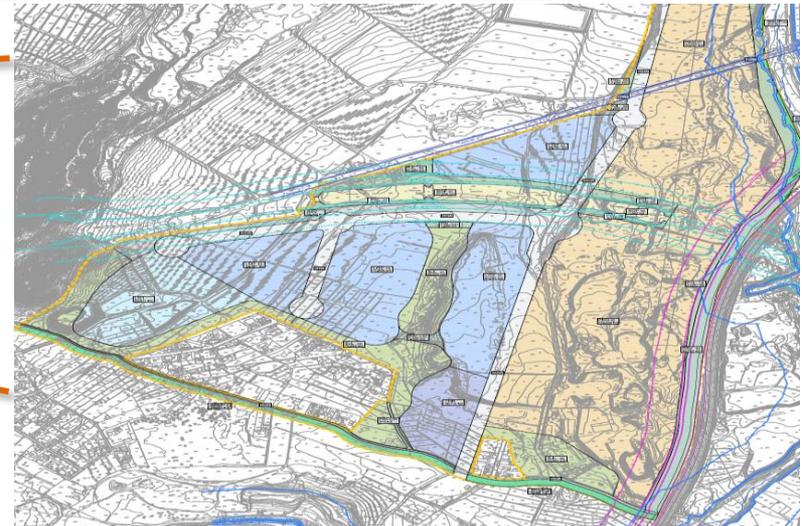
Suelo propiedad de Ayto. Alicante

Principales características

- Superficie → Aprox. 550.000 m²
- Conexiones:
 - Aprox. A 500 m de la línea ff.cc. Alicante-Valencia
 - Por su perímetro transcurren:
 - A-31 → Autovía Alicante-Madrid
 - A-70 → Circunvalación de Alicante
 - A 2 km del Puerto, con conexión directa por A-31

A su vez, se ha propuesto como posible ubicación alternativa en la Serreta, situada en el entorno del Polígono Industrial Vallonga, contemplada en el Estudio de Movilidad 2010, de Generalitat

Ubicación alternativa propuesta Alicante



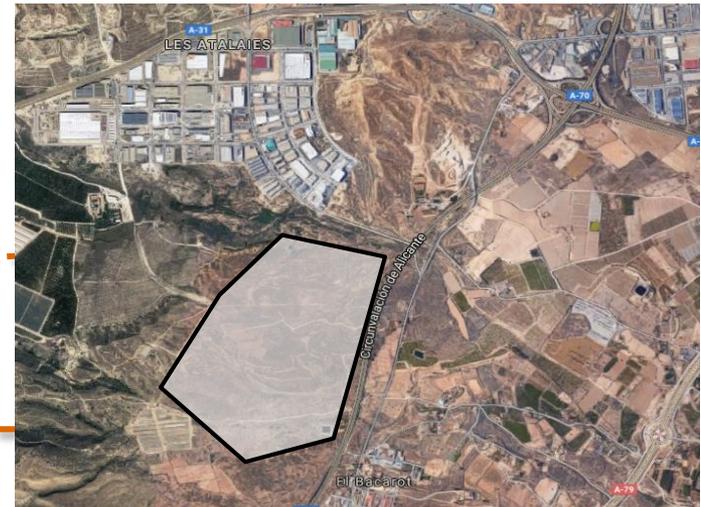
Fuente: Estudio de Movilidad 2010 - Generalitat

Principales características

- Superficie → Aprox. 700.000 m²
- Conexiones:
 - Adyacente a la línea ff.cc. Alicante – Albacete
 - LAV Alicante-Madrid subterránea
 - Alejada del futuro Corredor del Mediterráneo AV
 - Por su perímetro transcurren:
 - A-31 → Autovía Alicante-Madrid
 - A-70 → Circunvalación de Alicante
 - A-77 → Conexión con A-7
 - A 6 km del Puerto, con conexión directa por A-31

A su vez, se ha propuesto como posible ubicación alternativa un área situada en el entorno del Polígono Industrial Las Atalayas, propiedad de SEPES

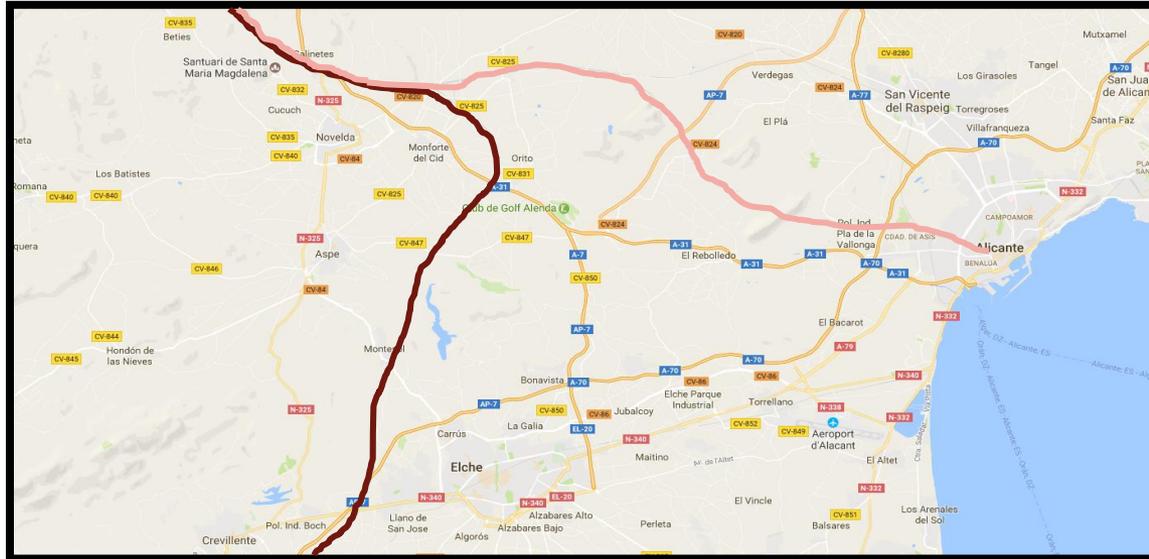
Ubicación alternativa propuesta Alicante



Principales características

- Superficie → Aprox. 600.000 m²
- Conexiones:
 - Alejada del futuro Corredor del Mediterráneo AV
 - Por su perímetro transcurren:
 - A-31 → Autovía Alicante-Madrid
 - A-70 → Circunvalación de Alicante
 - A 4 km del Puerto, con conexión directa por A-31

La proximidad de estas ubicaciones al Corredor Mediterráneo es clave para la conexión de mercancías de la ZF con Europa mediante Alta Velocidad y su posterior desarrollo



- La línea Murcia-Elche-La Encina será de doble ancho internacional, con tráfico mixto
- La línea La Encina-Alicante, en cambio, es de doble ancho internacional pero con tráfico exclusivo de viajeros.
- Como se puede apreciar en el plano contiguo, las ubicaciones expuestas anteriormente quedan, en la práctica, alejadas del Corredor Mediterráneo, siendo la de Porta d'Elx la más cercana, a priori.
- La ubicación de la Serreta se encuentra muy cercana a la línea La Encina-Alicante, pero al ser de tráfico exclusivo de viajeros, no permitiría estos tráficos mercantes.

*Mercancías por el
Corredor
Mediterráneo*

- La conexión entre el Puerto de Alicante, por consiguiente la ZF, y el Corredor Mediterráneo se llevará a cabo a través de la **adecuación de la vía convencional actual Alicante-La Encina, a ancho mixto.**
- La conexión de mercancías Alicante - Valencia se realizará por la vía convencional actual La Encina-Xàtiva-Valencia, mediante un **tercer carril** (ancho mixto).
- La conexión del Puerto de Algeciras con el Corredor, en el futuro próximo, **alternará tramos** de doble vía de **ancho internacional**, con tramos de **ancho mixto**, además de un **tramo de vía convencional** entre Granada y Almería.

Resumen Análisis Técnico de cada uno de los terrenos potenciales

Nivel Viabilidad

- Sin Viabilidad
- Muy Baja
- Baja
- Media
- Alta

	1 "Porta d'Elx"	2 "Parque Empresarial de Elche"	3 "IFA"	4 "Las Atalayas"	5 "Serreta"	6 "Antigua Coca Cola"
Ubicación	<ul style="list-style-type: none"> Alejada de núcleo industrial, a 8km del Parque Empresarial de Elche Sin conexión ferroviaria actual 	<ul style="list-style-type: none"> Cercanía al Parque Empresarial de Elche Proximidad al aeropuerto Alejada del futuro Corredor Mediterráneo 	<ul style="list-style-type: none"> Cercanía al Parque Empresarial de Elche Proximidad al aeropuerto Alejada del futuro Corredor Mediterráneo 	<ul style="list-style-type: none"> Parque Logístico cercano Muy buena conexión viaria Alejada del futuro Corredor Mediterráneo 	<ul style="list-style-type: none"> Parque Logístico cercano Muy buena conexión ferroviaria y viaria Alejada del futuro Corredor Mediterráneo 	<ul style="list-style-type: none"> Cercanía al Puerto de Alicante Red viaria insuficiente Espacio reducido para nueva terminal
Análisis Topográfico	<ul style="list-style-type: none"> Pendientes máximas del 5% 	<ul style="list-style-type: none"> NA 	<ul style="list-style-type: none"> Pendientes medias de 2-3% 	<ul style="list-style-type: none"> Pendientes máximas de 3-4% 	<ul style="list-style-type: none"> Pendientes máximas de 3-4% 	<ul style="list-style-type: none"> Al estar urbanizados, se entiende no existen inconvenientes topográficos
Análisis Geológico	<ul style="list-style-type: none"> Permeable, nivel freático profundo, drenaje favorable. Capacidad de carga media (2-4 kg/cm2) Estable 	<ul style="list-style-type: none"> NA 	<ul style="list-style-type: none"> Composición litológica indiferenciada 	<ul style="list-style-type: none"> Arcillas, conglomerados, arenas, calcarenitas, calizas, margas y yesos Posibles puntos de inestabilidad en el terreno 	<ul style="list-style-type: none"> Permeable, nivel freático profundo, drenaje favorable. Capacidad de carga media (2-4 kg/cm2) Estable 	<ul style="list-style-type: none"> Capacidad de carga media (2-4 kg/cm2). Asientos a L/P. Algún punto inestable
Nivel freático y escorrentía	<ul style="list-style-type: none"> No hay presencia de nivel freático establecido ni de aguas colgadas 	<ul style="list-style-type: none"> NA 	<ul style="list-style-type: none"> No hay presencia de nivel freático establecido ni de aguas colgadas 	<ul style="list-style-type: none"> No hay constancia de nivel freático establecido ni de aguas colgadas 	<ul style="list-style-type: none"> No hay presencia de nivel freático establecido ni de aguas colgadas 	<ul style="list-style-type: none"> Drenaje por escorrentía y percolación aceptable
Planeamiento	<ul style="list-style-type: none"> Terreno que forma parte de un Plan Parcial de mejora de 2003, sin avance y con urbanización pendiente 	<ul style="list-style-type: none"> Limitado desarrollo urbanístico, no existen terrenos disponibles (según Ayto. Elx) 	<ul style="list-style-type: none"> Suelo urbanizable, cerca del Parque Empresarial de Elche 	<ul style="list-style-type: none"> Suelo no urbanizable, colindante con el Polígono Industrial de Las Atalayas 	<ul style="list-style-type: none"> Terreno que forma parte del Estudio de Movilidad de la Generalitat Valenciana (2010) – Parque Logístico de Alicante 	<ul style="list-style-type: none"> 14 parcelas rústicas – no urbanizables 43 parcelas – suelos urbanos
Total ponderado	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Nota 1: Información obtenida a partir de las comunicaciones mantenidas con los organismos públicos y la información pública disponible
 Nota 2: Para detalle de usos de suelo no urbanizable ver Ley 10, 2004, del 9 de diciembre, del Suelo no Urbanizable

Resumen Análisis Técnico del impacto en plazos y costes de cada escenario



	1 "Porta d'Elx"	2 "Parque Empresarial de Elche"	3 "IFA"	4 "Las Atalayas"	5 "Serreta"	6 "Antigua Coca Cola"
Superficie:	500.000 m2	Sin disponibilidad de m2	700.000 m2	600.000 m2	700.000 m2	550.000 m2
Propiedad:	PIMESA		IFA	SEPES	nd	Ayuntamiento
Tipo de Suelo:	Suelo de propiedad pública disponible en la zona. Plan Parcial de 2003 Urbanizable	No existen terrenos disponibles (según Ayto. Elx). Necesaria gestión de terrenos por PIMESA.	Suelo Urbanizable	SNU (Suelo no urbanizable, PGMO/87)	SNU (Suelo no urbanizable, PGMO/87).	Urbanos (43) Rústicos (14)
Desarrollo urbano	Sin avance en el desarrollo del Plan Parcial de 2003	▪ NA	Limitado crecimiento a futuro, por las parcelas colindantes	Sin desarrollo urbano actual	Se encuentra dentro del estudio de movilidad de 2010.	Suelo urbano: disponibilidad inmediata Suelo rústico: tramitación
Impacto en plazos de tramitación	Adquisición del suelo Tramitación de licencias Desarrollo del Plan parcial 03, pendiente	▪ NA	Adquisición de suelo Tramitación de licencias	Adquisición de suelo Tramitación de licencias Desarrollo de suelo	Adquisición de suelo Tramitación de licencias Desarrollo de suelo	Adquisición de suelo Tramitación de licencias
Costes de compra	1ª Estimación 4,08€/m2	▪ NA	1ª Estimación 47€/m2	nd	nd	nd
Costes de desarrollo	Inversión en terminal de mercancías: < 4 M€* Ramal al corredor de Alta velocidad (3M/kml)* = 18M€ Urbanización (70€/m2): 35 M€*	Inversión en terminal de mercancías: < 4 M€* Duplicación de las vías (2M/kml)* = 16M€ Urbanización: n/a	Inversión en terminal de mercancías: < 4 M€* Duplicación de las vías (2M/kml)* = 10M€ Urbanización(70€/m2): 49 M€*	Inversión en terminal de mercancías: < 4 M€* Ramal a red ferroviaria existente (2M/kml)* = 8M€ Urbanización(70€/m2): 42 M€*	Inversión en terminal de mercancías: < 4 M€* Urbanización (70€/m2): 49 M€*	Inversión en terminal de mercancías: < 4 M€* Urbanización(70€/m2): 38,5 M€*
	< 22 M€* + urbanización	< 20 M€*	< 14 M€* + urbanización	< 12 M€* + urbanización	< 4 M€* + urbanización	< 4 M€* + urbanización

* Estimación a partir de datos públicos disponibles

Ley 10, 2004, del 9 de diciembre, del Suelo no Urbanizable. Oficina de la Generalitat Valenciana.

