

Logística

Objetivo

16

**Convertir a la Comunitat
Valenciana en la principal
plataforma logística
del mediterráneo**



Convertir a la Comunitat Valenciana
en la principal plataforma logística del mediterráneo

Análisis y potencialidades

Objetivo

Objetivo 16 Introducción

La logística es una de las actividades económicas con mayores perspectivas de crecimiento en la Comunitat Valenciana, y uno de los sectores que deben de servir de apoyo al sistema productivo regional para superar la actual situación de estancamiento económico. El desarrollo de los servicios logísticos son claves para la consecución de un modelo económico que permita un crecimiento más estable y sostenible del Producto Interior Bruto, así como de la calidad de vida del conjunto de la población.

La Comunitat Valenciana cuenta con argumentos y recursos suficientes para convertirse en la plataforma logística más importante del Mediterráneo, a pesar del retraso en determinadas infraestructuras de conexión ferroviaria tanto con Madrid como con el corredor mediterráneo. Una localización intercontinental privilegiada; empresarios con experiencia en el sector; el puerto más importante de la Europa meridional; una red de carreteras que con las actuaciones programadas en el Plan de Infraestructuras Estratégicas de la Comunitat Valenciana 2010-2020, tanto por parte de la Generalitat como del Estado, permitirá una buena comunicación de los principales centros de actividad económica de la península con los nodos logísticos intracomunitarios; un sistema portuario y aeroportuario de elevado potencial de crecimiento y un sistema universitario con una elevada capacidad de generar conocimiento e innovación en esta disciplina.

La conjunción de todos estos factores debe permitir la creación y consolidación del principal cluster logístico del sur de Europa, con capacidad de competir en igualdad de condiciones con los grandes conglomerados logístico-portuarios del norte del continente y para satisfacer las demandas requeridas por el sistema productivo de la Comunitat Valenciana.

Objetivo 16 Convertir a la Comunitat Valenciana en la principal plataforma logística del mediterráneo

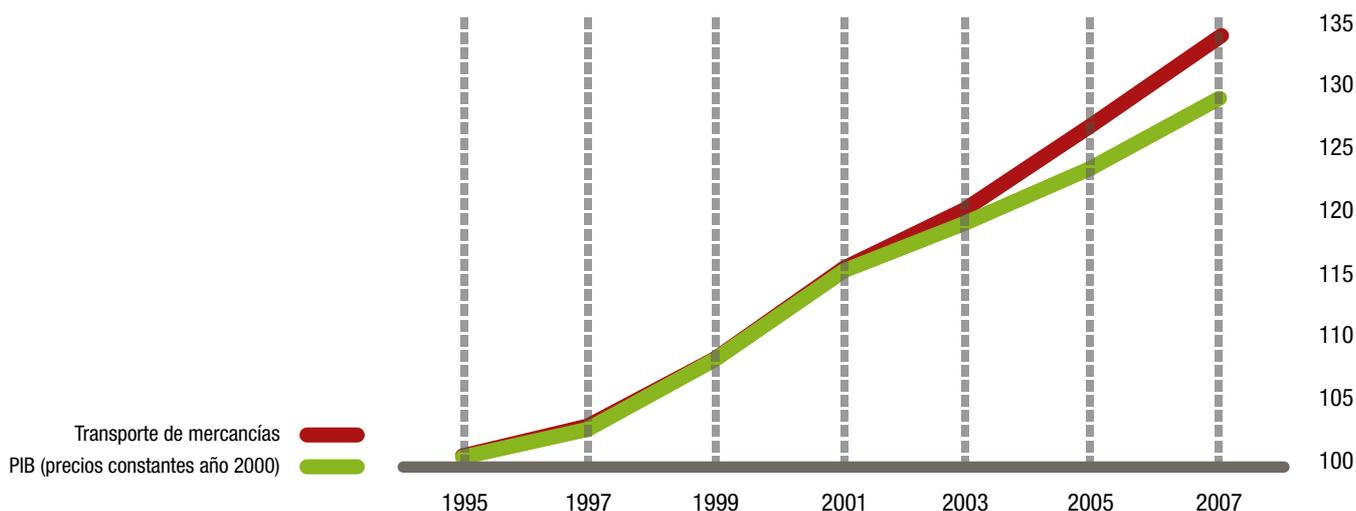
Análisis y potencialidades

La logística un sector estratégico

Las actividades logísticas y el transporte están adquiriendo una importancia creciente, constituyendo una parte fundamental de la actividad económica. Estos servicios representan más del 12% del PIB europeo, con tasas de crecimiento anual superiores a la actividad económica global. Como agente organizador de los flujos entre los mercados, la logística acerca a los consumidores y productores, mejora la eficiencia del sistema productivo y contribuye a reducir los impactos ambientales negativos generados por las actividades del transporte. Por logística empresarial se puede entender un proceso que abarca la planificación, organización y gestión de todas aquellas actividades dirigidas a obtener, trasladar y almacenar materiales y productos desde su adquisición a proveedores hasta su posterior distribución a clientes y consumidores. Es decir, en la cadena de suministro hay que distinguir tres áreas de actividad logística: el aprovisionamiento, la producción y la distribución.

Crecimiento del transporte y del PIB en la UE-27, 1995-2007. (1995=100)

Fuente: Comisión Europea.



**Objetivo 16 Convertir a la Comunitat Valenciana
en la principal plataforma logística del mediterráneo**
Análisis y potencialidades

**Empresas de la
Comunitat Valenciana por
actividad principal
y estrato de asalariados, 2010
(CNAE09)**

	Número de asalariados							
	Total	Ninguno	1 a 2	3 a 9	10 a 49	50 a 99	100 a 499	> de 500
49 Transporte terrestre y por tubería	19.245	12.183	4.436	1.968	593	43	20	2
491 Transporte interurbano de pasajeros por ferrocarril	14	8	5	0	0	0	0	1
492 Transporte de mercancías por ferrocarril	1	0	1	0	0	0	0	0
493 Otro transporte terrestre de pasajeros	4.637	3.009	1.335	188	90	8	6	1
494 Transporte de mercancías por carretera y servicios de mudanza	14.591	9.164	3.095	1.780	503	35	14	0
495 Transporte por tubería	2	2	0	0	0	0	0	0
50 Transporte marítimo y por vías navegables interiores	32	11	8	11	1	0	1	0
501 Transporte marítimo de pasajeros	20	6	4	10	0	0	0	0
502 Transporte marítimo de mercancías	7	4	1	0	1	0	1	0
503 Transporte de pasajeros por vías navegables interiores	5	1	3	1	0	0	0	0
51 Transporte aéreo	22	9	4	4	3	0	1	1
511 Transporte aéreo de pasajeros	12	4	2	3	1	0	1	1
512 Transporte aéreo de mercancías y transporte espacial	10	5	2	1	2	0	0	0
52 Almacenamiento y actividades anexas al transporte	1.955	501	584	522	276	43	25	4
521 Depósito y almacenamiento	261	63	71	65	42	9	10	1
522 Actividades anexas al transporte	1.694	438	513	457	234	34	15	3
53 Actividades postales y de correos	473	217	101	111	41	2	1	0
532 Otras actividades postales y de correos	473	217	101	111	41	2	1	0

Fuente: INE. Directorio General de Empresas, 2010.

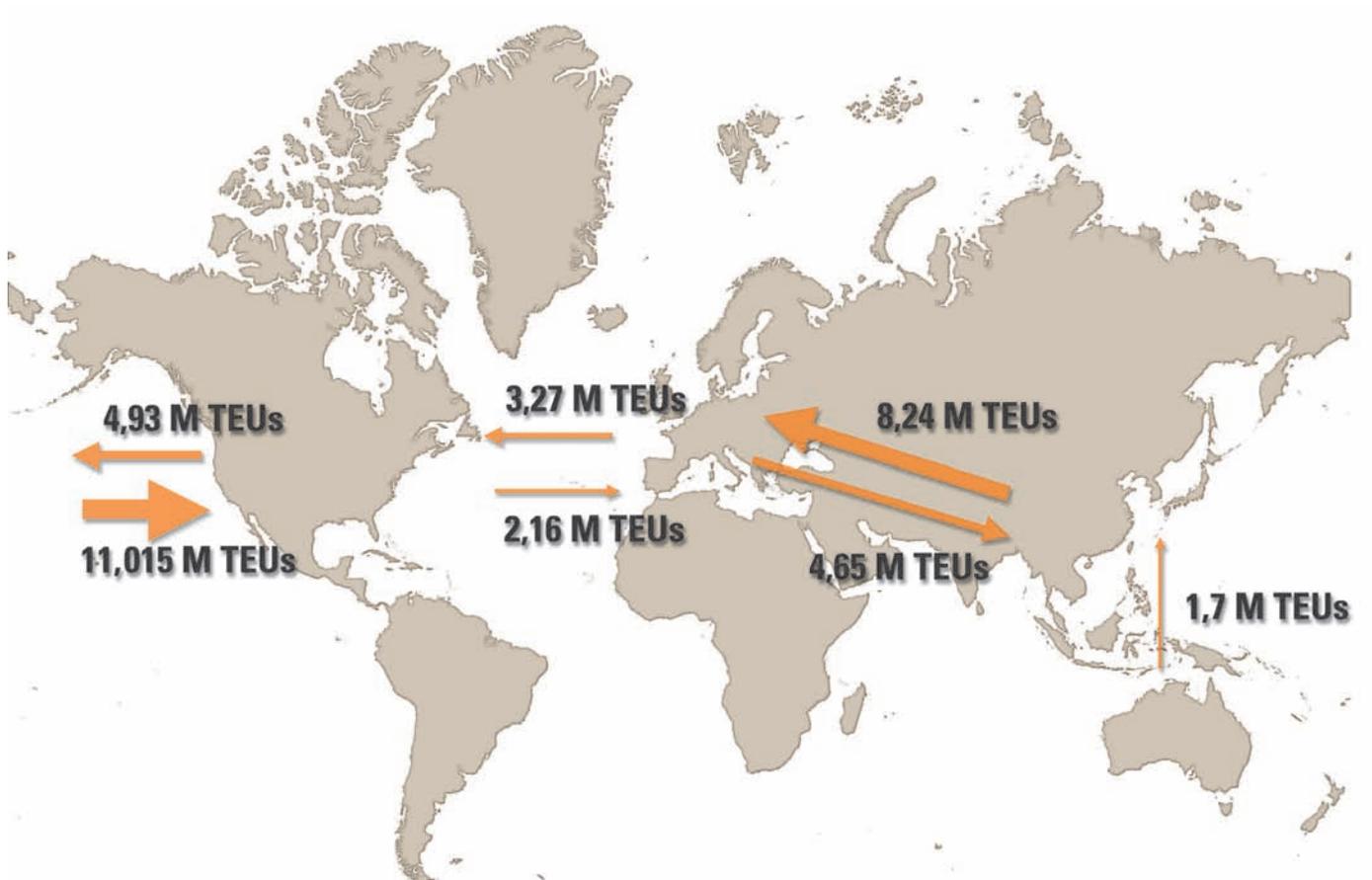
Objetivo 16 Convertir a la Comunitat Valenciana en la principal plataforma logística del mediterráneo
Análisis y potencialidades

Intermodalidad y servicios de valor añadido

En los últimos años, se han desarrollado instalaciones para hacer frente a las demandas de esta actividad: centros de carga, estación de mercancías, centros de servicios al transporte, parques logísticos, etc. Pero en estos momentos, la tendencia se dirige hacia el concepto de plataforma logística como nodo multimodal de concentración de servicios avanzados y de localización próxima a zonas de actividades económicas. En estas instalaciones se agrupan distintos modos de transporte con los consiguientes beneficios económicos y ambientales y se dota a los productos de valor añadido. El fenómeno de la globalización, la concentración empresarial y la deslocalización de la producción, lleva asociado un incremento en la necesidad de movimiento de mercancías y en la configuración de cadenas de suministro cada vez más complejas.