TÍTULO III

Autorizaciones de usos y aprovechamientos del suelo no urbanizable.

*Artículo 32. Actividades que precisan de declaración de interés comunitario. La Generalitat interviene en la autorización de usos y aprovechamientos en suelo no urbanizable común, dentro de los límites y en las condiciones establecidas en esta ley, **mediante su declaración de interés comunitario previa a la licencia municipal**, en los supuestos contemplados en los artículos 24 a 27 de esta ley. Los usos y aprovechamientos en suelo no urbanizable común que sean objeto de **asignación mediante planes especiales no requerirán su posterior declaración de interés comunitario.***

Tampoco la requerirán los usos y aprovechamientos que vengan regulados por un plan de acción territorial sectorial, sin que ello exima del pago del correspondiente canon.

- Cumpliendo la condiciones establecidas en esta ley, la Generalitat puede intervenir en la autorización de usos y aprovechamientos en suelos no urbanizable común.*
- En el caso de verse la ubicación dentro de un Plan especial, no se necesitará su posterior declaración de interés comunitario.*
- Los usos y aprovechamientos que vengan regulados por un plan de acción territorial sectorial, tampoco.*

Se han las diferentes ubicaciones planteadas en torno a criterios técnicos relacionados con la ubicación, superficie y conectividad así como a la propiedad pública, o no, de los terrenos

CRITERIOS	OBSERVACIONES	%
<i>Propiedad del Suelo</i>	<ul style="list-style-type: none"> Propiedad pública agiliza trámites y reduce costes 	15%
<i>Conectividad a la red ferroviaria actual y futuro Corredor Mediterráneo</i>	<ul style="list-style-type: none"> Marca las características de Intermodalidad de las Plataformas logísticas Su inexistencia no desaconseja la actuación en áreas logísticas unimodales Es crítica para cualquier área logística intermodal Trazado de Corredor Mediterráneo y acceso a éste 	20%
<i>Conectividad a la red viaria</i>	<ul style="list-style-type: none"> Factor crítico para la viabilidad de un área de actividades logísticas De su rango se deduce la viabilidad directa de la actuación 	20%
<i>Proximidad a Puertos</i>	<ul style="list-style-type: none"> Aspecto clave y de gran influencia en la configuración de una Zona de Actividades Logísticas 	5%
<i>Superficie Disponible</i>	<ul style="list-style-type: none"> Relación entre la superficie propuesta para la ZF y las posibilidades de desarrollo urbanístico de la zona 	10%
<i>Concentración industrial</i>	<ul style="list-style-type: none"> Criterio sustancial para la generación y atracción de cargas (áreas logísticas) Creación de Valor Añadido, cercanía a Parques Científicos 	10%
<i>Población</i>	<ul style="list-style-type: none"> Define las funcionalidades asociadas a la distribución urbana de mercancías Influye en la funcionalidad de los Centros de Servicios al Transporte (CTS) 	5%
<i>Flujo de Transporte (IMD pesados)</i>	<ul style="list-style-type: none"> Parámetro que condiciona especialmente el diseño de los centros de servicio de transporte (CST) 	5%
<i>Proximidad a Aeropuertos</i>	<ul style="list-style-type: none"> Implica el desarrollo de las infraestructuras que relacionan el transporte terrestre con el aéreo 	10%

La ubicación en el Puerto de Alicante, seleccionada como la ubicación principal (complementaria a la del Eje Elche – Alicante), es idónea en todos los aspectos a tener en cuenta, aun teniendo limitada la superficie disponible

Criterios (Puntuación Máxima = 3)	ALICANTE	Ponderación
	Puerto Alicante	
Precio de compra €/m2		
Coste comercialización (€/m2)	<i>5,35€/m2·año+(mín)20 % Tasa de ocupación + Actividad</i>	
Propiedad del suelo	3	15%
Conectividad a la red ferroviaria actual	3	10%
Conectividad al futuro Corredor Mediterráneo	3	10%
Conectividad a la red viaria	3	20%
Distancia al Puerto Alicante	3	5%
Concentración Industrial	2	10%
Superficie disponible	2	10%
Población	3	5%
Flujo de Transporte (IMDs pesados)	3	5%
Conexión con Aeropuerto Alicante-Elche	2	10%
Ponderación Total Criterios	2,7	100%
Observaciones	• Propuesta Puerto Alicante	

Existen varias ubicaciones, tanto en Elche como Alicante, con una valoración similar que podrían ser alternativas viables para la ubicación de la zona de expansión

Criterios (Puntuación Máxima = 3)	ALICANTE			ELCHE			Ponderación
	La Serreta	Polígono Industrial Las Atalayas	Antigua fábrica Coca-Cola	Parque Empresarial Elche	Porta d'Elx	Terrenos ampliación IFA	
Precio de compra €/m2	nd	nd	nd	- (suelo no disponible)	4,08 €/m2	47€/m2	
Coste comercialización (€/m2)	nd	nd	nd	- (suelo no disponible)	nd	nd	
Propiedad del suelo	Sin Confirmar ^{b)}	3.0	3.0	No disponible	3.0	2.0	15%
Conectividad a la red ferroviaria actual	3.0	0.0	2.0	2.0	0.0	2.0	10%
Conectividad al futuro Corredor Mediterráneo	3.0	1.0	2.0	2.0	1.0	2.0	10%
Conectividad a la red viaria	2.5	3.0	1.0	2.0	3.0	3.0	20%
Distancia al Puerto Alicante	2.0	2.0	3.0	2.0	2.0	2.0	5%
Concentración Industrial	3.0	3.0	2.0	3.0	1.0 ^{a)}	2.0	10%
Superficie disponible	3.0	2.0	2.0	No disponible	3.0	1.0	10%
Población	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	5%
Flujo de Transporte (IMDs pesados)	3.0	3.0	2.0	3.0	2.0	3.0	5%
Conexión con Aeropuerto Alicante-Elche	2.0	2.0	2.0	3.0	2.0	3.0	10%
Ponderación Total Criterios	2.30	2.25	2.05	1.80	2.10	2.30	100%
Observaciones		• Propiedad SEPES (aportada por Diputación)	•Propuesta y Propiedad Ayto Alicante	• En caso de tener disponibilidad sería la mejor opción en Elche	•Propuesta y Propiedad Ayto. Elche •Vº Bº Dirección Economía Sostenible Generalitat	• Prop. Suelo IFA (aportado por Diputación Alicante)	

Valoración preliminar de las ubicaciones alternativas para la zona de expansión. La evaluación está sujeta a revisión tras los estudios de detalle previstos en la hoja de ruta

Descripción de ZFs y Depósitos aduaneros en España

Respecto a la tipología, la figura de Zona Franca ofrece las mismas ventajas aduaneras de los depósitos aduaneros, añadiendo otros atractivos relacionados con las sinergias industriales e intermodalidad, a cambio de una complejidad y lentitud en la tramitación superior

Figuras de Régimen Económico Especial

- Las Zonas Francas, junto a los depósitos aduaneros, son una figura orientada a grandes inversiones (con excepciones) y que requieren de participación directa de la Autoridad del Estado
 - Los depósitos francos, figura propia del régimen español, son figuras a extinguir
 - Los depósitos aduaneros disponen de condiciones fiscales similares a las zonas francas pero solo sirven para empresas individuales
- Las Zonas Francas ofrecen una serie de atractivos para las inversiones (fiscales, aduaneros, reducción de trámites) que facilitan la atracción de inversión
 - El principal atractivo es la concentración industrial y encadenamiento productivo (proveedores + fabricantes) → Creación y aprovechamiento de sinergias

Marco legal de Zona Franca

- El marco legal de las Zonas Francas ha sido actualizado en 2015 con la entrada en vigor del último Código Aduanero de la Unión
- La principal potestad para la constitución de una Zona Franca recae en el Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas, con plazos estimados de evaluación mínimos de 2 años y medio
 - Se realiza inicialmente una solicitud de establecimiento de Zona Franca y, posteriormente, una evaluación por el Ministerio

Gestión en España

- En España, los modelos de gestión de las Zonas Francas son siempre públicos mediante un organismo autónomo (Consortio), con participación de varias entidades públicas

Las Zonas Francas, junto a los depósitos aduaneros, son una figura orientada a grandes inversiones y que requieren de participación directa de la Autoridad del Estado

Los depósitos francos, figura propia del régimen español, son figuras a extinguir

	<i>Dep. Franco</i>	<i>Dep. Aduanero</i>	<i>Zona Franca</i>
Inversión mínima	No especificado	No especificado	No especificado
Tamaño	Pequeño	Pequeño	Grande
Tipo empresas	Cualquiera	Importadoras con rotación media-baja o empresas de trading	Cualquiera
Operaciones internas	Sin limitaciones	Almacenamiento y manipulaciones usuales	Sin limitaciones
Ventajas fiscales	Generales	Generales	Generales
Condicionantes físicos	Los que aparecen en el código aduanero	Los que aparecen en el código aduanero	Los que aparecen en el código aduanero
Representantes organismo de gestión	Sin representación del Estado	Privado	Con representación del Estado
Recaudación tributaria	Se podría solicitar	Se podría solicitar	Se podría solicitar
Número de actividades	Normalmente concentrada en un solo tipo	Normalmente concentrada en un solo tipo	Numerosas actividades
Calificación del suelo	Uso terciario	Uso terciario	Uso terciario
Entidad aprobadora	-	Agencia Tributaria	Ministerio de Hacienda
Plazo de aprobación	-	12 meses	18-30 meses

Figura a extinguir

Las Zonas Francas ofrecen una serie de atractivos para las inversiones (fiscales, aduaneros, reducción de trámites) que facilitan la atracción de inversión

Ubicación

- Establecimiento tanto dentro como fuera de la Zona Portuaria
- Conformada por una o varias localizaciones
- Dependencia de:
 - Terreno disponible y calificación del mismo (Uso terciario)
 - Conectividad de la zona (carretera, ff.cc., aéreo y marítimo)
 - Situación Geopolítica
 - Condicionantes medioambientales

Legislación

- Aplicación de la Normativa europea y estatal, en el ámbito aduanero.
- Código Aduanero de la Unión
- Normativa urbanística local y medioambiental autonómica y estatal

Atractivos

- Concentración industrial y encadenamiento productivo (proveedores + fabricantes) → Creación y aprovechamiento de sinergias
- La creación de sinergias y el establecimiento de empresas potencia los tráficos y volúmenes del Puerto
- Ventajas fiscales y aduaneras
- Reducción de tramitaciones administrativas
- Reducción de costes de fabricación y almacenamiento
- Infraestructuras y conectividad excelente para reducción de costes logísticos
- Simplificación de las formalidades aduaneras, fomentando el comercio exterior

El marco legal de las Zonas Francas ha sido actualizado en 2015, entrando en vigor en España en mayo de 2016 el Código Aduanero de la Unión

Título	Organización	Fecha Vigencia
Art, 237-249 de Código Aduanero de la Unión, Reglamento de UE 952/2013*	Comisión Europea	01 de Mayo de 2016
Reglamento de Ejecución 2015/2447, Reglamento Delegado 2015/2446 y Reglamento Delegado 2016/341	Comisión Europea	01 de Mayo de 2016
Orden de 2 de diciembre de 1992 por la que se dictan normas sobre Zonas y Depósitos Francos BOE 17 de diciembre	Gobierno de España	17 de Diciembre de 1992
Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales • Circular Nº 1/94	Agencia Estatal de Administración Tributaria	
Leyes: • 37/1992 del Impuesto sobre el Valor Añadido • 38/1992 de Impuestos Especiales • 22/1993 de medidas fiscales, de reforma del régimen jurídico de la función pública y de la protección por desempleo	Gobierno de España	<ul style="list-style-type: none"> • 28 de Diciembre de 1992 • 28 de Diciembre de 1992 • 29 de Diciembre de 1993
Reales Decretos • 7/1993 de medidas urgentes de adaptación y modificación del Impuesto sobre el Valor Añadido... • 13/1993 de medidas tributarias urgentes	Gobierno de España	<ul style="list-style-type: none"> • 21 Mayo de 1993 • 4 Agosto de 1993
Reales Decretos • 1624/1992 de Reglamento sobre el Impuesto de Valor Añadido • 258/1993 por el que se modifican determinados procedimientos tributarios	Gobierno de España	<ul style="list-style-type: none"> • 29 de Diciembre de 1993 • 28 de Mayo de 1993

* *El Código Aduanero de la Unión, así como el Reglamento de Ejecución y el Reglamento Delegado de la Comisión Europea, derogan la legislación nacional en materia aduanera en lo que ésta se oponga a la nueva norma normativa.*

La principal potestad para la constitución de una Zona Franca recae en el Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas, con plazos estimados de evaluación mínimos de 2 años y medio

Solicitud de establecimiento de Zona Franca

Evaluación por el Ministerio de Hacienda y Admones. Públicas

X meses de preparación

Hasta 27 meses

¿Quién?

Administración propietaria de los terrenos

¿Quién?

Departamento de Aduanas e Impuestos especiales

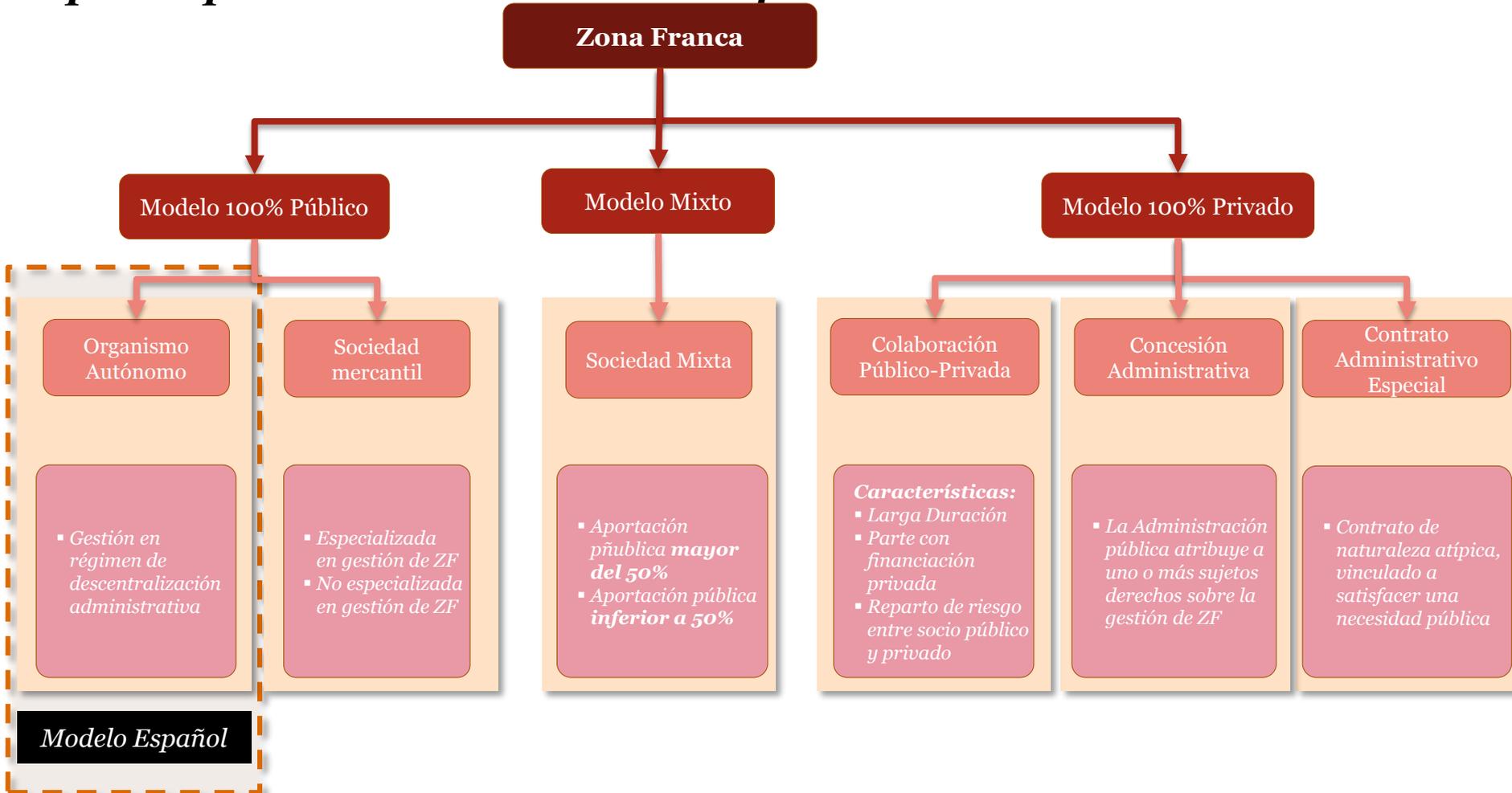
¿Qué hace?

- Redacción y envío de solicitud escrita:
 - NIF y domicilio
 - Descripción y características de la ubicación e instalaciones
 - Justificantes que acrediten la propiedad o concesión de los terrenos
 - Actividades a promocionar
 - Mercancías potenciales y tratamientos a los que se someterán
- Memoria de los tipos de actividades:
 - Descripción de los sistemas contables e informáticos
 - Proyecto de reglamento de régimen interno de la zona

¿Qué hace?

- ✓ Evaluación de la Solicitud
- ✓ Requerimientos de ampliación de la información proporcionada
- ✓ Autorización de los siguientes puntos:
 - ✓ Reglamento de régimen interior
 - ✓ Construcción o transformación de inmuebles
 - ✓ Funcionamiento de almacenes de avituallamiento
 - ✓ Consideración de la zona como depósito fiscal
 - ✓ Actividades mencionadas en el apartado 1 del art. 7 del Reglamento de Base

En España, los modelos de gestión de las Zonas Francas son siempre públicos mediante un organismo autónomo (Consortio), con participación de varias entidades públicas



Modelo Español

Análisis de las ZAL

Las ZAL son proyectos caracterizados por su alta especialización, la intermodalidad carretera – ferrocarril y conexión con puerto asegurada

Características Principales de las ZAL

- La alta conectividad a infraestructuras de transporte y actividad intermodal dotan a las ZAL de elevada especialización en transporte y logística, de la que carecen los Polígonos Industriales
 - Una **ZAL**, a diferencia de un Polígono Industrial, debe ubicarse en un lugar idóneo (próximo al puerto), ser diseñada y centrada en generar valor añadido **relacionado con la actividad marítima** y que **integre la intermodalidad** ferroviaria, siendo gestionada de manera integral

Requisitos y condicionantes

- Como principales requisitos de las ZAL destacan la necesidad del aseguramiento de la intermodalidad así como una conexión directa con el puerto
 - Este tipo de proyectos suelen disponer de áreas de tecnologías e I+D e infraestructuras de apoyo (equipamientos sociales, alta conectividad)
- Entre los principales condicionantes de las ZAL destacan su rango como nodo logístico, el grado de especialización logística y el nivel de multifuncionalidad (demanda no sectorizada)

Elementos de las ZAL

- El Centro Integrado de Servicios será el elemento central estratégico de la ZAL, siendo las áreas logísticas clave las relacionadas con la intermodalidad (terminal, centro logístico intermodal) y servicios al transporte
 - El proyecto de ZAL / Zona Franca de Alicante es complementario y puede generar sinergias parciales con otros proyectos complementarios (p. ej. Alicante Arena)

Análisis de las ZAL en España

- De las ZAL más relevantes de España, destaca su plena intermodalidad (puerto-carretera-ferrocarril) en todas ellas

La alta conectividad a infraestructuras de transporte y actividad intermodal dotan a las ZAL de elevada especialización en transporte y logística, de la que carecen los Polígonos Industriales

<i>Características Principales</i>	ZAL	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Área de ruptura de la cadena de transporte o logística que concentra actividades y funciones técnicas de valor añadido ▪ Oferta de instalaciones especializadas para actividades logísticas ▪ Ventajas sinérgicas y economías de escala
	Polígono Industrial	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Espacio territorial que agrupa actividades industriales ▪ Área con cierta especialización sectorial o con amplitud de sectores ▪ Cuenta con servicios comunes
<i>Puntos Fuertes de las ZAL</i>		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Recintos cerrados y con control de accesos ▪ Especialización en actividades del transporte y logístico ▪ Alta conectividad a infraestructuras de transporte ▪ Actividad intermodal ▪ Amplia oferta inmobiliaria ▪ Libre acceso para instalación de empresas, con diseño muy especializado ▪ Prestan servicios y equipamientos comunes ▪ Entidad de gestión única

Una ZAL, a diferencia de un Polígono Industrial, debe ubicarse en un lugar idóneo (próximo al puerto), ser diseñada y centrada en generar valor añadido **relacionado con la actividad marítima** y que **integre la intermodalidad** ferroviaria, siendo gestionada de manera integral

Como principales requisitos de las ZAL destacan la necesidad del aseguramiento de la intermodalidad así como una conexión directa con el puerto

Este tipo de proyectos suelen disponer de áreas de tecnologías e I+D e infraestructuras de apoyo (equipamientos sociales, alta conectividad)

Requisitos de localización de una ZAL

Proximidad con el puerto y localización próxima o dentro de su zona de servicio

Conexión con las grandes vías de comunicación viarias y acceso ferroviario

Conexión directa viaria y ferroviaria con el puerto

Dimensión adecuada a la demanda logística de la zona

Características principales de una ZAL

Zona de Actividades Logísticas e Intermodal

- Los puertos son nodos de red en la cadena de transporte, para garantizar su competitividad, requieren de un valor añadido
- La ZAL debe encontrarse dentro del ámbito marítimo-portuario del Puerto de Alicante, para establecer sinergias, aportar actividades de Valor añadido y mejorar la sostenibilidad del global del área.
- Debe formar parte de los terrenos portuarios o lo más cercano a éstos.
- Es clave la existencia de una conectividad excelente entre las instalaciones portuarias y las ZAL
- Accesibilidad ferroviaria

Área de Tecnologías e I+D

- Desarrollo de un área de I+D para trabajar con las empresas de la zona
- Se debe potenciar en sectores con el I+D como valor estratégico y vinculadas a la industria de la zona de Alicante

Área Empresarial e Industrial

- Disponer de una excelente localización geográfica
- Conectividad fácil y accesible a través de los corredores de transporte. Conexión a redes de alta capacidad
- Infraestructuras de alta tecnología
- Equipamientos sociales y públicos
- Servicios e instituciones de apoyo a la innovación y desarrollo

Entre los principales condicionantes de las ZAL destacan su rango como nodo logístico, el grado de especialización logística y el nivel de multifuncionalidad (demanda no sectorizada)

Condicionantes clave del diseño de una ZAL	
Ubicación de la ZAL	Según su grado de integración con el área del puerto
Importancia estratégica de la ZAL	Su rango como nodo logístico y la amplitud de su ámbito de influencia
Intermodalidad ferroviaria	La relación general funcional de los centros logísticos de la ZAL y la intermodalidad ferroviaria
Grado de especialización logística	Exclusivamente portuaria o en actividades de logística mixta
Nivel de la ZAL	Nivel de multifuncionalidad (demanda no sectorizada) o especialización sectorial en mercancías concretas
Ordenación interna de la ZAL	Consumo de espacio y edificabilidad media bruta
Área logística de la ZAL	Según la ordenación de las parcelas se clasifica la ZAL
Área intermodal de la ZAL	Ámbito delimitado donde se realizan todas las actividades necesarias para transferir carga del ferrocarril a la carretera y viceversa
Área de servicios de la ZAL	Ámbito o ámbitos donde se prestan servicios a vehículos, equipos, personas y empresas. El nivel de calidad de la ZAL se expresa en buena medida por la calidad de estos servicios
Tráfico total de puerto ligado a la ZAL	Tráfico total anual movido en el puerto asociado a la ZAL
Tráfico de contenedores del puerto asociado a la ZAL	Tráfico de contenedores anuales del puerto medido en TEUs asociado a la ZAL
Tráfico de mercancía general del puerto asociado a la ZAL	Tráfico en toneladas de mercancía general anual del puerto asociado a la ZAL
Tráfico de contenedores anuales de entrada/salida	Tráfico de contenedores anuales de entrada/salida del puerto asociado a la ZAL

El Centro Integrado de Servicios será el elemento central estratégico de la ZAL, siendo las áreas logísticas clave las relacionadas con la intermodalidad (terminal, centro logístico intermodal) y servicios al transporte

Componentes ZAL	Parque Logístico	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Parques de Actividad especializados en las funciones de logística, distribución y transformación ▪ Mayor cualificación que parques empresariales e industriales convencionales ▪ Núcleo y objeto principal de una ZAL ▪ Concentración de operadores logísticos y gestores/generadores de carga
	Terminal Intermodal	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Áreas y servicios destinados al intercambio modal (ferrocarril – carretera – marítimo) ▪ Evolución de los Centros de Transporte unimodales, con funcionalidad de consolidación/desconsolidación, servicios como gestión de stocks e instalaciones de transferencia modal ▪ Actividades complementarias: Actividades UTI, como depot o, en caso de ZF, actividades aduaneras
	Centro Logístico Intermodal	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Parque de actividad que contiene instalaciones de operadores logísticos con necesidad de accesibilidad ferroviaria ▪ Contiene: Centro de Seguridad de Mercancías, Grandes áreas de almacenamiento, Naves y edificios con accesibilidad ferroviaria
	Centro Integrado de Servicios	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ámbito principal de cualificación de una ZAL ▪ Servicios y usos de centralidad se extenderán a todas las áreas de actividad del sector ▪ Tipos de actividades: Servicios a las personas, servicios al vehículo, Business Center, servicios comunes... ▪ Ejemplos: Comercio de apoyo, exposición y venta de vehículos, Oficinas, auditorios, usos recreativos...
	Centro de Servicios al Transporte	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Centro de servicios para empresas de transporte por carretera (Truck Center) ▪ Sirven tanto a las empresas en la ZAL como a las externas ▪ Actividades: Centro de servicios al transportista, al vehículo, aparcamiento de pesados, Gasolinera...
	Servicios Complementarios	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Actividades complementarias a las intermodales: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Aparcamiento y actividades auxiliares para semirremolques, Intermodalidad ferroviaria o marítima ▪ Almacén complementario de UTI's, diferentes de contenedores

El proyecto de ZAL / Zona Franca de Alicante es complementario y puede generar sinergias parciales con otros proyectos complementarios (p. ej. Alicante Arena)

De las ZAL más relevantes de España, destaca su plena intermodalidad (puerto-carretera-ferrocarril) en todas ellas



	<i>TmZ (Zaragoza)</i>	<i>Barcelona</i>	<i>Sevilla</i>
Ubicación	<ul style="list-style-type: none"> • En terrenos de Mercazaragoza • Intermodalidad ferroviaria 	<ul style="list-style-type: none"> • En zona de servicio del Puerto de Barcelona • Concesión por 30 años • Intermodalidad ferroviaria 	<ul style="list-style-type: none"> • En terrenos del Puerto de Sevilla • Intermodalidad ferroviaria
Superficie	<ul style="list-style-type: none"> • 11ha 	<ul style="list-style-type: none"> • 280 ha → 65 en Barcelona y 143 en Prat 	<ul style="list-style-type: none"> • 57 ha
Nº Empresas	<ul style="list-style-type: none"> • - 	<ul style="list-style-type: none"> • 130 	<ul style="list-style-type: none"> • El Corte Inglés, Decathlon, grupo Grifols...
Sectores	<ul style="list-style-type: none"> • Transporte y logística • Consumo • Agroalimentario 	<ul style="list-style-type: none"> • Transporte y logística • Electrónica • Automoción • Petroquímicos 	<ul style="list-style-type: none"> • Textil • Transporte y logística • Sanitario
Promotores	<ul style="list-style-type: none"> • Mercazaragoza • Autoridad Portuaria de Barcelona • Gobierno de Aragón • CAI • Ibercaja • Otros 	<ul style="list-style-type: none"> • <u>CILSA</u> → <ul style="list-style-type: none"> • Autoridad Portuaria de Barcelona (51%) • Abertis Logística (32%) • SEPES (17%) 	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Servisur Logística</u> → <ul style="list-style-type: none"> • Grupo Abertis • Unicaja • CaixaBank • Autoridad Portuaria de Sevilla
TEU's	<ul style="list-style-type: none"> • 305.122 [Año 2015] 	<ul style="list-style-type: none"> • - 	<ul style="list-style-type: none"> • -