Principales ejes comerciales a escala mundial. (tráfico de TEUs, año 2004)

Fuente: The Drewry Annual Container Market Review and Forecast 2004/05.



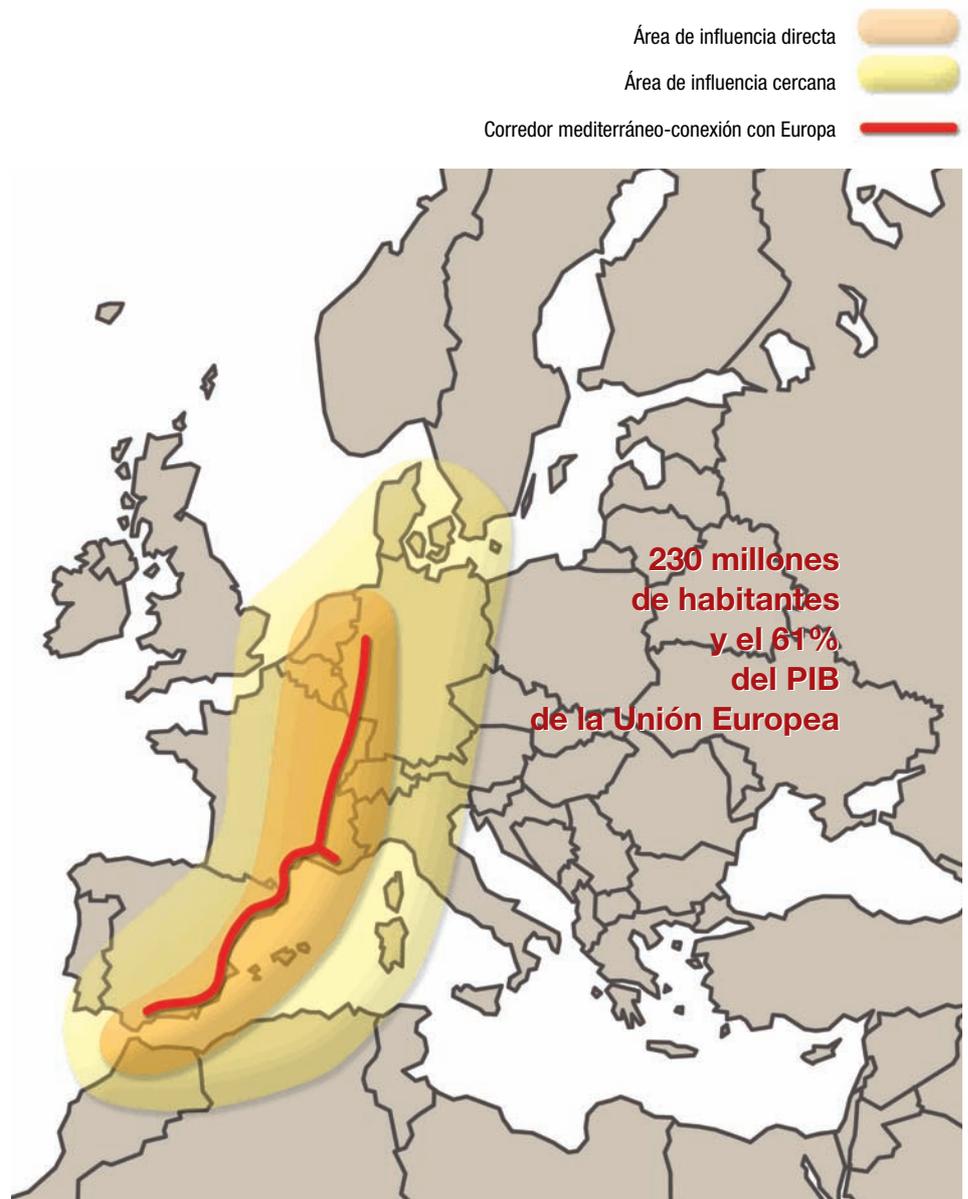
Objetivo 16 Convertir a la Comunitat Valenciana en la principal plataforma logística del mediterráneo

Análisis y potencialidades

Los cuatro elementos clave de la oferta logística

Las potencialidades logísticas de la Comunitat Valenciana se estructuran en torno a cuatro elementos clave: una localización privilegiada como puerta sur de Europa en el Mediterráneo, la planificación de una completa red de infraestructuras logísticas, la existencia de una estructura empresarial con fuerte tradición logística, en la que conviven grandes operadores internacionales con empresas locales modernas totalmente consolidadas, y la configuración de una red del conocimiento en la que participan Universidades y Centros Tecnológicos que, en contacto directo con las empresas, garantizan la incorporación de los últimos avances y la formación completa de los profesionales.

El corredor ferroviario mediterráneo



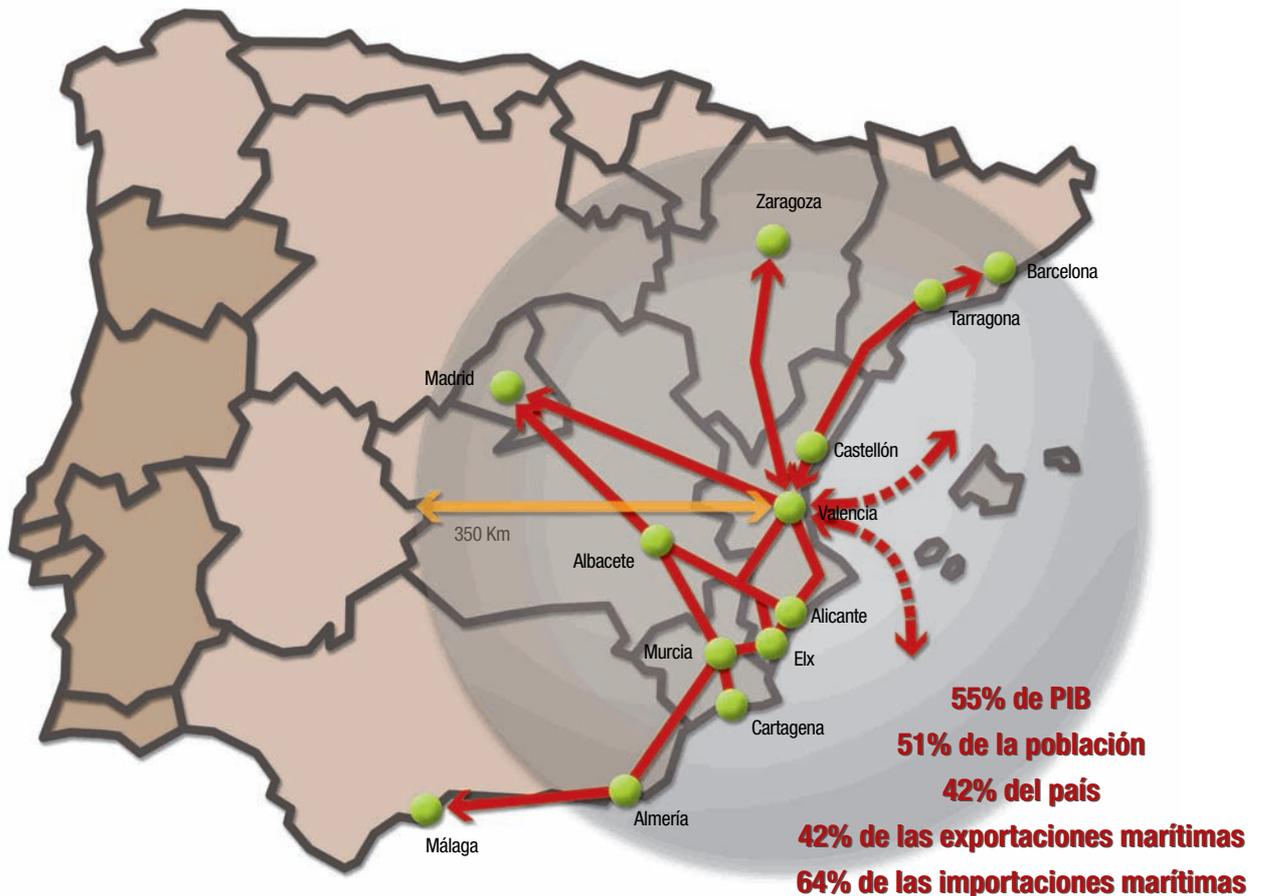
Objetivo 16 Convertir a la Comunitat Valenciana en la principal plataforma logística del mediterráneo
Análisis y potencialidades

Excelente localización de la Comunitat

Situada en el centro del Arco Mediterráneo Occidental, en línea con el principal eje comercial este-oeste que conecta Asia con Europa y América por el Canal de Suez y el estrecho de Gibraltar, la Comunitat Valenciana está muy bien conectada por mar con los mercados de Asia y América, así como con el norte de África y Oriente Medio. En concreto, las áreas portuarias de la Comunitat Valenciana están comunicadas con más de 900 puertos a través de más de 150 líneas regulares. En el ámbito nacional, la Comunitat está bien conectada y próxima a las principales áreas económicas del país a través del eje Valencia - Madrid, el corredor mediterráneo y el eje Valencia - Zaragoza - Bilbao. Un "hinterland" próximo de 350 km que comprende más de la mitad del producto interior bruto español, la mitad de la población y más de la mitad del comercio exterior.

Hinterland próximo de la Comunitat Valenciana

Fuente: Fundación Valenciaport.

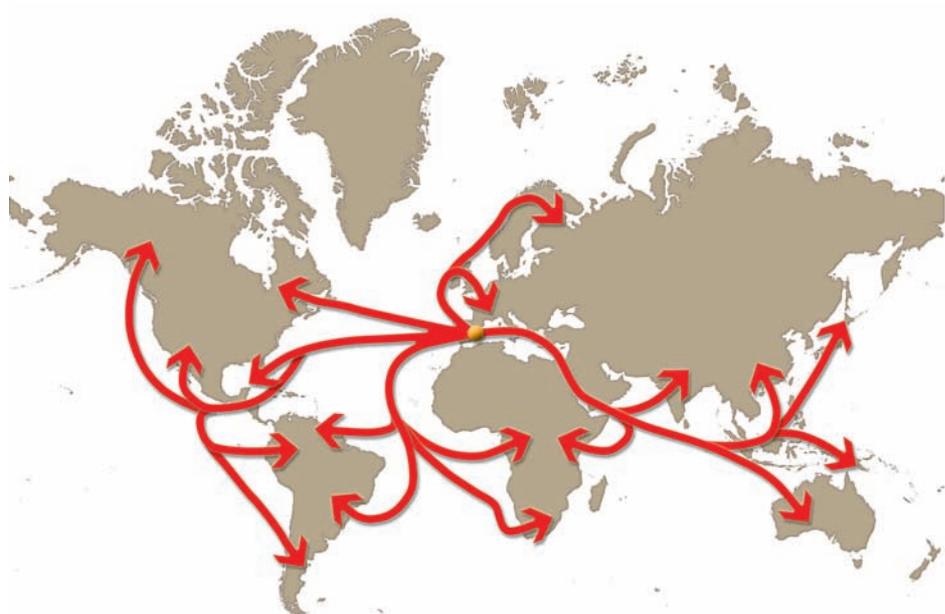


Objetivo 16 Convertir a la Comunitat Valenciana en la principal plataforma logística del mediterráneo

Análisis y potencialidades

Localización de la Comunitat Valenciana y principales conexiones marítimas

Fuente: Plan Estratégico de la APV.



Un sistema portuario de gran potencial

La Comunitat ofrece una red de infraestructuras, empezando por un conjunto importante de puertos con un gran potencial de crecimiento que actúan como la principal fuerza impulsora del desarrollo de la logística en la región. Destaca el puerto de Valencia como el primer puerto comercial en tráfico de contenedores del Mediterráneo y el de mayor tasa de crecimiento. En 2010 alcanzará los 4 millones de TEUs, consolidando este liderazgo. Es el gran puerto natural del centro peninsular, captando el 80% del tráfico del puerto seco de Madrid. Por su parte, el de Castellón, especializado en graneles, da servicio a las necesidades de la industria local, y el de Alicante destaca por tener una estructura más equilibrada en cuanto a graneles, mercancía general, además de un importante tráfico de pasajeros. Todos cuentan con sus ampliaciones, en trámite o en ejecución, que permitirán su adaptación a las necesidades del tráfico futuro. También están llamados a jugar un papel importante los puertos de Gandia y, especialmente, Sagunt.