Análisis de Puerto de Alicante

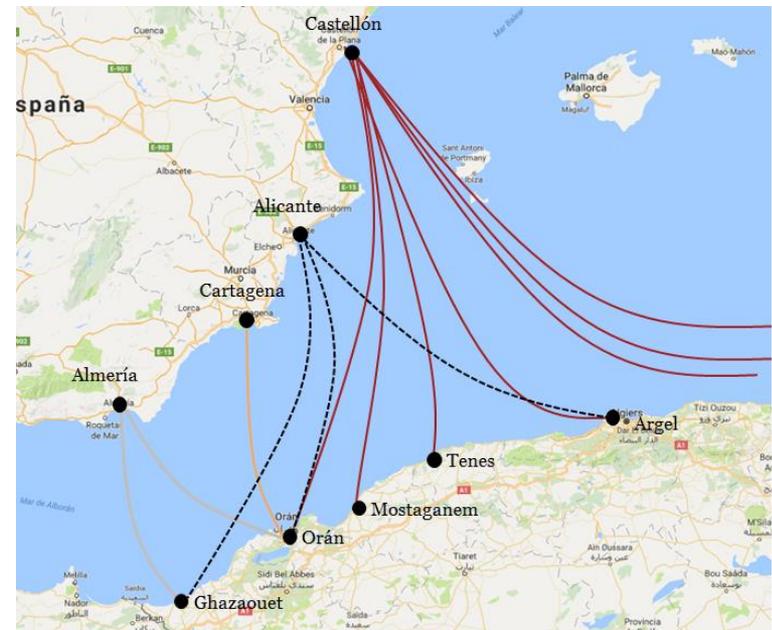
El Puerto de Alicante basa sus principales tráficos internacionales mercantes con el Norte de África y los domésticos con Baleares y Canarias, aunque con una evolución reciente mejorable

Características Principales de Puerto Alicante

- El comercio internacional es el principal activo del Puerto de Alicante, llegando a contar, entre importaciones y exportaciones, con el 73% de los movimientos totales de mercancías
- El análisis de la realidad económica provincial reflejó una evolución más pobre que la del entorno en cuanto a cifras de comercio exterior y evolución del tráfico marítimo por el Puerto de Alicante

Tráficos Puerto Alicante

- El Puerto de Alicante posee tráfico internacional a América y Norte de África, destacando en países como Benín, Venezuela o Argelia
- Los principales destinos mercantes del Puerto de Alicante se localizan en el Norte de África y América, existiendo un elevado volumen de toneladas desde la zona del Levante
- Las principales rutas del Puerto de Alicante con el principal país receptor de mercancías, Argelia, son con la capital, Argel, Orán y Ghazaouet
- Ciertos flujos con Medio Oriente, principalmente con Líbano



El comercio internacional es el principal activo del Puerto de Alicante, llegando a contar, entre importaciones y exportaciones, con el 73% de los movimientos totales de mercancías

Información general (año 2015)

- Total movimiento mercancías: 2.616.948,81 toneladas
 - Importaciones: 447.228 toneladas
 - Exportaciones: 1.207.465 toneladas
 - Comercio Nacional: 620.782 toneladas
- Número de pasajeros: 384. 867
- Buques mercantes: 833
- Contenedores (Vacíos y llenos): 74.159 (983.206,08 toneladas)

Movimientos de mercancías por países (año 2015)

	País	Exportaciones	Importaciones	Total
1º	Argelia	242.475,2	42.173,4	284.648,6
2º	Costa de Marfil	236.229,5	-	236.229,5
3º	Guinea	209.085,5	-	209.085,5
4º	Italia	45.991,8	102.411,0	148.402,9
5º	EE UU América	-	86.893,4	86.893,4
6º	Venezuela	84.279,0	-	84.279,0
7º	Turquia	-	73.276,8	73.276,8
8º	Ghana	61.545,5	645,8	62.191,4
9º	Grecia	55.579,6	86,0	55.665,7
10º	Angola	52.850,0	-	52.850,0
...
25º	Líbano	5.722,26	0	5.722,26

El análisis de la realidad económica provincial reflejó una evolución inferior a la del entorno en cuanto a cifras de comercio exterior y evolución del tráfico marítimo por el Puerto de Alicante

Tejido Empresarial

- Reducción de la componente industrial de la provincia
- Salarios inferiores respecto a la comunidad y España
- Tasa de paro muy elevada
- Renta per cápita descendiendo, a pesar de ser una de las provincias con mayor PIB

Comercio Exterior

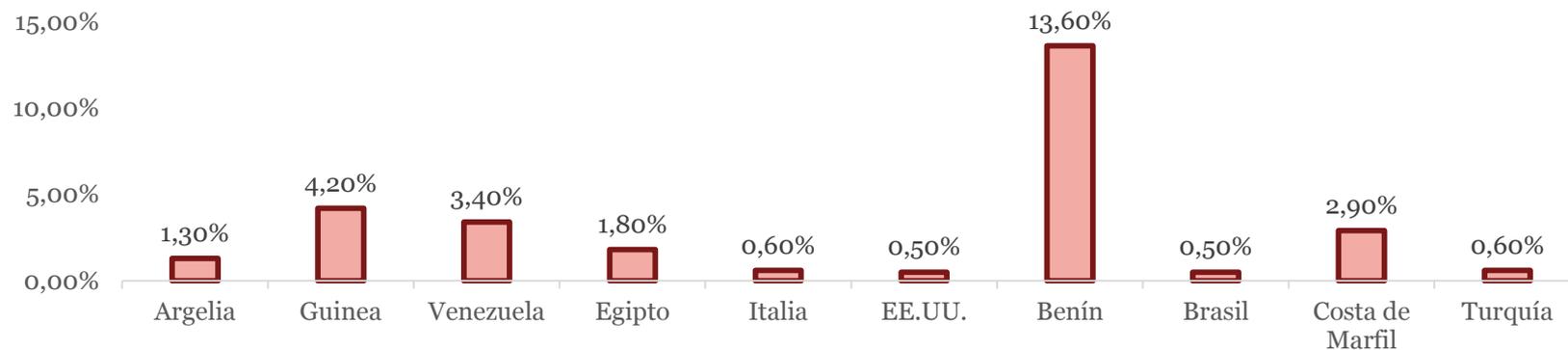
- Saldo positivo, al contrario que la tendencia estatal, por la baja importación de hidrocarburos
- Los aranceles por Alicante supuso en 2014 55,5 millones de €
- Alicante centro su comercio exterior en textil, calzado, alimentación y manufactura de pieles y cueros.
- Se transporta vía carretera y vía marítima, con uso residual aéreo y ferroviario
- El comercio con Europa esencialmente por carretera, con terceros países vía marítima
- La mercancía tiene como puerta de entrada-salida otras provincias, con la pérdida de visibilidad del puerto de Alicante

Puerto de Alicante

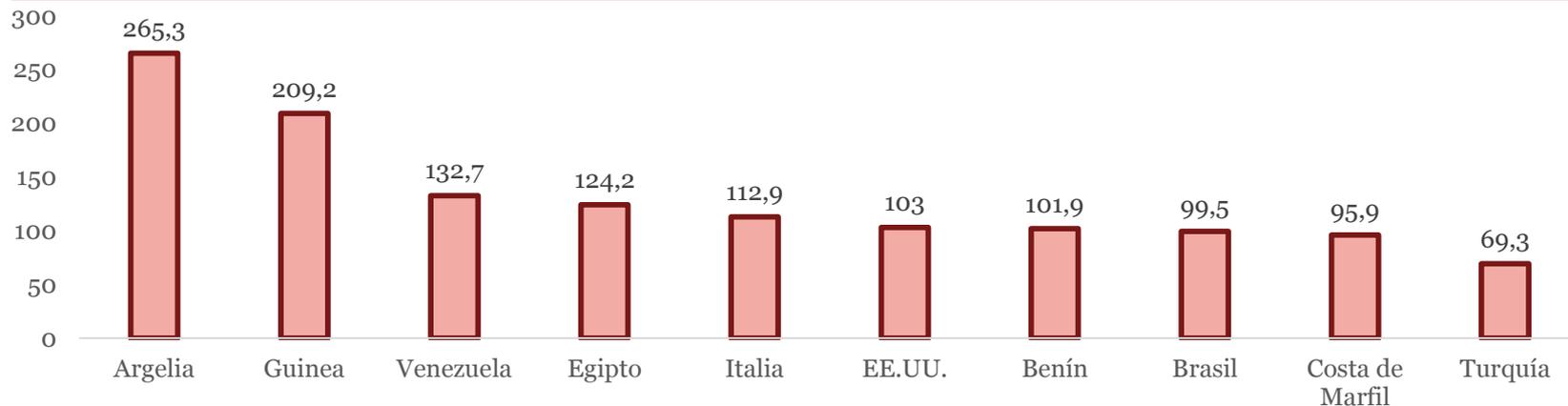
- La evolución del Puerto ha sido moderada, porque ha mantenido cifras, pero ha sido reducida ya que no ha absorbido el aumento del comercio exterior de España y Alicante.
- Ha sufrido una ralentización del crecimiento comercial
- Finalización de una gran fase expansiva de infraestructuras para desarrollar la competitividad e impulsar la cooperación
 - Mejora de la canalización de mercancías a través del puerto
- Punto de salida hacia Norte de África y Baleares
- Principal puerta natural de salida para export de calzado, juguete, mármol, producción textil y agrícola
- Puerta de entrada para import de máquinas y herramientas auxiliar del calzado, productos agrícolas y alimentación
- Debe adquirir mayor importancia en el establecimiento de conexiones feeder con puertos hub de España, como Algeciras, y África, como Argel.

El Puerto de Alicante tiene un peso bajo en el tráfico internacional a América y Norte de África, destacando en algunos destinos como Benín, Venezuela o Argelia

Carga de Puerto Alicante respecto total España [%]



Movimientos Puerto Alicante por países [ktons]

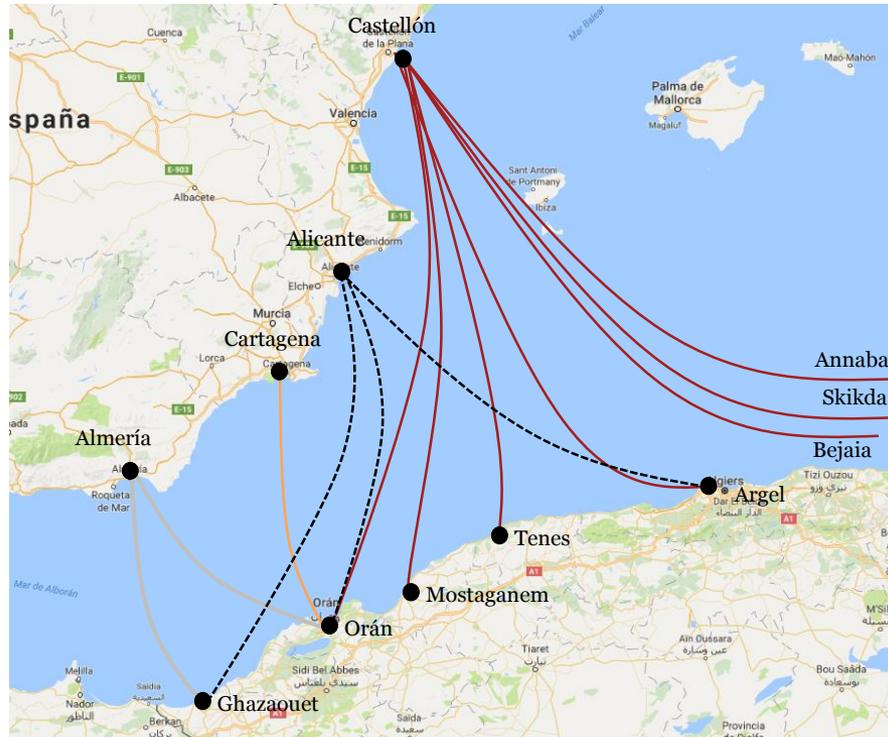


Los principales destinos mercantes del Puerto de Alicante se localizan en el Norte de África y América, existiendo un elevado volumen de toneladas desde la zona del Levante

Top 10 de destinos desde Puerto de Alicante (ktons)

	<i>Alicante</i>	<i>Castellón</i>	<i>Almería</i>
Argelia	265,3	699,1	88,5
Guinea	209,2	74,27	8,25
Venezuela	132,7	0	1,1
Egipto	124,2	335,7	0,05
Italia	112,9	542,4	13,9
EE.UU.	103	193,2	77,3
Benín	102	3,6	28,3
Brasil	99,5	609,8	82
Costa de Marfil	95,9	149	287,9
Turquía	69,3	1450,2	23,5

Las principales rutas del Puerto de Alicante con el principal país receptor de mercancías, Argelia, son con la capital, Argel, Orán y Ghazaouet



	Alicante	Castellón	Cartagena	Almería
Tons movidas con Argelia (2015)	265.303	669.142	691.131	88.507
Puertos conectados	<ul style="list-style-type: none"> Ghazaouet Argel Orán 	<ul style="list-style-type: none"> Argel Orán Mostaganem Bejaia Skikda Tenes Annaba 	<ul style="list-style-type: none"> Orán 	<ul style="list-style-type: none"> Ghazaouet Orán
Nº rutas de mercancías	4	10	4	2
Nº rutas directas	2	5	1	2
Nº rutas con escala	2	5	3	0
Nº rutas de contenedores	2	8	4	2
Nº conexiones al mes (mercancías)	10	30	20	12 invierno 20 verano

Análisis de proyectos logísticos en Levante

Un proyecto de ZAL en Alicante encajaría con la Estrategia Logística del Estado y con la Estrategia de movilidad sostenible aunque su viabilidad dependerá de su capacidad de adelantarse a otros proyectos similares en la región levantina

Encaje con Estrategias del Estado

- Dentro de la Estrategia Logística del Ministerio de Fomento para el conjunto de España, se incluye como uno de sus proyectos clave en Levante la ZAL de Alicante
 - En la actualidad, se están desarrollando proyectos en Valencia, Cartagena, Murcia y se ha realizado el estudio de viabilidad de una ZAL en la Vega Baja (Alicante), finalmente limitada a un intercambiador de mercancías
- Además, el proyecto de la ZF de la provincia de Alicante tiene una conexión clara con la Estrategia española de movilidad sostenible del Ministerio de Fomento, que apuesta por la intermodalidad total



Otros proyectos en Levante

- En la actualidad, existen varios proyectos de tipo logístico-industrial en el área de influencia de Alicante (ZAL en Valencia, Murcia y Cartagena e Intercambiador de la Vega Baja) con potencial impacto sobre el proyecto de Zona Franca
 - La existencia de estos proyectos en curso refuerza la necesidad de acelerar el proceso del proyecto de Alicante – Elche