Flujos de transporte de mercancías en la Comunitat Valenciana (millones de toneladas)

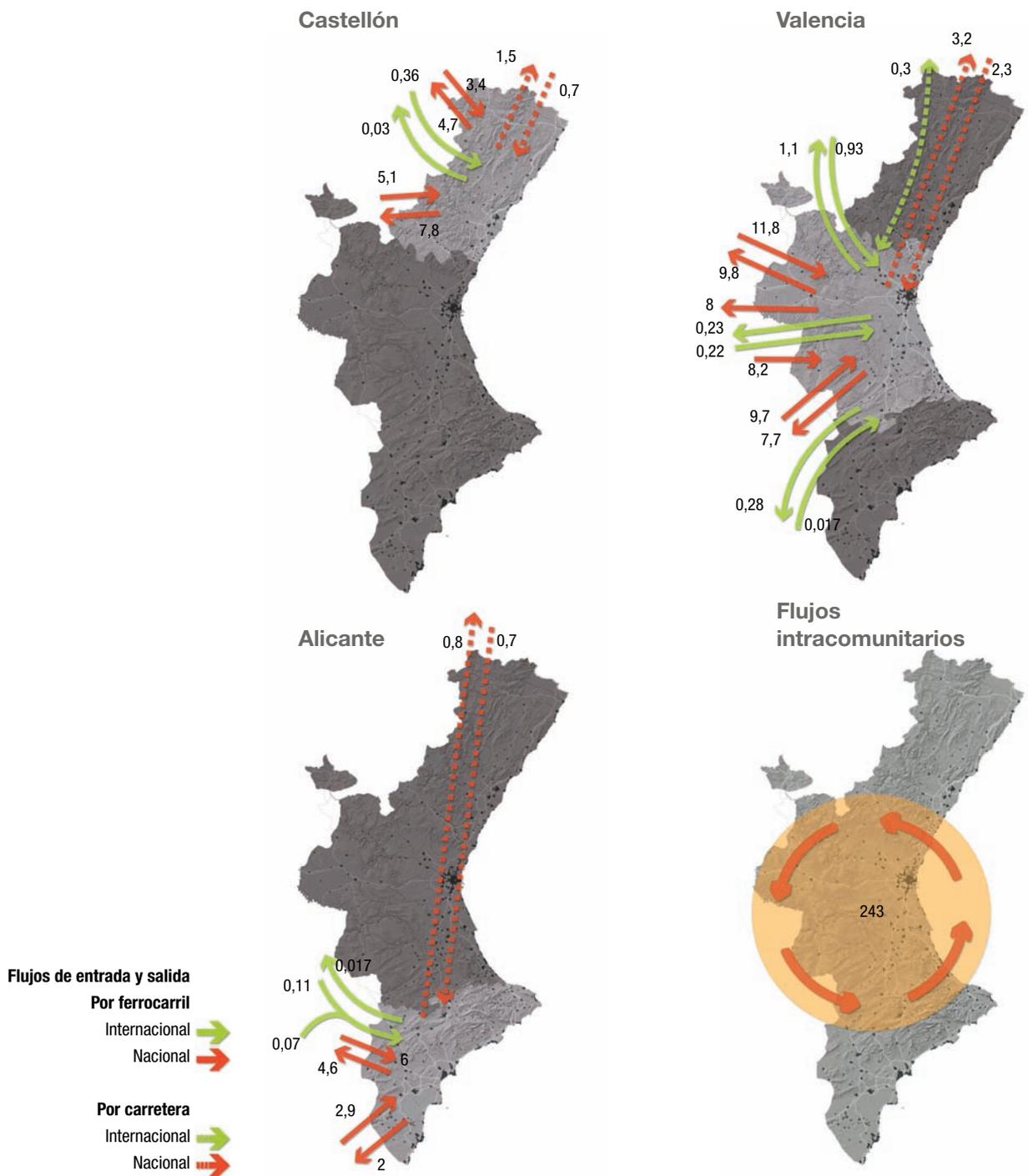
Fuente: Fundación Valenciaport.

Modo	Tipo de flujo	Entrada	Salida	Total	
Carretera	CV - España	47,6	45,6	93,20	
	CV - EU	3,8	5,7	9,50	
	Interno CV (entre municipios)			173,00	
	Interno CV (intra municipal)			70,40	
	Tráficos de paso (con otras CCAA)		3	3	6,00
	Tráficos de paso (con EU)		1,4	4	5,40
Ferrocarril	CV - España	1,7	1,66	3,36	
	CV - Europa	0,3	0,3	0,60	
Marítimo	CV - Resto	42,8	27	69,80	

Objetivo 16 Convertir a la Comunitat Valenciana en la principal plataforma logística del mediterráneo
 Análisis y potencialidades

Flujos de transporte de mercancías en la Comunitat Valenciana (millones de toneladas)

Fuente: Fundación Valenciaport

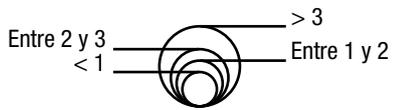


Objetivo 16 Convertir a la Comunitat Valenciana en la principal plataforma logística del mediterráneo
Análisis y potencialidades

Valencia, el principal puerto comercial del Mediterráneo

Fuente: Cargo Systems.

Millones de Toneladas



Puertos comerciales-trasbordo ●
 Puertos trasbordo ●



Objetivo 16 Convertir a la Comunitat Valenciana en la principal plataforma logística del mediterráneo

Análisis y potencialidades

Necesidad de una red ferroviaria de mercancías

Los ejes Madrid - Valencia y el eje del mediterráneo son dos de los mayores corredores de transporte de mercancías peninsulares por lo que respecta a volumen total de tráfico, a los que se sumará el eje Sagunt - Somport - vertiente atlántica francesa cuando se culmine la autovía en marcha y se mejoren las infraestructuras ferroviarias. Con la llegada de la alta velocidad, aunque con retraso respecto a otros territorios, se podrán liberar espacios para las mercancías, separando los tráficos y gestionando una red específica de mercancías que, junto al transporte marítimo de corta distancia, reducirá emisiones de gases de efecto invernadero, disminuyendo la participación de la carretera en el sistema modal de transporte. En este contexto, es de gran importancia el proyecto FERRMED, que promueve un corredor ferroviario de mercancías Escandinavia - Rin - Ródano - Mediterráneo occidental, conectando las principales áreas económicas de Europa. Se estima que el impacto económico permanente de este corredor elevaría en un 1% el PIB de la Comunitat Valenciana.

Tráfico ferroviario de mercancías

Fuente: Plan estratégico para el impulso del transporte ferroviario de mercancías en España. Ministerio de Fomento.



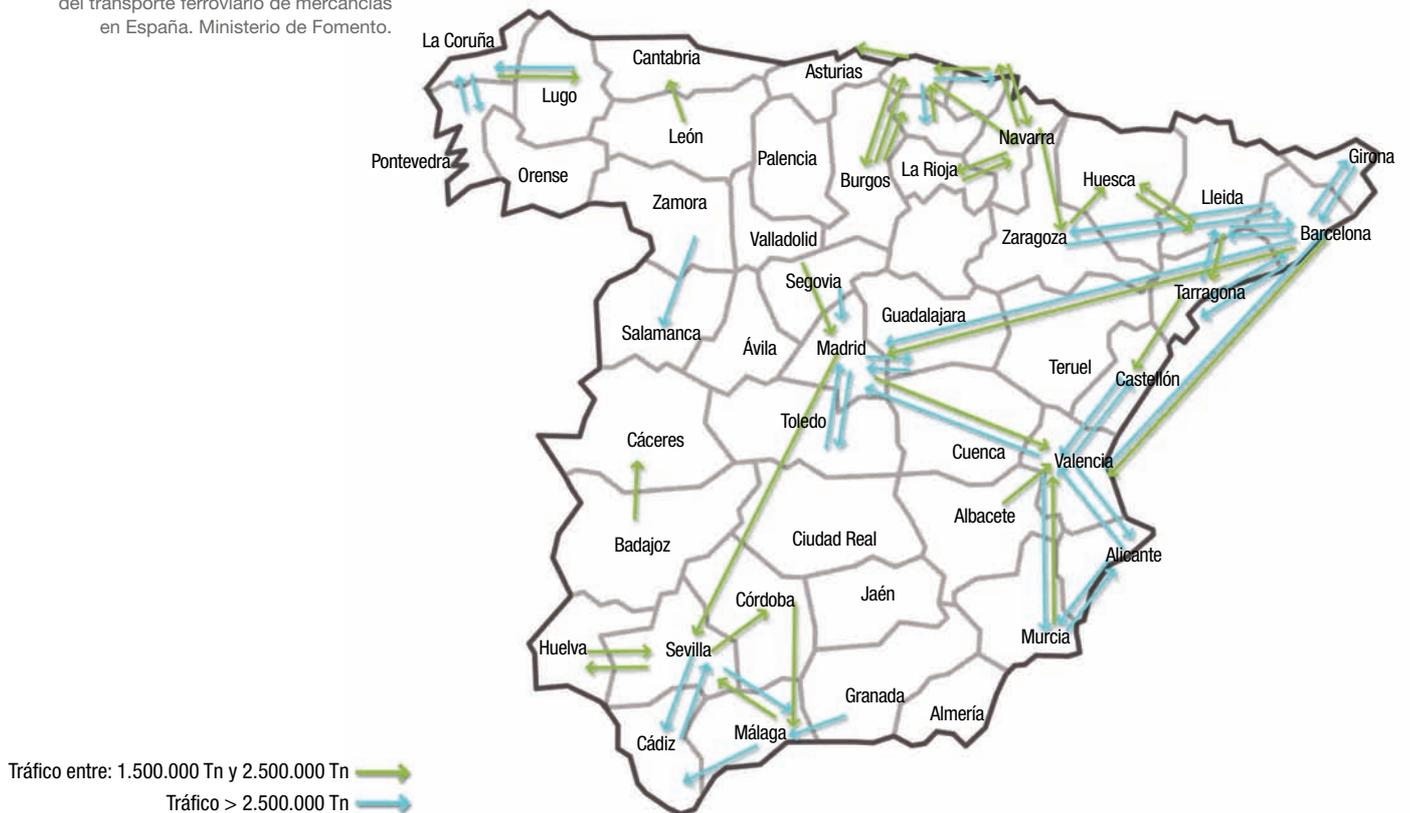
Objetivo 16 Convertir a la Comunitat Valenciana en la principal plataforma logística del mediterráneo
 Análisis y potencialidades

Una red densa de carreteras de alta capacidad

Respecto a la red de carreteras de alta capacidad, la Comunitat Valenciana dispondrá tras las inversiones propuestas por el Plan de Infraestructuras Estratégicas de la Comunitat Valenciana 2010-2020 de una red viaria de alta capacidad que facilita el acceso a los principales corredores de conexión con las grandes áreas de consumo y producción, tanto en el ámbito nacional como europeo. La red proporcionará conexiones directas con Madrid, Barcelona, vertebrará la costa mediterránea y enlazará con la vertiente atlántica. En concreto, la red valenciana de alta capacidad totalizará más de 2.500 km, conectando todos los nodos de población de más de 20.000 habitantes, así como las cabeceras de las áreas funcionales del territorio. Esta red de vertebración se complementa con una red capilar de conexión con el conjunto de los nodos urbanos de la Comunitat.

Transporte de mercancías por carretera

Fuente: Plan estratégico para el impulso del transporte ferroviario de mercancías en España. Ministerio de Fomento.



Objetivo 16 Convertir a la Comunitat Valenciana en la principal plataforma logística del mediterráneo
Análisis y potencialidades

Red prevista de carreteras de alta capacidad de la Comunitat Valenciana

Fuente: Conselleria de Infraestructuras y Transporte y elaboración propia.



Objetivo 16 Convertir a la Comunitat Valenciana en la principal plataforma logística del mediterráneo

Análisis y potencialidades

Buenas perspectivas para el transporte aéreo de mercancías

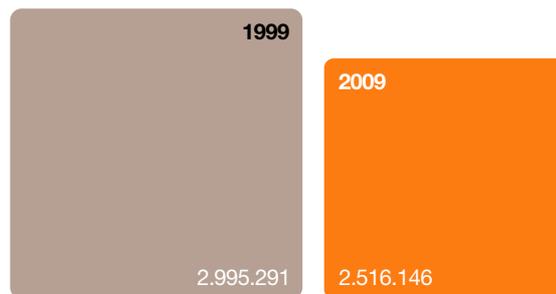
La Comunitat Valenciana cuenta con dos aeropuertos (Valencia y Alicante - Elx), que se encuentran entre los principales del territorio nacional, y un tercero en Castellón que será operativo en breve. El aeropuerto de Valencia, con el desarrollo del nuevo Centro de Carga Aérea, se convertirá, con las 80.000 toneladas de capacidad previstas, en el tercero de España en tráfico de mercancías. Por su parte, el futuro aeropuerto de Castellón – Costa Azahar, dada su ubicación fuera de ámbitos metropolitanos consolidados, puede adquirir un protagonismo importante en este tipo de tráfico al disponer de gran cantidad de suelo en su entorno próximo.

Más de 6 millones de m² de suelo para actividades logísticas

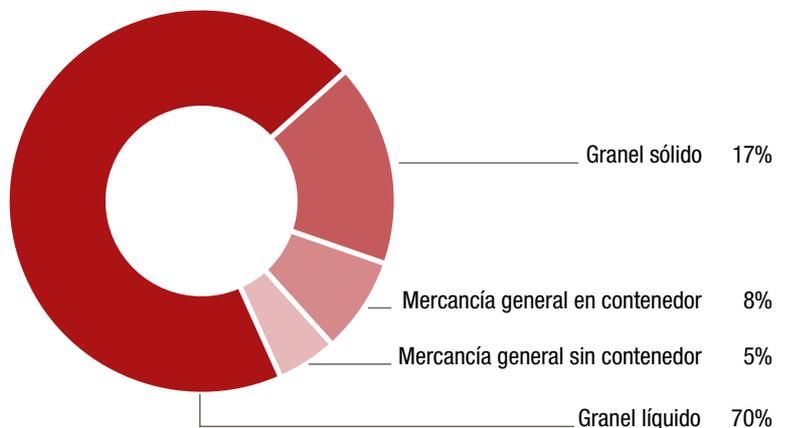
Además de estas infraestructuras, la Comunitat Valenciana cuenta con más de 6 millones de metros cuadrados de zonas logísticas (ZAL en marcha, Parques logísticos, centros de transporte, etc.) ya construidas o en ejecución. Destacan la ZAL del puerto de Valencia, la del puerto de Alicante, Parc Castelló, Parc Sagunt, Parque Logístico de Ribarroja, Terminal Intermodal Fuente de San Luís, Centro de Transporte de Utiel, PALCO de Ontinyent y Centro de Transporte de Massalavés. Es un dato relevante que por cada 1.000 m² de plataforma logística se crean 10 empleos.

Evolución y distribución del tráfico del Puerto de Castellón, 1999-2009. (en toneladas)

Fuente: Boletín estadístico. Ministerio de Fomento.



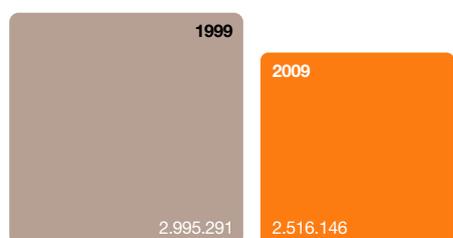
2009



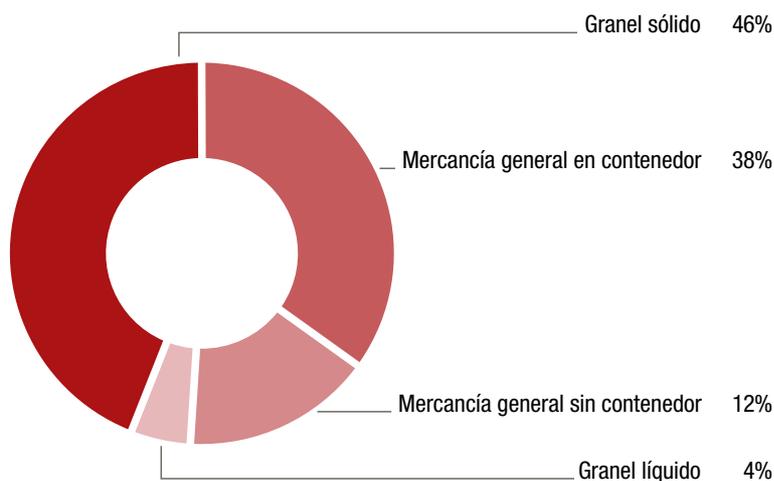
Objetivo 16 Convertir a la Comunitat Valenciana en la principal plataforma logística del mediterráneo
 Análisis y potencialidades

Evolución y distribución del tráfico del Puerto de Alicante, 1999-2009. (en toneladas)

Fuente: Boletín estadístico. Ministerio de Fomento



2009



Tradición empresarial en el ámbito de la logística

Por su parte, el tejido empresarial logístico en la Comunitat Valenciana cuenta con una larga tradición en transporte, con unas 4.000 empresas y 18.000 microempresas que abarcan todos los ámbitos de la logística. Estas empresas cuentan con el apoyo de un conjunto de acciones complementarias fomentadas desde el Consell, tales como la investigación, las estrategias de cooperación o las actividades de difusión. La asociación entre la investigación y el mundo empresarial en la esfera de las actividades logísticas es uno de los grandes retos que se plantean las sociedades modernas, potenciando uno de los sectores económicos de mayor futuro entendiendo las grandes implicaciones que éste tiene como actividad estratégica, motor de competitividad, impulsor de desarrollo sostenible y elemento de ordenación territorial.

Factores territoriales favorables

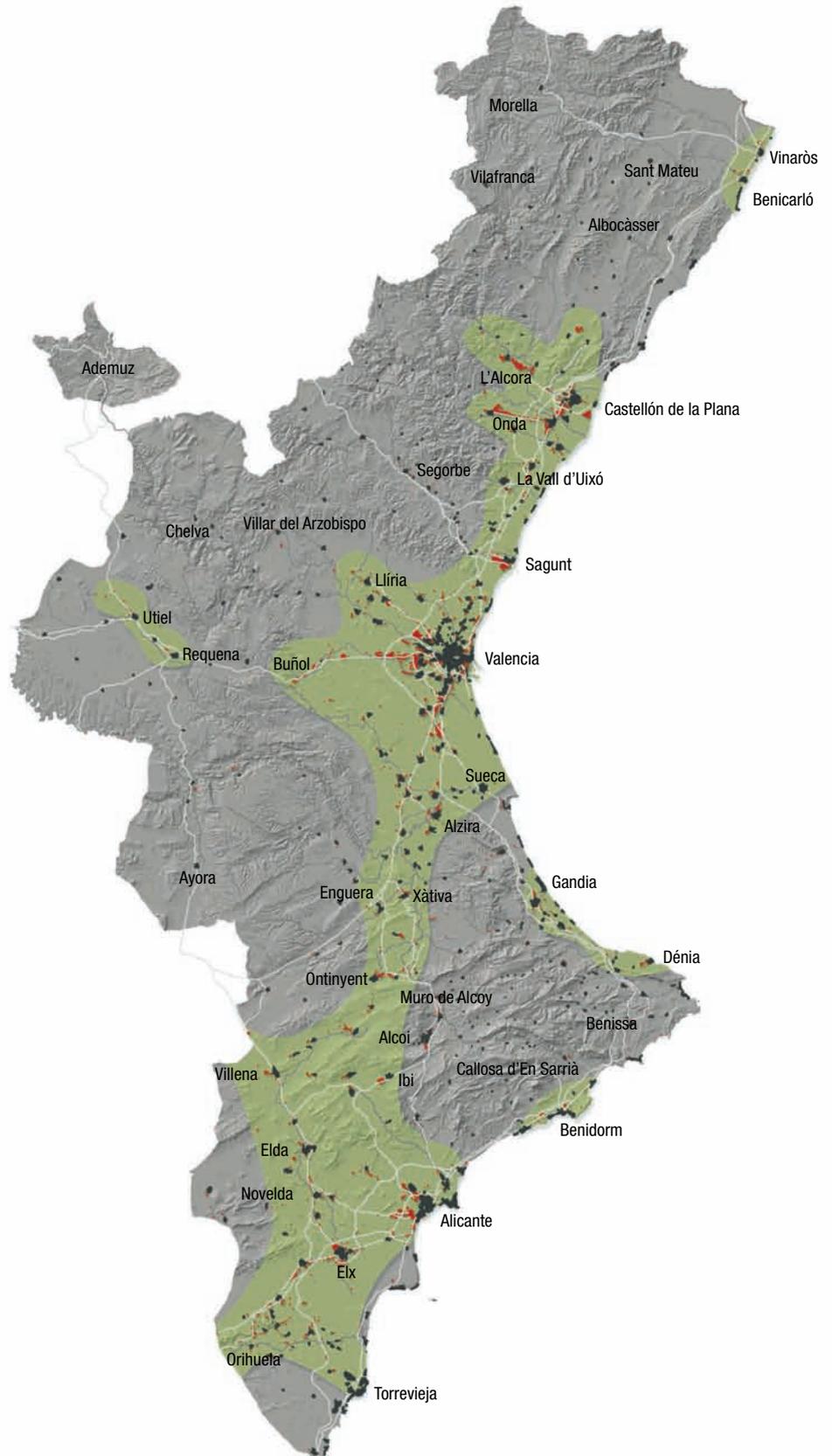
Son estos factores territoriales los que incorporan un elemento diferencial para aprovechar las oportunidades logísticas. A los activos ya comentados hay que añadir otros como el hecho de que la Comunitat tiene una mayor disponibilidad de suelo que otras zonas estratégicas como Barcelona o Madrid, muy saturadas y con precios del suelo muy elevados. El clima y las incidencias climáticas son elementos de importancia para optimizar el desarrollo de la logística y el transporte, así como un factor que facilita la atracción de talento y mano de obra cualificada en uno de los sectores de mayor potencialidad de crecimiento futuro.

Objetivo 16 Convertir a la Comunitat Valenciana en la principal plataforma logística del mediterráneo

Análisis y potencialidades

Principales áreas industriales y terciarias de la Comunitat Valenciana

Fuente: Agencia Europea del Medio Ambiente.
Elaboración propia.





Convertir a la Comunitat Valenciana
en la principal plataforma logística del mediterráneo

Tendencias y metas

Objetivo

10

Objetivo 16 Convertir a la Comunitat Valenciana en la principal plataforma logística del mediterráneo

Tendencias y retos de futuro

La logística, una actividad económica creciente

La logística es una actividad económica con un gran potencial de crecimiento en la Comunitat Valenciana y una de las alternativas más sólidas para remontar el actual periodo de crisis económica generalizada. Su peso en la estructura del PIB valenciano debe aumentar y superar ampliamente el 10% para equipararse con los territorios europeos punteros en esta actividad. Pero al margen de su crecimiento como sector, los servicios logísticos contribuirán de forma extraordinaria al cumplimiento de los objetivos ambientales y al reequilibrio territorial. Para alcanzar estas metas es necesario tener en cuenta las grandes tendencias que se están produciendo en esta actividad y que se acentuarán en los próximos años:

□ Una mayor externalización o “outsourcing” de las actividades logísticas como forma de reducir costes y liberar recursos para otras funciones. En este sentido, se tenderá cada vez más a la incorporación de valor añadido a la globalidad de la cadena logística.