Dentro de la misma Estrategia Logística estatal, y con acceso a ayudas de CEF, se encuentran los proyectos de Valencia, Cartagena, Murcia y Vega Baja, ya establecidos o en fase de desarrollo

Otros proyectos en Levante

Valencia

- Valencia cuenta con un proyecto de Plataforma Intermodal Logística junto al Puerto, que se encuentra ya en fase de comercialización
- La superficie útil total de la Plataforma es de 375.000 m2, siendo 310.000 m2 de uso logístico y con cerca de 100.000 ya en comercialización

Cartagena

- El proyecto de ZAL de Cartagena se encuentra en este momento en la fase de elaboración de un estudio de viabilidad
 - No dispone de conexión ferroviaria en la actualidad
- La ampliación del puerto de El Gorguel, directamente relacionada con la ZAL de Cartagena, se encuentra ahora mismo a la espera de la decisión del Estado sobre el impacto ambiental previsto

Murcia

- La ZAL planteada en el área de Murcia capital, está en proceso de aprobación de los trámites autonómicos (Plan de actuación territorial y de ordenación)
 - Sin conexión ferroviaria



Dentro de la Estrategia Logística del Ministerio de Fomento para el conjunto de España, se incluye como uno de sus proyectos clave en Levante la ZAL de Alicante

En la actualidad, se están desarrollando proyectos en Valencia, Cartagena, Murcia y se ha realizado el estudio de viabilidad de una ZAL en la Vega Baja (Alicante), finalmente limitada a un intercambiador de mercancías



Otros Proyectos logísticos en el Levante

- El Ministerio de Fomento cataloga de **Interés prioritario** las siguientes **Terminales Logísticas Intermodales**:
 - Castelló
 - Sagunto
 - Valencia
 - Alicante
 - Murcia
 - Cartagena

Diferencia entre ZAL y Transporte logístico Intermodal

- **ZAL**: áreas especializadas en las actividades de almacenamiento y distribución de mercancías
- **Transporte logístico Intermodal**: es la articulación entre diferentes modos de transporte

Además, el proyecto de la ZF de la provincia de Alicante tiene una conexión clara con la Estrategia española de movilidad sostenible del Ministerio de Fomento, que apuesta por la intermodalidad total

Uno de los Principales Objetivos en el ámbito de la planificación del Transporte e Infraestructuras:

- Impulsar el **cambio modal** hacia modos más sostenibles, como el ferrocarril, el autobús y el transporte marítimo en los **ámbitos internacional e interurbano**

Plataformas logísticas

- ❖ Desarrollo de infraestructuras y plataformas en los principales nodos de la red
- ❖ Dotar de equipamientos necesarios, proporcionando servicios especializados, facilitando el **intercambio modal de las mercancías**
- ❖ Potenciar **la intermodalidad portuaria**, reforzando la accesibilidad ferroviaria a los puertos
- ❖ Consolidar la **integración del ferrocarril con las plataformas logísticas** terrestres
- ❖ Promover la intermodalidad en la carga aérea, mediante el desarrollo de Centros de Carga y otras infraestructuras

Optimización de Infraestructura existente

❖ Reforzar la inversión en mantenimiento:

- Mejorar las vías actuales
- Mejorar el ferrocarril convencional

Terminales ferroviarias de mercancías

- ❖ Dotar a la red ferroviaria de un sistema moderno de **terminales multimodales** ferroviarias y **ferroportuarias**
- ❖ **Equipamientos logísticos** y de tratamientos de cargas que permitan acoger trenes de características tales que permitan unos costes de transporte competitivos

En la actualidad, existen varios proyectos de tipo logístico-industrial en el área de influencia de Alicante con potencial impacto sobre el proyecto de Zona Franca



Proyectos logísticos en el Levante

- **Proyecto Valencia** → Plataforma intermodal logística
- **Proyecto Zona de Actividades Logísticas (ZAL) en Murcia**
- **Proyecto Cartagena** → ZAL de Los Camachos + Terminal de contenedores “El gorguel”

La existencia de estos proyectos en curso refuerza la necesidad de acelerar el proceso del proyecto de Alicante – Elche

Valencia cuenta con un proyecto de Plataforma Intermodal Logística junto al Puerto, que se encuentra ya en fase de comercialización

Principales datos

- Ubicación: Valencia (junto a Puerto de Valencia)
- Superficie: 680.000 m²
- Inversión realizada: n.d.
- Estado del proyecto: En comercialización 1ª fase (97.000 m²); en proceso de aprobación por Generalitat conjunto del proyecto

Ubicación y conexiones



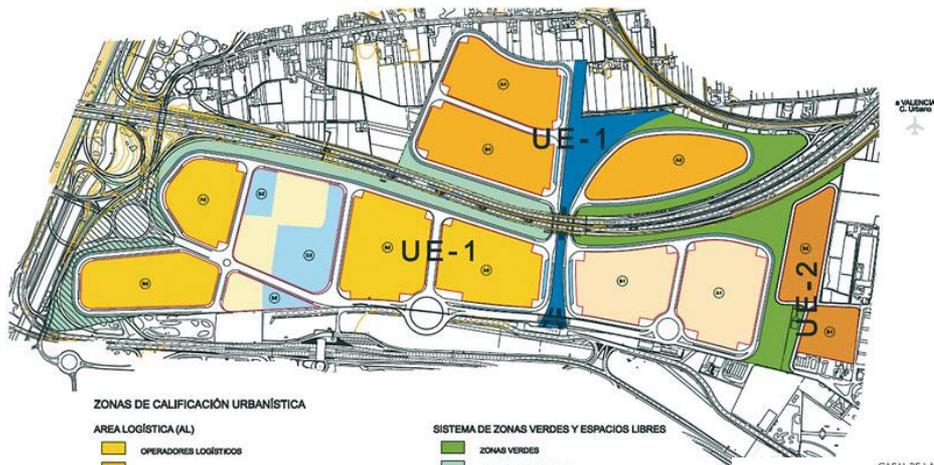
- Carretera: Conexión directa con autovía
- Ferrocarril: Acceso directo al ferrocarril del Puerto
- Acceso directo al Puerto de Valencia
- A 14 km de Centro de carga Aeropuerto de Manises



Cronología reciente

- 2009: Paralización del proyecto por el Tribunal Supremo debido a expropiaciones forzosas que se llevaron a cabo para la realización del proyecto
- 2013: Rechazo por parte del tribunal supremo al último recurso de la Autoridad Portuaria
- Agosto 2015: Rechazo al proyecto de Zona Franca
- Febrero 2016: Inicio de la tramitación urbanística de la ZAL de Valencia
- Julio 2016: Inicio comercialización de la ZAL

La superficie útil total de la Plataforma es de 375.000 m², siendo 310.000 m² de uso logístico y con cerca de 100.000 ya en comercialización



ZONAS DE CALIFICACIÓN URBANÍSTICA

AREA LOGÍSTICA (AL)

- OPERADORES LOGÍSTICOS
- ALMACENAMIENTO Y USOS MÚLTIPLES
- TRANSITARIOS

- AREA DE RESERVA USO RESIDENCIAL
- AREA DE SERVICIOS MÚLTIPLES (ASM)

SISTEMA DE ZONAS VERDES Y ESPACIOS LIBRES

- ZONAS VERDES
- OTROS ESPACIOS LIBRES
- AREA DE RESERVA PATRIMONIAL

- OTRAS AREAS
- AREA DE RESERVA FUTURO ACCESO FERROVIARIO AL PUERTO
 - AREA AMBITO DE DESARROLLO DEL PLAN DE ACCESOS

- Actualmente en comercialización: 97.967 m²,
 - Manzana B-2
 - Manzana F-2
 - Manzana G-2

Tipo terreno	Superficie (m ²)
Logístico	309.865 m ²
Servicios múltiples	31.439 m ²
Realojos	33.672 m ²
Total	374.976 m²



Proyecto Valencia Plataforma intermodal logística – Modelo de gobierno y principales servicios ofrecidos

Modelo de gobierno

Entidad promotora

- ❖ Valencia Plataforma Intermodal

Organismos incluidos en el Consejo

- ❖ Autoridad Portuaria
- ❖ Generalitat Valenciana
- ❖ Ayuntamiento de Valencia
- ❖ SEPES (Entidad Pública Empresarial de Suelo)

Principales características

Servicios ofrecidos

- ❖ **Generales:** Seguridad, suministros, jardinería, zonas verdes y limpieza
- ❖ **A las empresas:** Oficinas, bancos, hoteles, restaurantes, transporte público, etc
- ❖ **Al transporte:** Gasolinera, estación de servicio, zonas de descanso, etc

Tipología de naves

- ❖ Naves modulares con almacenamiento, área de oficina y muelle de carga
- ❖ Nave mixta, con amplias zonas de almacenamiento central, con oficina superpuesta y muelles de carga

Régimen de concesión

- ❖ **Régimen:** Alquiler de nave o de suelo
- ❖ **Posibilidad de edificación:** Productos “llave en mano”, naves modulares y oficinas

El proyecto de ZAL de Cartagena se encuentra en este momento en la fase de elaboración de un estudio de viabilidad

La ubicación planteada no dispone de conexión ferroviaria en la actualidad (se encuentra a 2,8 km de la red)

Principales datos

- Ubicación: Los Camachos (Cartagena)
- Superficie: 2.500.000 m² de suelo industrial (1.000.000 sin urbanizar y 1.000.000 urbanizados)
- Inversión realizada: por definir
- Estado del proyecto: Pendiente realización de estudio de viabilidad de la ZAL

Ubicación y conexiones



- Carretera: conexión directa con autovía
- Ferrocarril: Sin conexión ferroviaria actualmente. Pendiente conexión de 2,8 km
- Conexión con el puerto: a 10 km (9 minutos)
- Conexión con el aeropuerto: a 21 km (25 minutos)
- Conexión directa con la red transeuropea de transporte



Cronología reciente

- Febrero 2015: Decisión de establecer la ZAL en el polígono industrial de los Camachos
- Julio 2016: licitación del estudio de viabilidad técnica y económica por el Gobierno (110.000 €)
- Marzo 2017: Aprobación del traslado del Deposito Franco de Cartagena a la ZAL de los Camachos
- Marzo 2017: Constitución de la mesa de trabajo de la Zona de Actividades Logísticas de Cartagena (ZAL)

El proyecto dispone de una mesa de trabajo en la que están representados todos los agentes de la región afectada
Como próximos pasos, pretenden presentar el proyecto a la convocatoria de fondos europeos CEF

Entidades incluidas en la Mesa de Trabajo

- ❖ Ayuntamiento de Cartagena
- ❖ Consejería de Fomento de Murcia
- ❖ Consejería de Desarrollo Económico de Murcia
- ❖ Autoridad Portuaria de Cartagena
- ❖ SEPES
- ❖ Cámara de Comercio
- ❖ COEC (Confederación comarcal de organizaciones empresariales de Cartagena)
- ❖ Federación Regional de Organizaciones del transporte (FROET)
- ❖ Asociación de empresarios marítimos de Cartagena
- ❖ Entidad de conservación del Polígono de los Camachos

Situación del proyecto

- ❖ Pendiente estudio viabilidad (licitado en Julio 2016 por 110.000 €)
- ❖ Pendiente definición trazado ferroviario (enlace con corredor del mediterráneo de 2,8 km)
- ❖ Pendiente decisión final sobre ampliación del Puerto de Cartagena
- ❖ Propiedad del suelo: SEPES
- ❖ Objetivo: Presentar proyecto a próxima convocatoria CEF (junio 2017)

La ampliación del puerto de El Gorguel, directamente relacionada con la ZAL de Cartagena, se encuentra ahora mismo a la espera de la decisión del Estado sobre el impacto ambiental previsto

Principales datos

- Ubicación: El Gorguel
- Capacidad: 3,5 Mill TEUs/año
- Inversión: 1.117 M€ (estimación octubre 2016 por Informe de Estudios Económicos) a sufragar entre AP Cartagena y empresa concesionaria
- Estado del proyecto: Pendiente Declaración de Impacto Ambiental (DIA)

Ubicación y conexiones



- Calado planteado de 22 m



Cronología reciente

- Diciembre 2014: informe negativo de técnicos de MAGRAMA por impacto y afecciones medioambientales (afecta a zonas LIC y ZEPA)
- Julio 2015:
 - Suspensión de emisión de DIA por el Ministerio de Medio Ambiente, pendiente de decisión
 - Plazos previstos de aprobación no inferiores a 2017
 - Fecha inicial de puesta en marcha de 2021

La ZAL planteada en el área de Murcia capital, con una inversión prevista de 130 M€ está en proceso de aprobación de los trámites autonómicos (Plan de actuación territorial y de ordenación)

Al igual que el proyecto de Cartagena, tampoco dispone de conexión ferroviaria

Principales datos

- Ubicación: Sangonera la Seca (Murcia)
- Superficie: 1.900.000 m² de suelo industrial
- Inversión: 130 M€ (estimación octubre 2016 por Gobierno de Murcia)
- Estado del proyecto: Pendiente presentación Programa de Actuación Territorial

Ubicación y conexiones



- Carretera: a 3kms de autovía A7 y a 1km de Mu-30
- Ferrocarril: Proyecto de Terminal Intermodal Ferroviaria en estudio
- Conexión con el puerto: 51 km (40 min aprox)
- Conexión con el aeropuerto: 44 km (35 min aprox)



- Previsto desarrollar conjuntamente el parque industrial agroalimentario “MEDFOOD” conjuntamente con la ZAL

Cronología reciente

- Marzo 2012: Definición del marco territorial y urbanístico de la ZAL de Murcia, Gobierno Murcia
- Junio 2013: Estudio de Mercado Logístico de la Región de Murcia, Gobierno Murcia
- Octubre 2013: Esquema preliminar Terminal Intermodal (octubre 2013), Min Fomento
- Febrero 2014: Primer análisis de viabilidad de la ZAL, Min Fomento
- Febrero 2016: Firma convenio marco de colaboración Ayto Murcia – Gobierno regional para desarrollar “ZAL MURCIA-MEDFOOD”
- En proceso:
 - Plan de Actuación Territorial
 - Plan Especial de Ordenación e infraestructuras
- Marzo 2017: Inclusión en el presupuesto regional de 557.000 € para construir un centro de almacenaje y distribución de mercancías

En Murcia también se ha firmado el convenio Marco entre el Ayuntamiento y las consejerías respectivas, así como se han establecido los órganos de gobierno del proyecto