Concentración de grandes nodos logísticos

□ Cabe esperar una mayor concentración de actividades en torno a grandes centros de distribución europeos, con capacidad para cubrir más de un país. Las empresas asiáticas y las que han trasladado su producción a estos países encuentran ventajas en la concentración espacial de estas actividades.

□ De hecho, los traslados de las empresas asiáticas hacia países de la Unión Europea es una oportunidad real cuyo aprovechamiento requiere de la posesión de grandes ventajas comparativas en materia de logística.

□ Este proceso de concentración espacial va en paralelo al de los grandes operadores logísticos. Es significativo que las cinco empresas más grandes de este sector en España alcancen una cuota de mercado próxima al 50%.

Prioridad del eje mediterráneo

□ Es altamente prioritario el desarrollo del corredor mediterráneo, donde se concentra el 40% de la población nacional y el 45% de la producción. La consolidación de un eje ferroviario de mercancías conectado con los puertos es indispensable para competir con el frente portuario del norte de Europa como puerta de entrada y salida de mercancías.

□ Este corredor ferroviario se saturará a mitad de la década actual si no se actúa convenientemente. Por otra parte, las nuevas comunicaciones transalpinas, especialmente favorables para el puerto de Génova, así como las balcánicas son también amenazas para los puertos de la Comunitat a corto y medio plazo.

Relaciones con Madrid y el Valle del Ebro

□ Es asimismo importante potenciar el transporte ferroviario de mercancías con centros logísticos claves en el centro peninsular, el Valle del Ebro y la cornisa cantábrica e incluso Extremadura y Lisboa. Para ello, las actuales vías férreas convencionales ofrecen grandes oportunidades.

Potenciar la intermodalidad

□ Para largos recorridos el ferrocarril y el modo aéreo adquieren mayor importancia, aunque el modo de mayor peso seguirá siendo la carretera, especialmente en las distancias cortas y medias. Aún así, hay que apostar por una mayor interoperabilidad de los distintos medios de transporte siempre que ello sea viable.

Objetivo 16 Convertir a la Comunitat Valenciana en la principal plataforma logística del mediterráneo

Tendencias y retos de futuro

Logística y medio ambiente

- Para potenciar el ferrocarril o el cabotaje (short-sea shipping) será necesario una fuerte apuesta pública por estos medios, puesto que tendencias como la reducción de los lotes y el aumento del número y la frecuencia de envíos favorecen al transporte por carretera.
- El cumplimiento de los objetivos ambientales impulsará la búsqueda de soluciones alternativas y sustentables a un modelo de transporte excesivamente polarizado hacia la carretera.
- Se producirá un mayor reequilibrio entre modos, aumentando el peso del ferrocarril (un exiguo 3% en la Comunitat Valenciana en la actualidad) y de las autopistas del mar dentro de esquemas de redes trans-europeas de transporte.
- La búsqueda de modelos más sostenibles desde el punto de vista ambiental y territorial puede, a largo plazo, replantear los procesos de concentración territorial de las actividades logísticas que se están produciendo.
- Es previsible un aumento de la denominada logística inversa, entendida como la que da continuidad al ciclo de los productos después de su consumo, generando unas externalidades que se deberán analizar de forma global.
- La imposibilidad física y ambiental de ampliar los puertos, a largo plazo, y la competencia de costes, conducirá a una mayor relación con aquellos puertos del norte de África que tengan una elevada disponibilidad de suelo logístico, como es el caso de Tánger.
- Desde el punto de vista territorial, las actividades logísticas se ubicarán en grandes nodos o complejos de actividad económica, buscando efectos sinérgicos entre los distintos usos económicos y una imagen de calidad conjunta. La calidad, localización y el precio de estos suelos serán factores esenciales para garantizar la viabilidad de estos proyectos.
- La logística urbana, la denominada de “última milla” tiene un amplio margen de mejora, y de su correcta planificación se derivarán importantes mejoras en la movilidad de las áreas metropolitanas y en la calidad ambiental de las mismas.
- Se desarrollarán grandes proyectos de asociación del mundo universitario y de la investigación con las empresas logísticas formando redes de apoyo generalizadas a esta actividad, donde destacarán especialmente las mejoras ambientales en toda la cadena de valor.

La necesaria conexión universidad – empresarios del sector logístico

Objetivo 16 Convertir a la Comunitat Valenciana en la principal plataforma logística del mediterráneo

Diagnóstico (análisis DAFO)

Debilidades

01 Dispersión de la actividad logística,

falta de instalaciones logísticas especializadas con instalaciones de calidad.

02 Pocas plataformas logísticas intermodales interiores.

03 Dificultad para la ampliación de los puertos y el desarrollo de zonas logísticas anexas.

04 Escasez y encarecimiento del suelo en determinados clusters industriales.

05 Baja proporción de suelo logístico comparado con el suelo industrial.

06 Excesiva atomización empresarial.

07 Ausencia de un "hub" aeroportuario.

08 Ausencia de implantación de modelos de distribución urbana modernos.

09 Cuota de participación muy baja del ferrocarril de mercancías.

10 Dificultades para la circulación de convoyes superiores a 500 metros.

11 Terminales no adaptadas a las necesidades actuales.

12 Líneas ferroviarias no electrificadas.

13 Accesos ferroviarios a puertos sin concluir.



Amenazas

01 Competencia con otros territorios por convertirse en el principal nodo logístico del mediterráneo.

02 Crecimiento del tráfico rodado y congestión de los principales corredores.

03 Congestión de los accesos a los principales nodos logísticos como los puertos.

04 Incremento del carácter periférico con la ampliación de Europa hacia el Este.

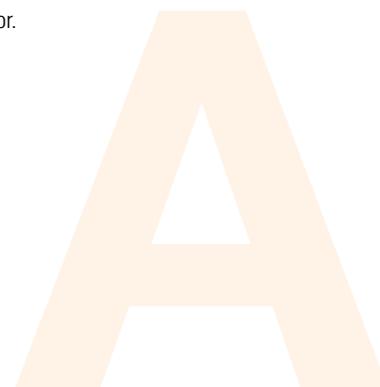
05 Alteración de la competencia con ayudas y subvenciones (oferta de suelo, facilidades y condiciones favorables en zonas de menor actividad que tratan de atraer al sector logístico).

06 Limitación para afrontar inversiones debido al tamaño empresarial medio del sector.

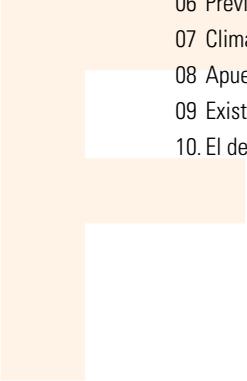
07 Presiones urbanísticas que pueden afectar a líneas ferroviarias y terminales.

08 La mejora de las comunicaciones transalpinas y balcánicas.

09 El desarrollo de zonas logísticas en puertos del norte de África.



Fortalezas

- 
- 01 Localización estratégica en el mediterráneo occidental y en los grandes flujos comerciales Este - Oeste.**
 - 02 Infraestructuras portuarias complementarias y consolidación de Valencia como puerto "hub" del Mediterráneo.**
 - 03 Condiciones ventajosas de comunicación con el centro peninsular.**
 - 04 Mayor disponibilidad de suelo que en otras zonas estratégicas como Barcelona o Madrid.
 - 05 Tradición en transporte y comercio internacional.
 - 06 Previsión de una red de carreteras de alta capacidad.
 - 07 Clima con pocas incidencias para el transporte y muy favorable para la atracción de talentos y mano de obra cualificada.
 - 08 Apuesta institucional por el transporte ferroviario de mercancías.
 - 09 Existencia de vías férreas convencionales susceptibles de ser utilizadas por el transporte exclusivo de mercancías.
 - 10. El desarrollo de la Estrategia Logística de la Comunitat Valenciana.

Oportunidades

- 
- 01 Crecimiento de la demanda global.**
 - 02 Planificación conjunta de una red integrada de plataformas logísticas.**
 - 03 Complementariedad del sector industrial, logístico y tecnológico o de I+D.**
 - 04 Desarrollo y crecimiento del transporte ferroviario de mercancías.
 - 05 Promoción de la oferta logística y atracción de grandes operadores de ámbito mundial.
 - 06 Relaciones de cooperación con otras plataformas logísticas del mediterráneo europeo y norte de África.
 - 07 Promoción del crecimiento del tamaño de las empresas y la especialización empresarial.
 - 08 Potenciación del uso de las nuevas tecnologías en beneficio del sector logístico para incrementar los niveles de eficiencia y calidad del servicio.
 - 09 Traslado a Europa de empresas asiáticas.
 - 10 Apoyo institucional y empresarial al corredor ferroviario mediterráneo.
 - 11 Legislación de interoperabilidad de mercancías a escala europea.
 - 12 Liberalización del transporte ferroviario.

Objetivo 16 Convertir a la Comunitat Valenciana en la principal plataforma logística del mediterráneo
 Definición de metas e indicadores

Meta 16.1 **Descripción:** Incrementar la disponibilidad de uso de suelo logístico especializado.

Indicador: Relación suelo logístico / suelo industrial.

Fuente: Corine Land Cover y Estudios logística Generalitat.

Valor actual	2015	2030
<10%	>=10%	>=15%

Meta 16.2 **Descripción:** Desarrollo de una completa red de infraestructuras intermodales.

Indicador: Incremento de la capacidad de las terminales ferroviarias de mercancías (factor multiplicativo respecto capacidad actual).

Fuente: ADIF/UIC.

Valor actual	2015	2030
—	2	6

Meta 16.3 **Descripción:** Aumentar la cuota de participación del transporte ferroviario de mercancías.

Indicador: Porcentaje de toneladas transportadas en ferrocarril sobre el total de toneladas transportadas (sin tener en cuenta el transporte interno de la Comunitat Valenciana).

Fuente: Ministerio de Fomento (EPTM), Dirección General Ferrocarriles, Puertos del Estado.

Valor actual	2015	2030
<3%	>5%	>=15%

Meta 16.4 **Descripción:** Optimizar las cargas del transporte por carretera para mejorar las eficiencias.

Indicador: Porcentaje de operaciones en vacío en transporte por carreteras.

Fuente: Encuesta permanente de transporte de mercancías por carretera. Ministerio de Fomento.

Valor actual	2015	2030
< media nacional	< media nacional	< media nacional



**Convertir a la Comunitat Valenciana
en la principal plataforma logística del mediterráneo**

Propuestas estratégicas



Objetivo

Objetivo 16 Convertir a la Comunitat Valenciana en la principal plataforma logística del mediterráneo

Propuestas estratégicas

16.1 Impulsar el corredor mediterráneo europeo

Es fundamental potenciar un corredor que genera el 55% de las mercancías de España, el 44% del comercio exterior y el 60% del tráfico marítimo. Además, se estima que los costes medios de transporte suponen un 20% del coste total de las mercancías fabricadas en las empresas del arco mediterráneo.

Este corredor debe discurrir entre Algeciras hasta Lyon para enlazar con el eje del Ródano, norte de Italia y este de Europa mediante el eje Valencia – Budapest – Ucrania, tal y como está definido en la estrategia europea del transporte de mercancías por ferrocarril. También debe conectar con los países nordoccidentales de Europa y los escandinavos.

La creación de una línea nueva en alta velocidad entre Castellón y Tarragona debe posibilitar dedicar la vía convencional al tráfico de mercancías evitando el colapso de nuestra capacidad de exportación a Europa.

En este sentido, el elevado consenso institucional y empresarial debe permitir la inclusión de este eje como prioritario para la Unión Europea. Según estimaciones de FERRMED, la tasa de beneficios de este corredor podría alcanzar el 11%, lo que es un buen reclamo para consorciar la financiación pública con la privada.