Contenido del convenio Marco de Colaboración Ayto Murcia & Gobierno de Murcia

Entidades firmantes	<ul style="list-style-type: none"> • Ayuntamiento de Murcia • Gobierno de Murcia
Plazo temporal	<ul style="list-style-type: none"> • 4 años prorrogable por acuerdo de ambas partes
Órganos creados	<ul style="list-style-type: none"> • Comité de Dirección y Seguimiento (CDS): definir la coordinación general del proyecto, siendo el máximo responsable de la toma de decisiones y de la validación de acciones y resultados • Comité Técnico de Gestión (CTG): coordinar el desarrollo de las acciones técnicas, administrativas y financieras del proyecto, estableciéndose como estructura permanente durante el proyecto
Organismos y funciones principales	<p>Consejería de Fomento e Infraestructuras</p> <ul style="list-style-type: none"> • Competencias: Materia de carreteras, transporte, logística y ordenación del territorio • Funciones <ul style="list-style-type: none"> ○ Promocionar el proyecto con el Ministerio de Fomento ○ Diseño territorial, urbanístico y medioambiental para el proyecto ○ Impulsar la ejecución de las infraestructuras exteriores viarias y ferroviarias ○ Colaborar en la consecución de ayudas europeas
	<p>Consejería de Desarrollo Económico, Turismo y Empleo</p> <ul style="list-style-type: none"> • Competencias: Industria y empresa • Funciones <ul style="list-style-type: none"> ○ Promover el proyecto con el Ministerio de Fomento. ○ Coordinar la participación del sector empresarial industrial y logístico. ○ Diseñar el Modelo Económico- Financiero y el Modelo de Promoción y Gestión del Proyecto. ○ Colaborar en la obtención de financiación para el desarrollo del proyecto ○ Participar en el diseño y promoción de las dotaciones comunes. ○ Promover la creación de la sociedad instrumental encargada de la promoción del proyecto.
	<p>Ayuntamiento de Murcia</p> <ul style="list-style-type: none"> • Competencias: Urbanísticas y ordenación territorial • Funciones <ul style="list-style-type: none"> ○ Participar en el diseño territorial, urbanístico y medioambiental más adecuado para el proyecto, principalmente promoviendo y tramitando los instrumentos medioambientales, así como los correspondientes de planeamiento y gestión urbanística y cualesquiera otros necesarios para el desarrollo del proyecto. ○ Colaborar en la gestión de suelo para el desarrollo del proyecto, gestión de servidumbres en el ámbito, etc

Desde el área de la Vega Baja se está impulsando un proyecto de intercambiador de mercancías ferrocarril – carretera, que sería totalmente compatible con la Zona Franca

Municipios Involucrados y distancia a Alicante



Objeto

Desarrollo y puesta en marcha de un intercambiador de mercancías ferrocarril-carretera (sistema “ferroustage”*)

Áreas incluidas

- Vega Baja
- Vinalopo

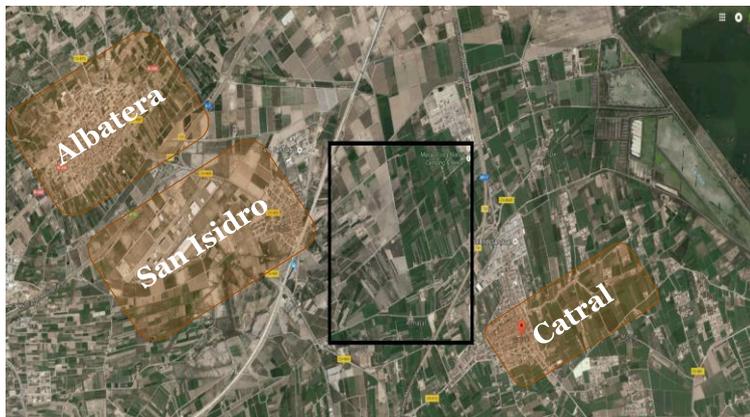
Inversiones previstas

24 M€ (según estudio Univ. Alicante)

Volumen

9,5 millones de toneladas al año

***Sistema ferroustage:** sistema de transporte combinado que permite cargar un camión completo sobre el tren



Cronología reciente

- **diciembre 2015:** se decide poner en marcha un estudio de costes y beneficios del proyecto y análisis del impacto medioambiental por parte de los ayuntamientos implicados y Asemvega
- **Octubre 2016:** presentación estudio viabilidad y se fija una inversión de 24 millones de €
- **Julio 2017:** se conocerá si el proyecto cuenta con fondos europeos

Análisis benchmark de ZF en España

Se han analizado las 7 zonas francas actualmente vigentes en España, destacando la conexión ferroviaria de todas las ZFs peninsulares, la existencia de una empresa tractora en todas ellas

Desde un punto de vista administrativo, las ZFs españolas siempre incorporan al Estado, los Ayuntamientos, Aduanas, Autoridad Portuaria y Cámara de Comercio

	ZF VIGO	ZF SANTANDER	ZF BARCELONA	ZF SEVILLA	ZF CÁDIZ	ZF GRAN CANARIA	ZF TENERIFE
Año creación	1947	2016	1916	2016	1933	1998	2006
Nº ubicaciones	2	1	1	1	2	2	2
Superficie Total	1.200.000 m2	49.000 m2	6.160.000 m2	700.000 m2	330.000 m2	300.000 m2	4.800.000 m2
Nº empresas	42	En proceso	300	En proceso	177	>400	n.d.
Nº empleados	17.000	En proceso	n.d.	En proceso	2,500 directos y 3.000 indirectos	n.d.	n.d.
Sectores principales	Automoción	Alimentario y Siderúrgico	Automoción, química básica y logística	En proceso	Industrial, logística y comunicación	Naval	n.d.
Hechos relevantes recientes	Apoyo a emprendedores y desarrollo de parques empresariales	En proceso	Establecimiento parques empresariales y desarrollos urbanísticos	Apoyo por parte del proyecto “Redes Transeuropeas de Transporte”	Proyecto “Algeciras Business Cluster” y adjudicación para activ hospitalarias	Stakeholder en “Invest in Gran Canaria”	Proyecto “Connecting Europe” y Corredor Franco del Atlántico Medio
Conexión ferroviaria	Si	Si	Si	Si	Si	No	No

Análisis configuración jurídico – administrativa

- Se han identificado las figuras que se incluyen en los **plenos** de las Zonas Francas, y siempre están los Ayuntamientos, el Estado y Aduanas
 - Igualmente, salvo en un caso, en todas las Zonas están la Autoridad Portuaria y la Cámara de Comercio
- Del análisis de los componentes de los **comités ejecutivos**, destaca que solo el Estado participa en todos ellos, mientras que el resto de organismos no aparecen siempre

Se han identificado las figuras que se incluyen en los plenos de las Zonas Francas, y siempre están los Ayuntamientos, el Estado y Aduanas
Igualmente, salvo en un caso, en todas las Zonas se encuentran la Autoridad Portuaria y la Cámara de Comercio

	ZF VIGO	ZF SANTANDER	ZF BARCELONA	ZF SEVILLA	ZF CÁDIZ	ZF GRAN CANARIA	ZF TENERIFE
Ayuntamiento	Presidencia 5 Vocales	✓	Presidencia 1 Vocal	Presidencia 2 Vocales	Presidencia 5 Vocales	Presidencia 2 Vocales	✓
Diputación/ Cabildo	✓				✓	✓	
Gobierno Autonómico		✓					✓
Autoridad Portuaria	✓	✓	✓		✓	✓	Presidencia 4 Vocales
Estado	Vicepresidencia 4 Vocales	Vicepresidencia	Vicepresidencia 3 Vocales	Vicepresidencia	Vicepresidencia 3 vocales	Vicepresidencia	Vicepresidencia
Cámara de Comercio	✓	Presidencia	✓		✓	✓	✓
Org empresarios						✓	✓
Otros	Renfe	Banco Santander	PIMEC Renfe Sindicatos		Renfe		
Aduanas	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Nº total Vocales	14	11	17	4	13	19	15

Del análisis de los componentes de los comités ejecutivos, destaca que solo el Estado participa en todos ellos, mientras que el resto de organismos no aparecen siempre

	ZF VIGO	ZF SANTANDER	ZF BARCELONA	ZF SEVILLA	ZF CÁDIZ	ZF GRAN CANARIA	ZF TENERIFE
Ayuntamiento	✓		✓		✓	✓	✓
Diputación/ Cabildo							✓
Gobierno Autonómico							
Autoridad Portuaria	✓		✓			✓	✓
Estado	Presidencia 2 Vocales	Presidencia	Presidencia Vicepresidencia	Presidencia	Presidencia 2 Vocales	Presidencia	Presidencia
Cámara de Comercio	✓		✓		✓		
Org empresarios						✓	
Otros							
Aduanas	✓	Vicepresidencia	✓	✓	✓	✓	
Nº total Vocales	7	4 (Por designar)	5	3 (2 por designar)	6	5	4

Zona Franca de Barcelona

Información general

- Situada en Barcelona, a 7km aeropuerto, 500m puerto BCN, 220 m FFCC
- Constituido en 1916
- Miembros del consejo del consorcio: Representantes del Estado, Aduanas, Ayto. Barcelona, Cambra de comerç y Autoridad Portuaria de Barcelona
- Gran movimiento de materiales químicos debido a las empresas del área industrial de Tarragona



Datos Principales

- 160,000 m² ZF y polígono de 6,000,000 m²
- + de 600,000 tn/año
- Conjunto con el polígono, 300 empresas: Nissan, SEAT, Bayer...
- Sectores automoción, la química básica y la logística
- Control de Tipo I

Actuaciones

- Establecimiento de parques empresariales
- Proyección de la economía local mediante eventos empresariales internacionales punteros, como la feria inmobiliaria Barcelona Meeting Point (BMP) y la logística Salón Internacional de la Logística y Manutención (SIL).

Proyectos en curso

- Desarrollos urbanísticos en área de Barcelona:
 - **Sant Andreu:** fomento de la vivienda e integración social
 - **Mollet:** promoción urbanística (centro comercial y de ocio y viviendas)

Órganos Zona Franca de Barcelona

Pleno

- Presidenta - Alcaldesa de Barcelona
- Vicepresidenta - Delegado Esp. Ministerio de Hacienda y Admón Pública
- Vocales:
 - Secretario de Estado de Telecomunicaciones
 - Subsecretario de Economía y Competitividad
 - Jefa Dep. Prov. Aduanas e Imp.Especiales
 - Presidente del grupo municipal del PP
 - Sec. de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda
 - Presidente Fomento del Trabajo Nacional
 - Secretario general UGT Cataluña
 - Secretario general CC. OO. Cataluña
 - Presidente de PIMEC
 - Presidente de la Cambra de Comerç
 - Director general de la APB
 - Presidente de la APB
 - Presidente de RENFE-OPERADORA
 - Secretario de Estado de Hacienda
 - Presidente del grupo municipal del PSC, CIU, CUP, ERC, C's
 - Concejala de Participación y Distritos, Ayunt. Barcelona
 - Secretario General del Consorcio

Comité Ejecutivo

- Presidente – Delegado Esp. Ministerio de Hacienda y Admón Pública
- Vicepresidente – Representante del Estado
- Vocales:
 - Jefa Dep. Prov. Aduanas e Impuestos Especiales
 - Representante del Estado
 - Director general de la APB
 - Concejala de Participación y Distritos, Ayto. Barcelona
 - Presidente de la Cámara de Comercio, Industria y navegación
 - Secretario General del Consorcio

Zona Franca de Vigo

Información general

- Ubicada en dos zonas: Bouzas, en el Puerto de Vigo, y Balaídos, a 5 km del aeropuerto, 10 del puerto de Vigo y 30 km de la frontera portuguesa.
- Constituido en 1947
- Miembros de comité ejecutivo consorcio: Representantes del Estado, Abogacía Estado, Aduanas Vigo, APVigo y Ayto. Vigo
- Fomento de las empresas para transformaciones industriales, además de operaciones propias

Datos Principales

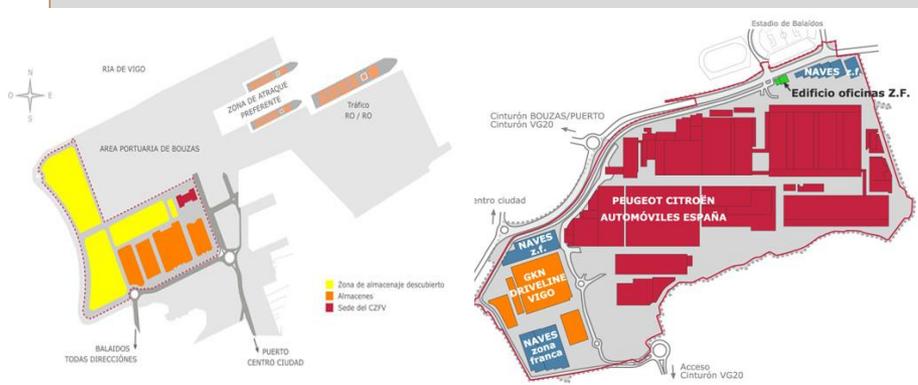
- 1,200,000 m2
- 42 empresas, entre ellas, PSA Peugeot Citroën y GKS Driveline
- Automoción Sector principal
- 17,000 empleos en todas las instalaciones
- Control de tipo I

Actuaciones

- Apoyo a emprendedores “ViaGalicia”, a través de sus parques empresariales
- Apoyo a la innovación con zonas de I+D+I
- Sociedad de Capital Riesgo

Proyectos en curso

- Ampliación del Parque Tecnológico de Vigo
- Desarrollo de parques empresariales (Plisan, Comesaña...)



Órganos Zona Franca de Vigo

Pleno

- Presidente – Alcalde Ayto. de Vigo
- Vicepresidente – Delegado Esp. Ministerio de Hacienda y Admones. Públicas
- Vocales
 - 4 Vocales del Estado
 - Directora Autoridad Portuaria Vigo
 - 5 Vocales Concejales Ayto. Vigo
 - 1 vocal Diputación Pontevedra
 - Jefe de la Dependencia de Aduanas de Vigo
 - 1 vocal representante de las compañías de Ferrocarriles
 - Presidente Cámara Comercio Pontevedra
- Secretario – Abogado del Estado

Comité Ejecutivo

- Presidente – Delegado Esp. Ministerio de Hacienda y Admón Pública
- Vocales:
 - 2 vocales del Estado
 - 2 vocales concejales Ayto. Vigo
 - 1 vocal Administrador de la Aduana de Vigo
 - Directora de la Autoridad Portuaria de Vigo
 - Presidente de la Cámara de Comercio de Pontevedra

Zona Franca de Cádiz

Información general

- Ubicada en 2 zonas: En el Puerto y a 5 kilómetros
- Constituido en 1933
- El Comité Ejecutivo se compone, además de por el delegado del Estado, por dos vocales del Estado, dos vocales concejales del Ayuntamiento de Cádiz, un vocal Administrador de la Aduana de Cádiz y un vocal de la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación.