16.2 Potenciación del eje logístico Madrid – Comunitat Valenciana y conexiones con los restantes centros de actividad de la Península Ibérica

La conexión con la región metropolitana de Madrid es clave para el crecimiento del segundo y tercer nodo de concentración industrial del país. Para ello es importante reforzar la participación del ferrocarril en el transporte de mercancías aprovechando la futura descongestión de la red convencional.

Además de esta relación ya consolidada con el Puerto Seco de Madrid, existen otras conexiones estratégicas con Aragón (Plataforma Logística de Zaragoza, PLAZA), Valle del Ebro, puertos del frente atlántico, sur de la península y Lisboa.

16.3 Mejora de la infraestructura ferroviaria al servicio de las mercancías

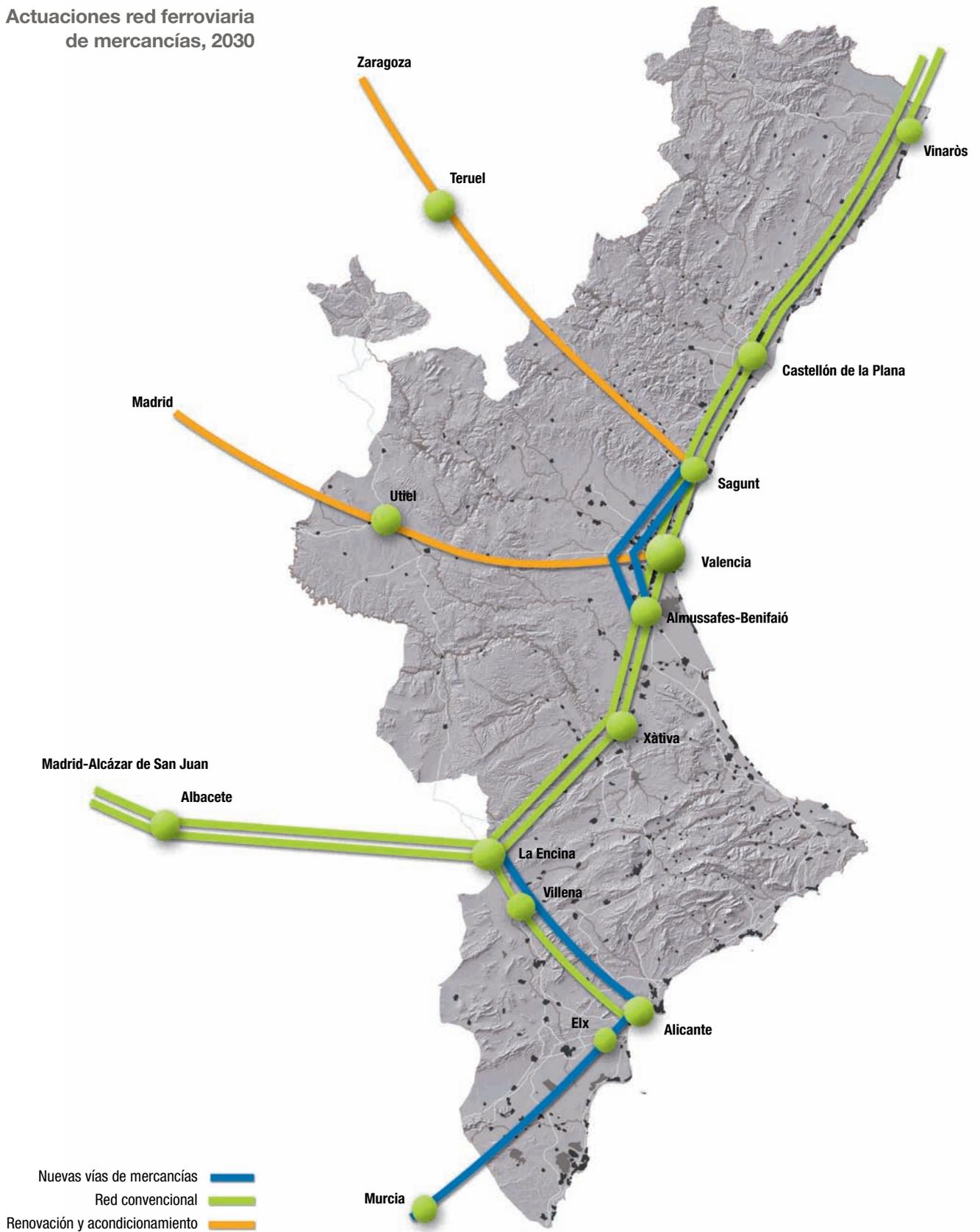
Resolver la bajísima participación del ferrocarril en el transporte de mercancías es clave para la competitividad de territorios como la Comunitat Valenciana que se caracteriza por su perfil exportador y su posición periférica respecto de centroeuropa. En este contexto el objetivo es alcanzar la media europea que se encuentra en torno al 18%.

Para ello, una vez consolidada la alta velocidad ferroviaria de la Comunitat Valenciana, y con el fin de mejorar las prestaciones de la red convencional para el tráfico de mercancías, se propone en el horizonte de 2030:

- Entre Almussafes-Benifaió y Sagunt cuatro vías convencionales.
- Entre Sagunt y límite de Cataluña dos vías convencionales.
- Entre Valencia y Alicante dos vías convencionales.
- Entre Alicante y Murcia una vía convencional exclusiva para el tráfico de mercancías.
- Entre La Encina – Albacete – Alcázar de San Juan dos vías convencionales.
- Entre Valencia y Madrid por Cuenca una vía única convencional acondicionada.
- Entre Sagunt y Zaragoza una vía convencional acondicionada.
- Fuera del horizonte estratégico cabría estudiar dos nuevas vías convencionales Sagunt – Castellón.

Objetivo 16 Convertir a la Comunitat Valenciana en la principal plataforma logística del mediterráneo
Propuestas estratégicas

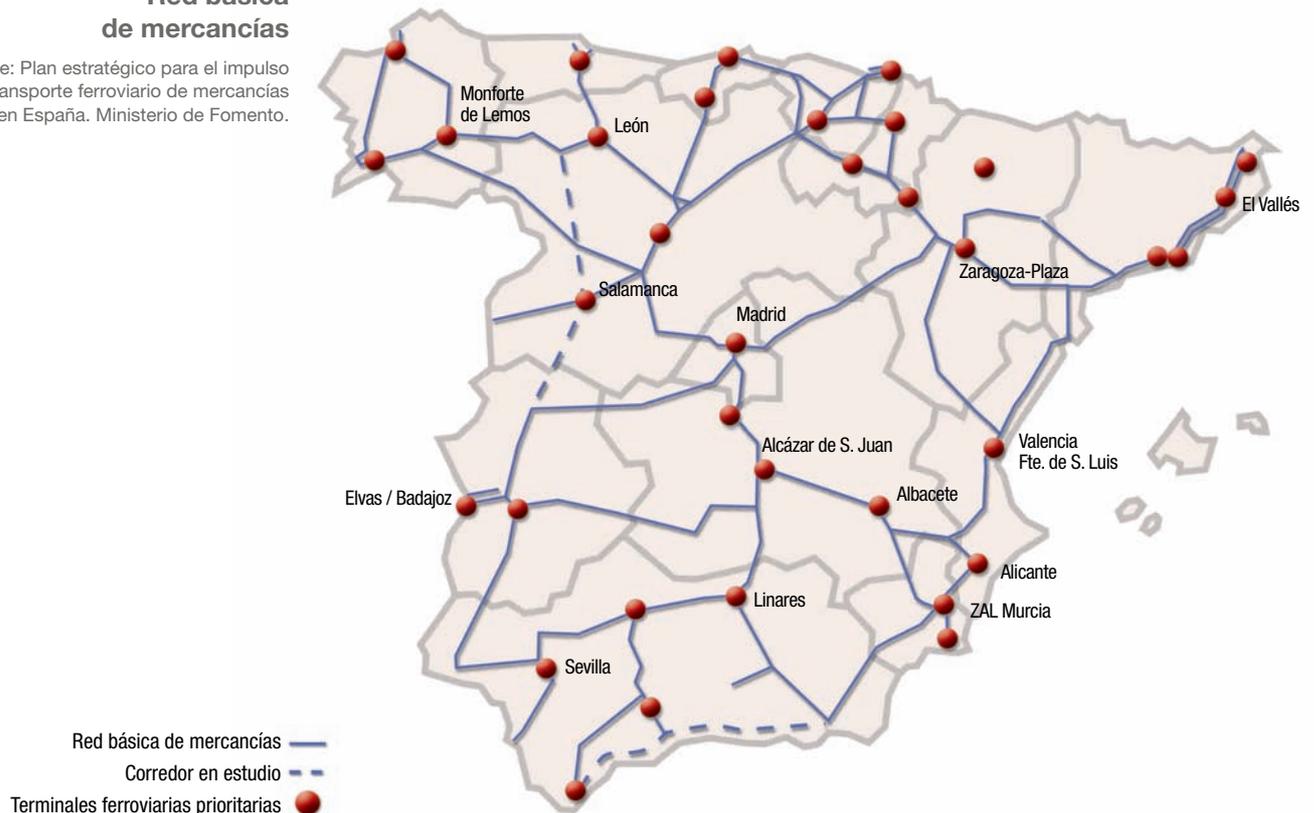
Actuaciones red ferroviaria de mercancías, 2030



Objetivo 16 Convertir a la Comunitat Valenciana en la principal plataforma logística del mediterráneo
Propuestas estratégicas

Red básica de mercancías

Fuente: Plan estratégico para el impulso del transporte ferroviario de mercancías en España. Ministerio de Fomento.



16.4 El Plan Estratégico para el impulso del transporte ferroviario de mercancías en España

El Ministerio de Fomento ha propuesto una estrategia ferroviaria de mercancías basada en una serie de objetivos y propuestas entre los que cabe citar:

- Impulso de fórmulas mixtas de promoción y/o gestión de nuevas terminales intermodales mediante fórmulas de participación público-privadas.
- Establecimiento de un eje piloto "low-cost" del transporte de mercancías.
- Aumento de la capacidad de carga útil de los trenes para rebajar los costes unitarios del transporte.
- Reducción del coste unitario de explotación de hasta el 50% sobre la situación actual.
- Desarrollo de centros logísticos especializados en tráfico de alto valor ferroviario sobre la alta velocidad ferroviaria.
- Dotar a las terminales de tratamientos de mercancías específicas como las peligrosas o las perecederas.
- Se propone, además, una serie de plataformas ferroviarias prioritarias en España, donde se deben incluir necesariamente las propuestas contenidas en este documento para diseñar una estrategia logística a largo plazo.

Objetivo 16 Convertir a la Comunitat Valenciana en la principal plataforma logística del mediterráneo

Propuestas estratégicas

16.5 Apoyo al transporte de mercancías por carretera

Aunque es recomendable que pierda peso en la estructura del transporte de mercancías, la carretera seguirá siendo en el futuro el que transportará mayores volúmenes de carga. Por ello para fortalecer y hacer eficiente este modo es necesario:

- Evitar legislaciones excesivamente lesivas para este tipo de transporte en regiones, como la Comunitat Valenciana, periféricas y muy dependientes del transporte por carretera.
- Introducción de nuevas tecnologías y la reducción de emisiones.
- Mejora de la red viaria de la Comunitat Valenciana.
- Incrementar la seguridad en el transporte por carretera.
- Mejorar la gestión de la logística urbana.

16.6 Desarrollo de la Red Logística Intermodal de la Comunitat Valenciana

La red de Parques Logísticos de la Generalitat, propuesta enmarcada en la Estrategia Logística de la Comunitat Valenciana, apuesta por una red con ocho nodos intermodales que darán soporte a las principales áreas industriales y potenciarán el crecimiento del sector logístico. La oferta de este suelo se elevará a más de 15 millones de metros cuadrados en el 2020.