Datos Principales

- 330,000 m2
- 177 Empresas instaladas, entre ellas S.A. TNT...
- Sectores Industriales, Logística, comunicación...
- 2,500 empleos directos y 3,000 indirectos
- Volumen de negocio de 304 M€
- Control de Tipo I

Actuaciones

- Construcción de Centro de Negocios
- Desarrollo de Polígonos industriales
- Viveros de empresas

Proyectos en curso

- Proyecto de expansión y consolidación del recinto fiscal, cuadruplicando su superficie a 1,300,000 m2.
- Proyecto “Algeciras Business Cluster”
- Adjudicación para actividades hospitalarias en la ZF

Órganos Zona Franca de Cádiz

Pleno

- Presidente – Alcalde Ayto. de Cádiz
- Vicepresidente – Delegado Esp. Ministerio de Hacienda y Admones. Públicas
- Vocales
 - 3 vocales Estado
 - 1 Vocal de la Autoridad Portuaria de Cádiz
 - 1 vocal Diputación de Cádiz
 - 5 vocales Ayto. Cádiz
 - 1 Vocal de Administración de Aduanas
 - 1 vocal Renfe
 - 1 Vocal Cámara de Comercio de Cádiz
- Secretario – Abogado del Estado

Comité Ejecutivo

- Presidente – Delegado Esp. Ministerio de Hacienda y Admón Pública
- Vocales:
 - 2 vocales del Estado
 - 2 vocales concejales Ayto. Cádiz
 - 1 vocal Administrador de la Aduana de Cádiz
 - 1 vocal Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación

Zona Franca de Tenerife

Información general

- Ubicación en el Puerto de St. Cruz de Tenerife y Granadilla de Abona
- Creación en el año 2006, inicio actividades 2012
- Miembros del consejo ejecutivo del consorcio: Representantes del Estado, Aduanas de Tenerife, Cabildo de Tenerife, APTenerife, Ayto. St. Cruz Tenerife y Ayto. Granadilla de Abona



Datos Principales

- Superficie de Instalaciones portuarias de St. Cruz de Tenerife y Granadilla de Abona: 4,800,000m²
- Control de Tipo II, transformándose a Tipo I

Actuaciones

- Cerramiento de emplazamientos dentro de los Puertos para acogerse al Código aduanero, control de Tipo I

Proyectos en curso

- Corredor Franco del Atlántico Medio: colaboración entre la Zona Franca de Tenerife y la Asociación de Zonas Francas de Panamá (AZOFRAP)
- Proyecto “Connecting Europe” con el que pretenden crear una línea de tráfico regular de buques portacontenedores que conecte Europa con África

Órganos Zona Franca de Tenerife

Pleno

- Presidente – Presidente Autoridad Portuaria de S.C. de Tenerife
- Vicepresidente – Delegado Esp. Ministerio de Hacienda y Admones. Públicas
- Vocales
 - 1 vocal Consejería de Economía y Hacienda de Gobierno Canario
 - 4 Vocales de la Autoridad Portuaria de Las Palmas
 - 2 vocales Cabildo Insular de Tenerife
 - 2 vocales Ayto. S.C. de Tenerife
 - Directora General de Tributos
 - Jefe dependencia Provincial de Aduanas e Impuestos Especiales de S.C. de Tenerife
 - 1 vocal Confederación de Empresarios de S.C. de Tenerife
 - 1 Vocal Cámara de Comercio de Tenerife
 - 1 vocal Ayto. Granadilla de Abona
 - 1 vocal Sociedad de Fomento e Inversiones de Tenerife
- Secretario – Abogado del Estado

Comité Ejecutivo

- Presidente – Delegado Esp. Ministerio de Hacienda y Admón Pública
- Vocales:
 - 1 vocal Cabildo de Tenerife
 - 1 vocal Autoridad Portuaria de Las Palmas
 - 1 vocal Ayto. S.C. de Tenerife
 - 1 vocal Ayto. Granadilla de Abona

Zona Franca de Gran Canaria

Información general

- Ubicada en el Puerto de Las Palmas y en el polígono de Arinaga, a 40 km del Puerto y 8km del aeropuerto
- Creada en 1998
- Miembros del consejo ejecutivo del consorcio: Representantes del Estado, Aduanas de Gran Canaria, Cabildo de Gran Canaria, APGran Canaria, Cámara de Comercio de Las Palmas, Ayto. Las Palmas de GC y Ayto. Agüimar

Datos Principales

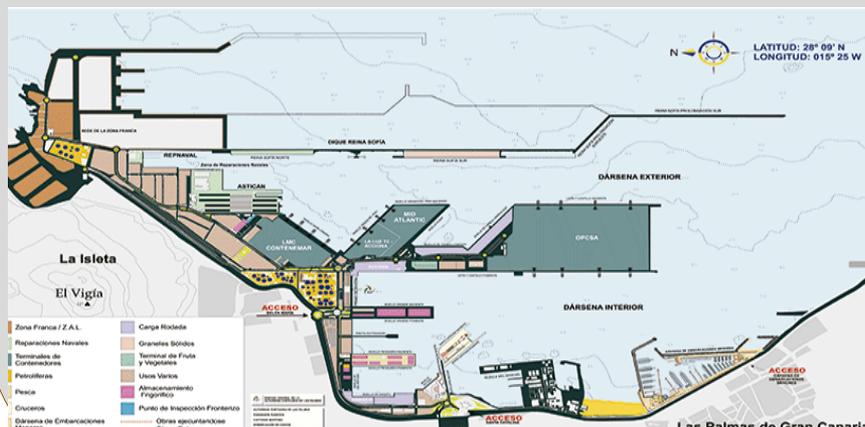
- 50,000 m2 en Las Palmas + 250,000m2 Arinaga
- Más de 400 empresas instaladas
- Sector Naval

Actuaciones

- Stakeholder en “Invest in Gran Canaria”

Proyectos en curso

- Ampliación de los terrenos en el Puerto de Las Palmas



Órganos Zona Franca de Gran Canaria

Pleno

- Presidente – Alcalde Ayto. Las Palmas de Gran Canaria
- Vicepresidente – Delegado Esp. Ministerio de Hacienda y Admón Pública
- Vocales
 - Presidente Autoridad Portuaria de Las Palmas
 - 5 Vocales de la Autoridad Portuaria de Las Palmas
 - Presidente del Cabildo Insular de Gran Canaria
 - 6 vocales del Cabildo
 - Directora General de Tributos
 - Jefe dependencia Provincial de Aduanas de Las Palmas
 - 1 vocal Confederación Canaria de Empresarios
 - 1 Vocal Cámara de Comercio de Las Palmas
 - 1 vocal Ayto. Las Palmas de G.C.
 - Alcalde Ayto. de Agüimes
- Secretario – Abogado del Estado

Comité Ejecutivo

- Presidente – Delegado Esp. Ministerio de Hacienda y Admón Pública
- Vocales:
 - 1 Comunidad Canaria
 - Presidente Autoridad Portuaria de Las Palmas
 - Alcalde Ayto. Agüimes
 - Jefe dependencia Provincial de Aduanas de Las Palmas
 - Confederación Canaria de Empresarios

Zona Franca de Sevilla

Información general

- Parte sur del Puerto de Sevilla, incluyendo el área de Torrecuellar
- Aprobada su constitución en 2013, aunque sin empezar actividades
- Miembros consorcio: Representantes del Estado, Ayto. Sevilla, Aduanas e Impuestos especiales de Cádiz, Agencia tributaria, Aduanas de Las Palmas



Datos Principales

- 700,000 m2
- Descuento del 20% en IBI

Actuaciones

- Captación de empresas y finalización de la urbanización e infraestructuras.

Proyectos en curso

- Extensión de la superficie de la Zona Franca a toda la correspondiente al Puerto de Sevilla
- Captación de empresas
- Apoyo por parte del proyecto “Redes Transeuropeas de Transporte” como punto estratégico para contribuir al éxito del proyecto

Órganos Zona Franca de Sevilla

Pleno

- Presidente – Alcalde Ayto. Sevilla
- Vicepresidente – Delegado Esp. Ministerio de Hacienda y Admón Pública
- Vocales
 - 2 vocales Ayto. Sevilla (Concejales y/o Junta de Gobierno)
 - Directora General de Tributos
 - Jefe dependencia Provincial de Aduanas e Impuestos Especiales de Cádiz
- Secretario – Abogado del Estado

Comité Ejecutivo

- Presidente – Delegado Esp. Ministerio de Hacienda y Admón Pública
- Vocales:
 - Jefe dependencia Provincial de Aduanas
 - Otros 2 vocales designados por el Pleno

Zona Franca de Santander

Información general

- Ubicada en el Puerto, con conexión a FF.CC. y a 5 km del aeropuerto
- Aprobada su transformación a ZF en 2016
- Miembros del consorcio: Gobierno Cantabria, APSantander, Ayto. Santander, Aduanas de Cantabria, Cámara Comercio, Banco Santander y Representantes del Estado



Datos Principales

- 49,000 m²
- Movimiento de 380,000 tn (2012)
- Sectores alimentario y siderúrgico

Proyectos en curso

- Se va a limitar a la superficie del antiguo depósito franco

Órganos Zona Franca de Santander

Pleno

- Presidente – Presidente Cámara Comercio
- Vicepresidente – Delegado Esp. Ministerio de Hacienda y Admón Pública
- Vocales
 - Presidente Gobierno Cantabria
 - Representante del Gobierno de Cantabria
 - Presidente Autoridad Portuaria de Santander
 - Representante Autoridad Portuaria de Santander
 - Alcalde Ayto. Santander
 - Representante Ayto. Santander
 - Delegado de Gobierno en Cantabria
 - Directora General de Tributos
 - Jefe dependencia Provincial de Aduanas e Impuestos Especiales de Cantabria
 - Representante Cámara de Comercio
 - Representante del Banco Santander
- Secretario – Abogado del Estado

Comité Ejecutivo

- Presidente – Delegado Esp. Ministerio de Hacienda y Admón Pública
- Vicepresidente - Jefe dependencia Provincial de Aduanas e Impuestos Especiales de Cantabria
- Vocales:
 - 4 Vocales designados por el Pleno

Análisis de principales inversores y sectores en España y en el mundo: actuales y tendencias

La tendencia global y, en particular la europea, marcará la situación inversora en proyectos de sectores emergentes, así como la presencia de los principales agentes logísticos, en la provincia de Alicante

Sectores Consolidados

- Existe un crecimiento sólido en actividad inversora en los principales sectores industriales europeos (consumo, maquinaria, automoción y logística), en clara relación con los proyectos desarrollados en ellos
- Las principales inversiones en nuevos proyectos en España se han realizado en los sectores de Textil y Consumo, Automoción, Comunicación y Logística
- En la provincia de Alicante, las principales empresas se engloban en los sectores de Transporte, Construcción, Textil y Consumo, lo que facilitaría el encadenamiento productivo con inversores en esos sectores

Sectores Emergentes

- Igualmente, se identifican una serie de sectores emergentes cuya implantación dispondría de apoyos por parte de las instituciones estatales y europeas enfocados a nuevas tecnologías, energías renovables y movilidad sostenible
- Los principales sectores emergentes en Europa serán aquellos con un elevado valor añadido, considerando I+D la principal función a invertir a futuro (ITC, Biotecnología, energía, servicios a negocio)

Inversión y agentes de logística en España

- Merlin Properties y GreenOak acapararon el 65% de las inversiones de Socimis en logística en el año 2015
- Los cinco grandes Grupos a nivel global (KN, DHL, Sinotrans, DB Schenker y Panalpina) tienen más del 40% de cuota de mercado en España, donde también son relevantes los operadores locales

Existe un crecimiento sólido en actividad inversora en los principales sectores industriales europeos (consumo, maquinaria, automoción y logística), en clara relación con los proyectos desarrollados en ellos

FDI en Europa [2014]



- Crecimiento del 43% en FDI proyectos, siendo 70% de manufactura
- Continua expansión del sector, a pesar de las dificultades de mercado



- Tercer sector en creación de empleos FDI en 2014
- Características fuertes de personal
- Inversiones desde UE, EE.UU. y Japón



- Recuperación del sector: Aumento del 18% en proyectos FDI 2014 vs. Caída del 10% en 2013
- Aumento de las ventas en un 5,7%
- Renovación de la tecnología y acercamiento a la inversión por los vehículos inteligentes



- Aumento del 27% de proyectos FDI
- Ventas en e-commerce +18%
- Principal desarrollo en Europa occidental

TOP 10 de sectores europeos por FDI		
SECTORES PRINCIPALES	Nº Proyectos 2014	Empleos generados 2014
Software	646	19.088
Business Services	365	10.042
Maquinaria industrial	300	13.341
Automoción	287	45.755
Consumo	226	9.408
Financiero	214	-
Químico	188	-
Farmacéutico	165	9.009
Electrónico	163	7.755
Plástico y Goma	146	5.816

Las principales inversiones en nuevos proyectos en España se han realizado en los sectores de Textil y Consumo, Automoción, Comunicación y Logística

SECTORES PRINCIPALES		FDI	Proyectos GreenField (2012-2015)		
		Stock Año 2014 [M€]	CAPEX [M€]	Nº Proyectos	Empleos creados
Energía y Medio Ambiente	Energía	59.486	2.679,8	18	1.651
	Medio Ambiente	2.838			
	Recursos Naturales	6.869			
Industria	Siderurgia	52,170	607,5	19	1.037
	Textil	36,160	6.890,9	476	45.524
	Consumo	25.502			
	Derivados Madereros	3.779	-	-	-
	Maquinaria Industrial	7.804	334,6	65	1.582
Servicios y Finanzas	Business Services	12.209	4.031,3	236	7.696
	Financiero	36.037			
Turismo y Real State	Turismo	6.403	259,5	18	745
	Real State	32.111	3.640,3	41	19.689
ITC		26.235	8.183,9	245	14.400
Automoción		24.209	8.066	55	10.621
Química		20.206	1.547,2	84	2.936
Logística y Transporte	Almacenaje	11.910	1.470,6	14	1.915
	Transporte		4.085,2	110	5.383
Aeronáutica		-	589	65	1.582

Fuente: Ministerio de Economía, Industria y Competitividad
 Hoja de Ruta de la Zona Franca de Alicante
 PwC