Los criterios seguidos para el desarrollo de esta red de nodos garantizan que se cubre un 90% de la población, se dota a las principales áreas de un centro intermodal situado a menos de 70 km de distancia y se garantiza una buena accesibilidad a las vías de alta capacidad, puertos, aeropuertos y ferrocarril.

Además, estas zonas logísticas están vinculadas con los puertos principales de la Comunitat Valenciana: Valencia, Alicante, Castellón y Sagunt. Cada nodo logístico multimodal estará vinculado, como mínimo, a una Terminal Ferroviaria de Mercancías y a un Parque Logístico, constituyendo una Plataforma Logística Intermodal. Se localizarán en torno a áreas de concentración de actividad económica y estarán perfectamente vertebrados con la red de infraestructuras de la Comunitat. También se deberá contemplar su integración territorial, ambiental y paisajística.

Los nodos logísticos de la Red Valenciana son Valencia, Alicante, Castellón, Sagunt, Villena, La Costera, Vinaròs – Benicarló y Utiel. Este sistema se completará con otras instalaciones de ámbito comarcal y local.

El desarrollo de esta red persigue un triple objetivo: desarrollo económico y del sector logístico, ordenación racional del territorio y fomento de la intermodalidad para la mejora de la sostenibilidad del transporte.

16.7 Nuevas Terminales Ferroviarias

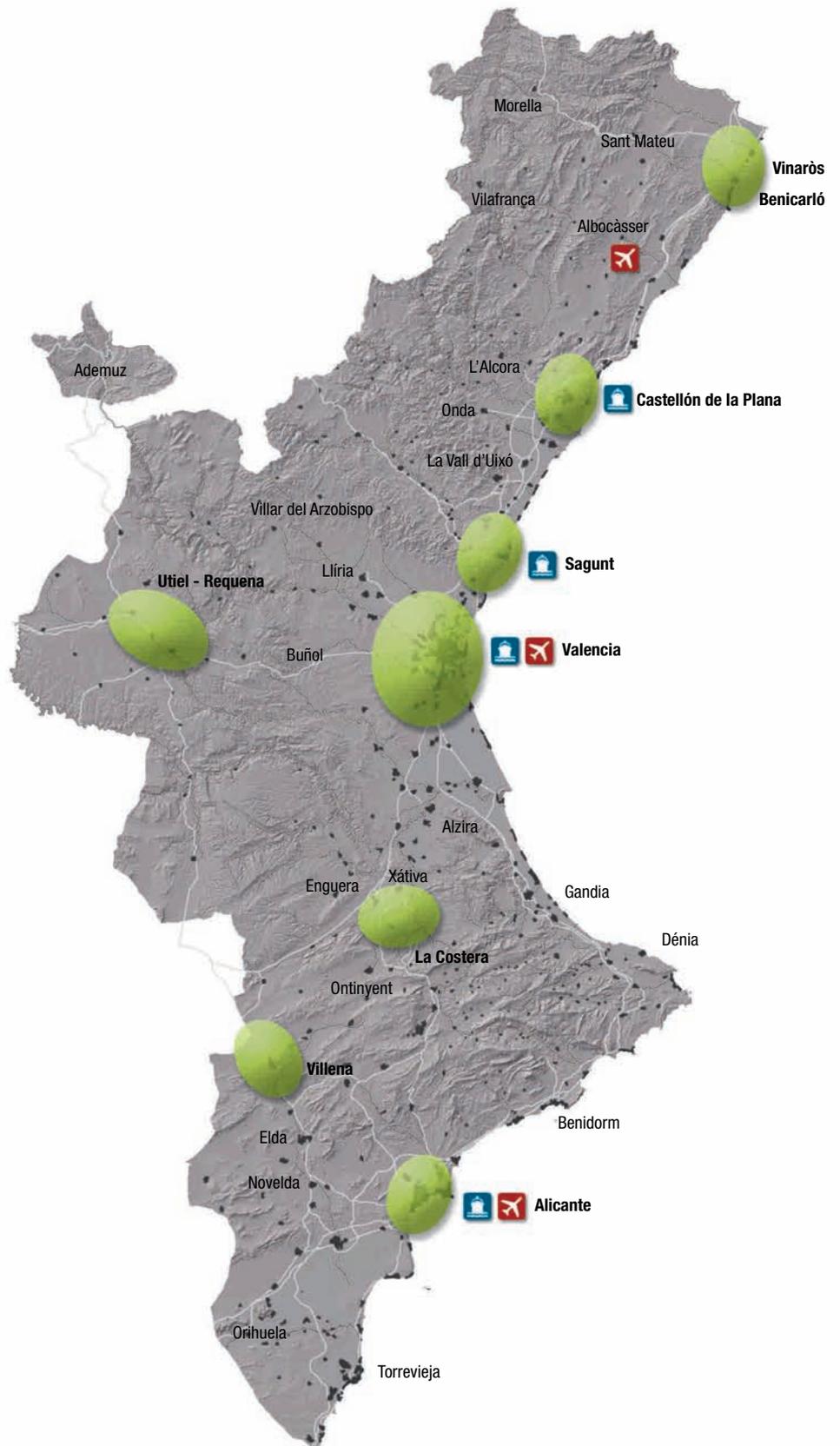
Todas las terminales ferroviarias de intercambio modal ubicadas en los nodos logísticos tendrán una longitud mínima de vía de 750 metros, pudiendo ser ampliadas hasta los 1.500, especialmente las limítrofes con otros territorios autonómicos para que sea posible expedir convoyes de esa longitud de acuerdo con las tendencias europeas en este campo.

También se debe potenciar la posibilidad de facilitar el acceso ferroviario a las empresas mediante apartaderos industriales conectados a instalaciones adecuadas al tipo de mercancías a transportar, pudiendo ser la gestión de estas instalaciones pública o privada.

Objetivo 16 Convertir a la Comunitat Valenciana en la principal plataforma logística del mediterráneo
Propuestas estratégicas

Desarrollo de la Red Logística Intermodal de la Comunitat Valenciana

Fuente: Conselleria de Infraestructuras y Transporte.



Nodos logísticos

Objetivo 16 **Convertir a la Comunitat Valenciana en la principal plataforma logística del mediterráneo**

Propuestas estratégicas

16.8 **Desarrollo de un Plan de Suelo Logístico a largo plazo**

El plan anterior de la Red Logística Intermodal debe ser complementado con un Plan de Acción Territorial de Suelo Logístico a largo plazo que garantice una amplia diversidad en cuanto a necesidades de suelo logístico: suelo relacionado con los clusters industriales específicos, suelo relacionado con el comercio (centros de distribución nacional, regional, urbanos), suelo para la actividad de paquetería, suelo asociado a la logística del contenedor, etc.

El desarrollo y seguimiento del plan debe coordinarse desde los departamentos competentes en Infraestructuras, Ordenación del Territorio, Industria, Comercio y Ciencia así como con el conjunto de agentes económicos y sociales que operan en el territorio de la Comunitat Valenciana.

En la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana, de forma orientativa, se propone una tipología de instalaciones logísticas y unos ámbitos de suelos con elevado potencial para acoger estas iniciativas.

En muchos casos, estas zonas logísticas, están asociadas a grandes nodos de actividad económica donde coexisten con usos industriales, terciarios, parques científicos, recreativos, etc.

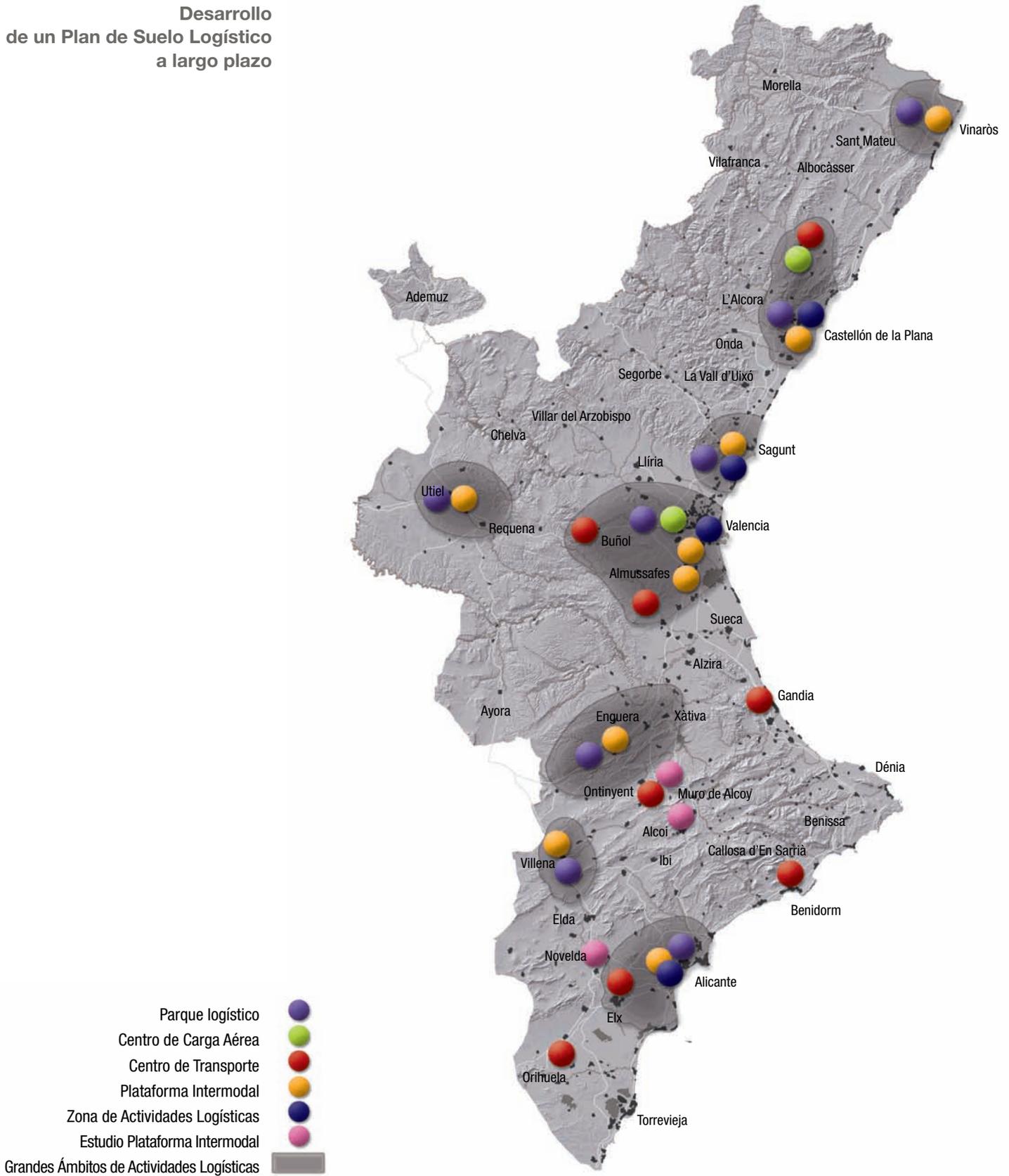
Se proponen cinco tipologías:

1. **PL:** Parques logísticos relacionados con las Plataformas Logísticas Intermodales.
2. **CT:** Centros Integrados de Mercancías y Centros de Transporte de ámbito regional y local.
3. **PLI:** Plataformas Logísticas Intermodales que permiten el cambio ferrocarril – carretera.
4. **ZAL:** Zona de Actividades Logísticas relacionadas con la actividad portuaria, aunque conectadas con plataformas interiores.
5. **CA:** Centro de Carga Aérea.

Esta estrategia, a largo plazo, debe considerar la consolidación de un gran eje ferroviario de mercancías por el corredor mediterráneo, que posiblemente, condicionaría alguna de estas localizaciones, especialmente las más metropolitanas y litorales. Por lo tanto, es conveniente la potenciación de los nodos logísticos interiores, a efectos de posibles relocalizaciones de estos usos, lo que generaría grandes espacios de oportunidad urbana en las áreas metropolitanas de la Comunitat Valenciana.