Marzo 2017
 101

En la provincia de Alicante, las principales empresas se engloban en los sectores de Transporte, Construcción, Textil y Consumo, lo que facilitaría el encadenamiento productivo con inversores en esos sectores

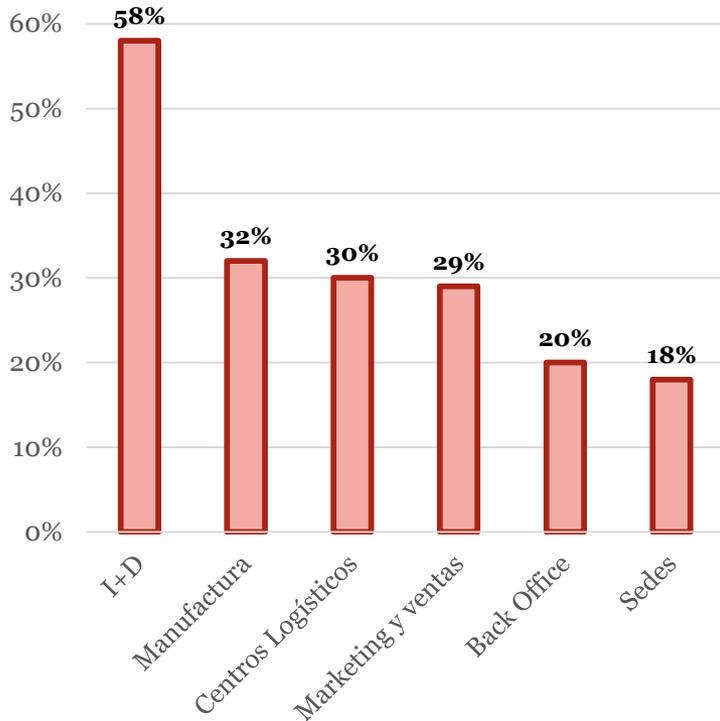
PRINCIPALES EMPRESAS POR SECTORES		Provincia de Alicante
Energía y Medio Ambiente	Recursos Naturales	Levantina y Asociados de Minerales
Industria	Metal	Extrusión de Sax
	Textil	Tex Athenea Tempe Mustang
	Consumo / AgriFood	Juan Fornes Fornes Almendras Llopis Aceitunas Cazorla Sanchis Mira Asoc. De Ind. Alicantinas del Helado y Derivados La Española Alimentaria Alcoyana Jesus Navarro Chocolates Valor
	Juguetes	Fábricas Agrupadas de Muñecas de Onil
	Otros	Neumáticos Soledad Gaviota Simbac ITC Packaging
Construcción		Gimenez Ganga Actiu Berbegal y Formas La Escandella Ingeniería de Compuestos
Química		Grupo Iñesta
Logística y Transporte		Balearia Eurolineas Marítimas Euro Pool System España Logistium Servicios Logísticos Seur
Aeronáutica		Inaer Helicopeteros

Igualmente, se identifican una serie de sectores emergentes cuya implantación dispondría de apoyos por parte de las instituciones estatales y europeas enfocados a nuevas tecnologías, energías renovables y movilidad sostenible

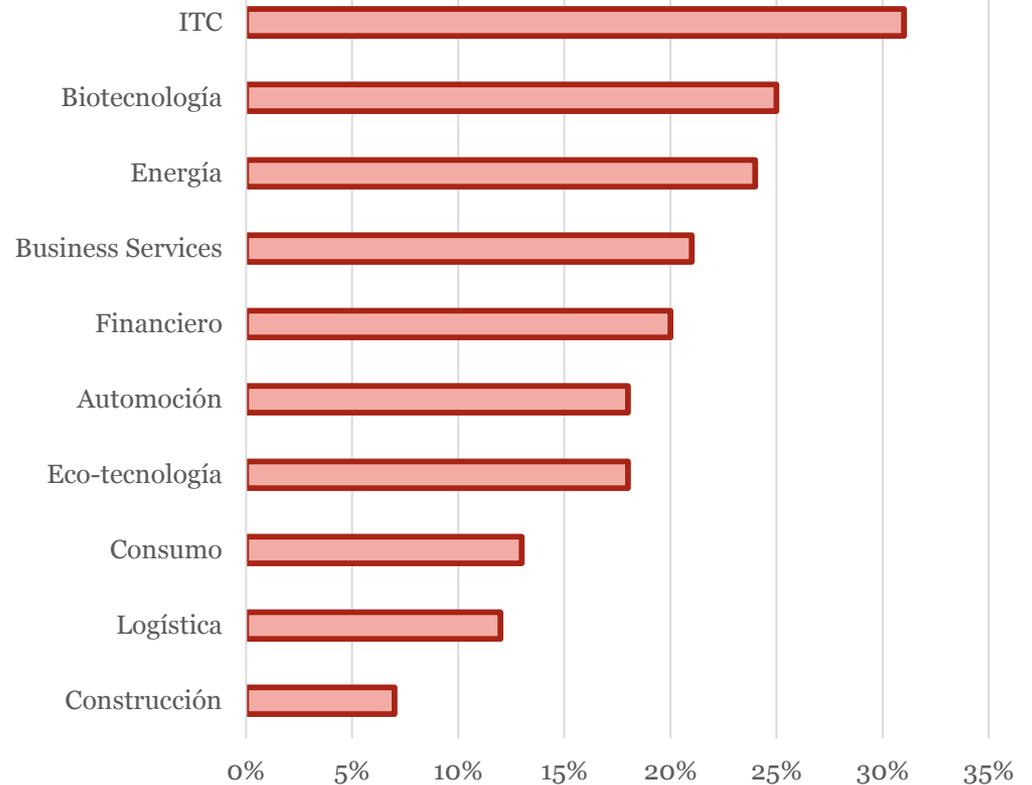
Principales Sectores Emergentes España/Europa	Energías Renovables	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sistemas de energías renovables ▪ Soluciones avanzadas para energías no renovables ▪ Sistemas de energía embebidas
	Nanotecnología	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Terapias menos invasivas con “nano-elementos” ▪ Administración de fármacos ▪ Conservación de alimentos para evitar contaminación microbiológica y aumentar la vida útil
	Biotechnología	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Terapias regenerativas con tejido artificial ▪ Dispositivos no invasivos para diagnósticos ▪ Dispositivos en la depuración de aguas
	Automoción (E – movilidad)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Vehículos y movilidad Verde ▪ Sistemas de propulsión eléctricos ▪ Generación y recuperación de energía a bordo de los vehículos ▪ Transporte multimodal completo de cadenas logísticas y servicio de transporte de mercancías
	Robótica	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Asistencia en cuidados médicos ▪ Maquinaria flexible, reconfigurable y modular para la industria ▪ Asistencia a la movilidad
	Nuevos materiales	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mejora de las características intrínsecas de los materiales ▪ Maquinaria y procesos especializados y flexibles para reducción de costes medioambientales

Los principales sectores emergentes en Europa serán aquellos con un elevado valor añadido, considerando I+D la principal función a invertir a futuro (ITC, Biotecnología, energía, servicios a negocio)

Unidad de negocio con mayor atracción de inversión futura

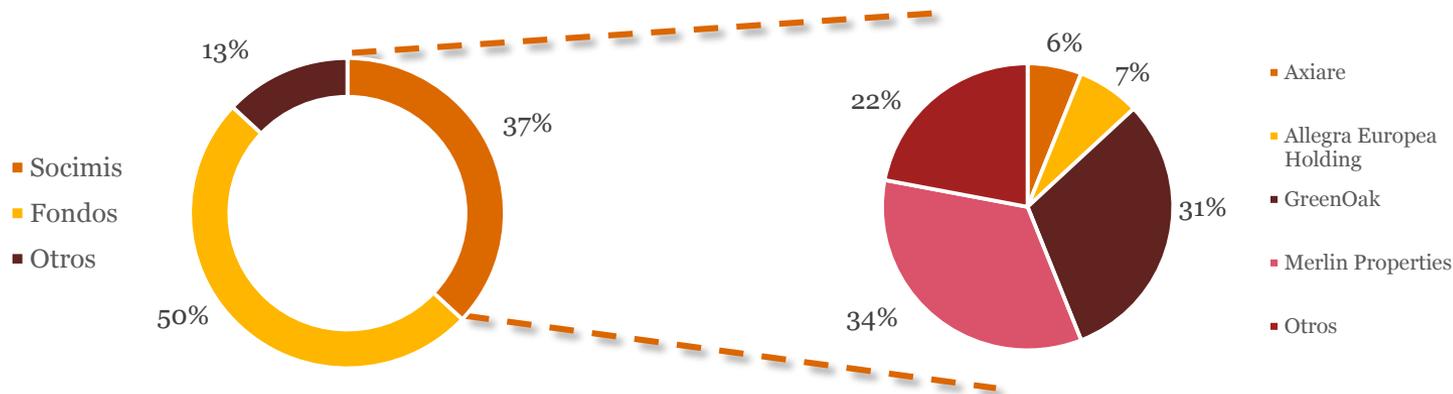


Sectores europeos con mayor crecimiento esperado



Fuente: 2015 European attractiveness survey

Merlin Properties y GreenOak acapararon el 65% de las inversiones de Socimis en logística en el año 2015



Principales Operaciones SOCIMIS

Localización	Superficie [ha]	Precio total [M€]	Vendedor	Comprador	Localización	Superficie [ha]	Precio total [M€]	Vendedor	Comprador
Cabanillas del Campo (G)	103,536	46,1	Inv. Montepino	Merlin Properties	Coslada (M)	28,49	20,9	Inversiones Subel	Merlin Properties
Torrejón de Ardoz (M)	48	30	Inv. Montepino	Rockspring	Meco (M)	35,134	22,9	Kefren Capital RE	Merlin Properties
Azuqueca de Henares (G)	60	30,3	Maxilogistics	Allegra Europea Holding	Operaciones más relevantes Año 2015				
Masalaves y Zaragoza (V)	64,285	29,5	Prologis	GreenOak	Hispania Activos Inmobiliarios → Adquisición hotelera Grupo Barceló por 350 M€ Merlin Properties → Adquisición C.C. MegaPark (Barakaldo,Bizkaia) por 170 M€ LAR España Real Estate → Adquisición de Testa a Sacyr por 1.793 M€				
Getafe (M)	32,552	26	Banca March	GreenOak					

Fuente: CBRE

Hoja de Ruta de la Zona Franca de Alicante
PwC

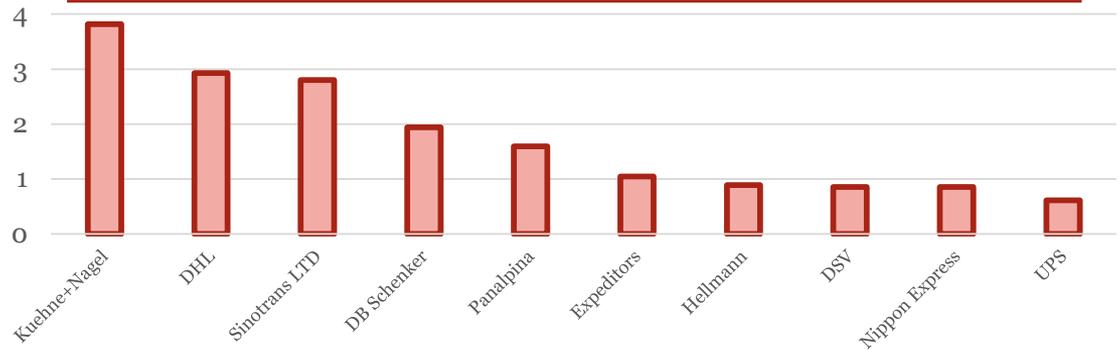
Marzo 2017
105

Los cinco grandes Grupos a nivel global (KN, DHL, Sinotrans, DB Schenker y Panalpina) tienen más del 40% de cuota de mercado en España, donde también son relevantes los operadores locales

Principales Operadores Logísticos España

- DHL Supply Chain
- FCC Logística
- Conway
- Telefonica Servicios Integrales de Distribución
- Compass Transworld Logistics
- Azkar Dachser Group
- Acciona Logística
- Carreras Grupo Logístico

Movimiento marítimo de los principales Operadores logísticos globales [MTEUs]



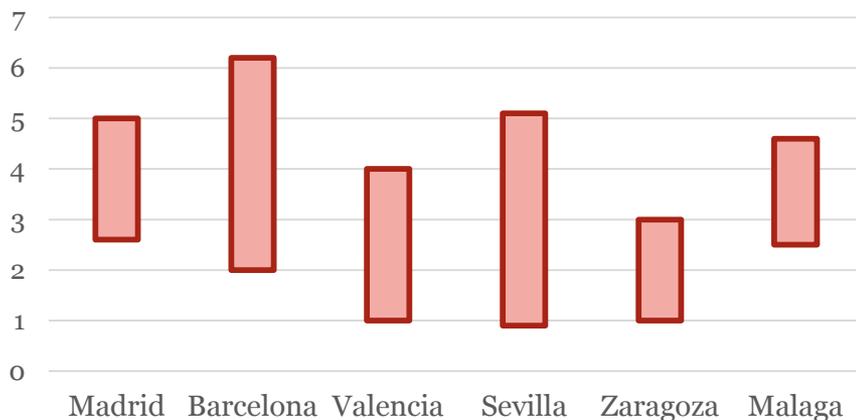
	Facturación	TEUs Marítimas
DHL	29.562	2.930.000
Kuehne + Nagel	21.100	3.820.000
DB Schenker	17.160	1.942.000
Nippon Express	15.822	855.002
Sinotrans LTD	7.314	2.801.300
Expeditors	6.617	1.043.880
Panalpina	6.091	1.593.900
UPS	8.215	615.000
DSV	7.574	855.319
Hellmann	3.987	888.284

Las principales zonas logísticas de España cuentan con cierto déficit de suelo disponible en los núcleos mejor ubicados

Ubicaciones como Valencia o Málaga, asimilables a Alicante, ofrecen suelo a precios de entre 1 y 5 €/m² y mes de alquiler y 50 y 300 €/m² de compra

	Madrid	Barcelona	Valencia	Sevilla	Zaragoza	Málaga
Rangos precio medio compra [€/m²]	60-235	50 - 300	30 - 300	60 - 700	40 - 90	60 - 200
Rangos precio medio alquiler [€/m²]	2,6 - 5	2 - 6,2	1 - 4	0,9 - 5,1	1 - 3	2,5 - 4,6
M2 Disponibles	450.000	315.000	75.000	500.000	30.000	500.000

Precio Alquiler [€/m²*año]



Precio compra suelo [€/m²]