Objetivo 16 Convertir a la Comunitat Valenciana en la principal plataforma logística del mediterráneo
Propuestas estratégicas

Desarrollo de un Plan de Suelo Logístico a largo plazo



Objetivo 16 Convertir a la Comunitat Valenciana en la principal plataforma logística del mediterráneo

Propuestas estratégicas

16. 9 Completar los proyectos de ampliación de los puertos

Los puertos, como principal activo logístico de la Comunitat Valenciana, deben completar sus planes de ampliación para poder hacer frente a los incrementos del tráfico.

Expertos reconocidos apuntan que, a pesar de la crisis actual, los tráficos podrían duplicarse en el horizonte del 2030. Esta ampliación contribuirá a conseguir varias de las metas marcadas. Por un lado, supondrá incrementar la disponibilidad de suelo logístico especializado en complejos intermodales. Por otro lado, contribuirá a la atracción de grandes operadores que aumentarán la importancia y el peso del sector logístico en la Comunitat Valenciana. Estas grandes empresas, líderes en la aplicación de las últimas tecnologías, sirven como impulso para la modernización del sector y para fomentar la cultura de la innovación tecnológica.

De la misma forma, se debe incrementar la participación de la Generalitat en los órganos de gobierno de la Autoridad Portuaria y la colaboración con las Administraciones y el conjunto de la comunidad portuaria para hacer frente a la evolución de los mercados de transporte.

Debido a que los espacios portuarios son escasos, es importante su conexión, en modo ferroviario y por carretera, con áreas logísticas del interior que contribuirán a una mejor ordenación y distribución del tráfico y a un mayor desarrollo del transporte de mercancías.

16. 10 Conexión de las Zonas de Actividad Logística Portuaria (ZAL) con otras plataformas logísticas vinculadas

Las ampliaciones portuarias deben completarse con conexiones a infraestructuras lineales y nodales que permitan el crecimiento de la actividad logística sin interferir en el desarrollo de otras actividades.

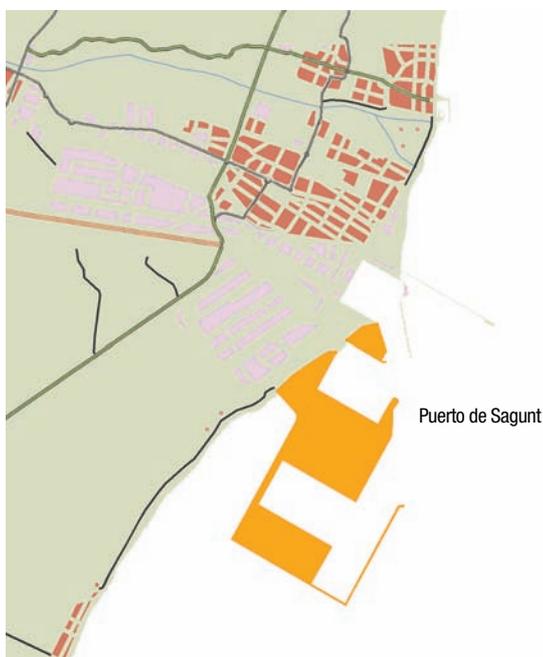
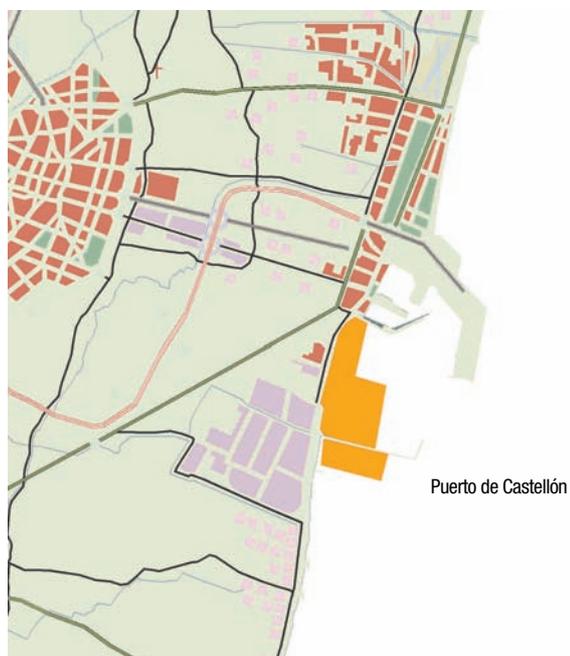
Debido a que los espacios portuarios son escasos, es importante su conexión, en modo ferroviario, con áreas logísticas del interior que contribuirán a una mejor ordenación y distribución del tráfico y a un mayor desarrollo del transporte ferroviario de mercancías.

Son actuaciones prioritarias:

- El acceso norte al puerto de Valencia.
- El acceso ferroviario al puerto de Castellón.
- El acceso por carretera al puerto de Castellón AP-7/N-340 norte y CS-22 sur.
- El acceso ferroviario al puerto de Alicante.
- El acceso ferroviario al puerto de Sagunt.
- El acceso sur por carretera al puerto de Sagunt.
- Nueva estación ferroviaria intermodal en Almussafes.
- Estudio de un by-pass ferroviario de mercancías en el área metropolitana de Valencia.
- Creación de corredores verdes ferroviarios (autopistas ferroviarias: Valencia - Madrid y Sagunt - Zaragoza)
- Especializaciones portuarias en contenedores para Valencia y de graneles para Sagunt.
- Alicante y Castellón captan, en principio, tráficos diversificados, aunque en el caso de Castellón la componente energética seguirá teniendo mucho peso.
- La consolidación de un eje mediterráneo exclusivo para mercancías.
- Ante el aumento de la competencia portuaria, dentro de un escenario de crisis, la mejora continua de los servicios portuarios es una estrategia prioritaria.

Objetivo 16 Convertir a la Comunitat Valenciana en la principal plataforma logística del mediterráneo
Propuestas estratégicas

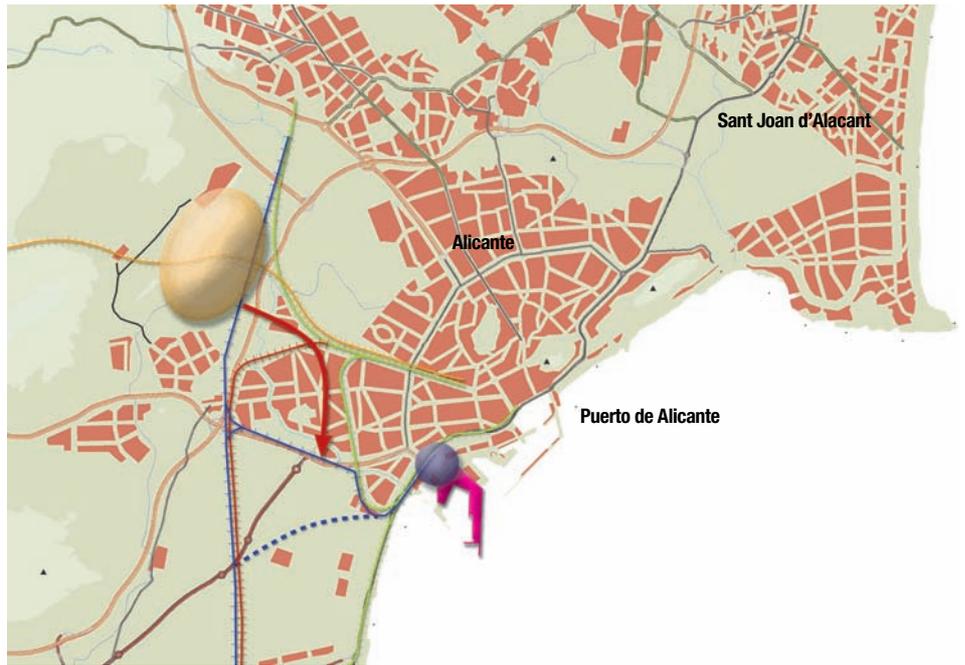
Proyectos de ampliación portuaria



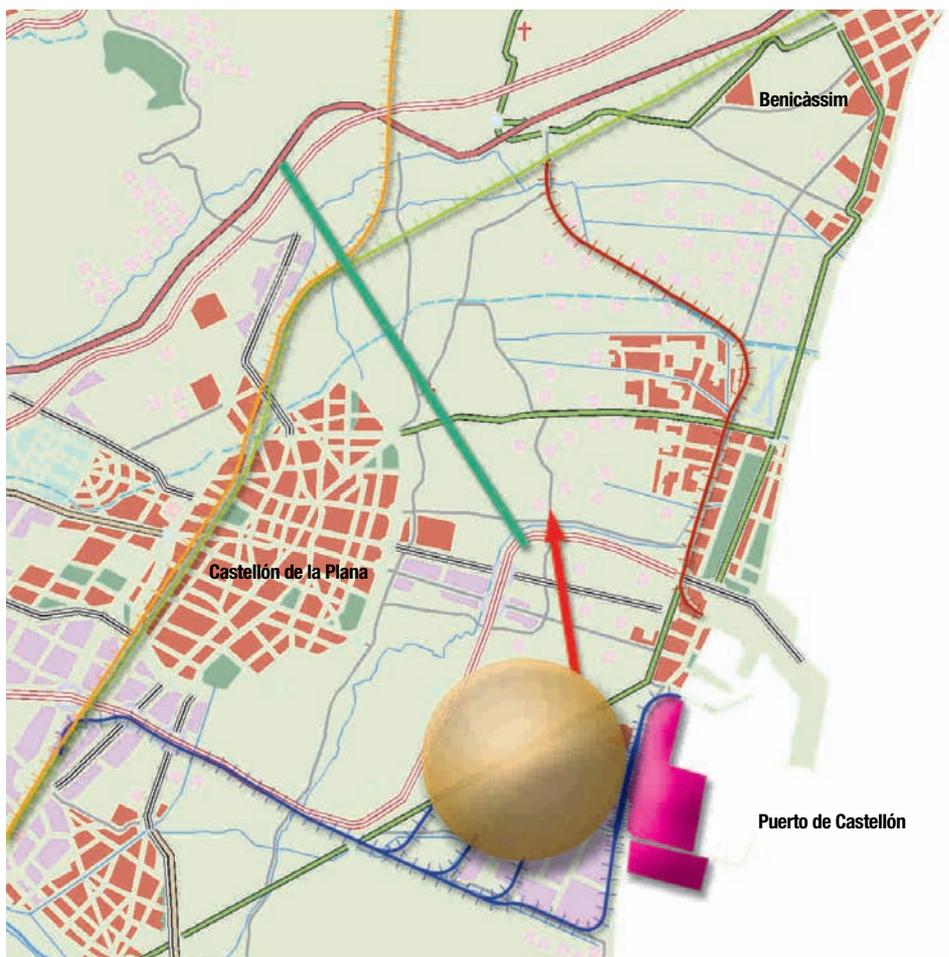
Objetivo 16 Convertir a la Comunitat Valenciana en la principal plataforma logística del mediterráneo
 Propuestas estratégicas

Conexión de las Zonas de Actividad Logística Portuaria (ZAL) con otras plataformas logísticas vinculadas

- Alta velocidad proyecto/construcción 
- RENFE actual 
- Nuevos accesos ferroviarios 
- RENFE Alicante-Elx-Murcia 
- Zonas de Actividades Logísticas 
- Plataforma Intermodal 
- Ampliación portuaria 
- Otras conexiones a estudiar 
- Conexión puerto-Plataforma logística 



- Alta velocidad proyecto/construcción 
- RENFE actual 
- Nuevos accesos ferroviarios 
- RENFE actual remodelación 
- Zonas de Actividades Logísticas y Plataforma Intermodal 
- Ampliación portuaria 
- Estudio salida ferroviaria Norte 
- Acceso norte carretera 



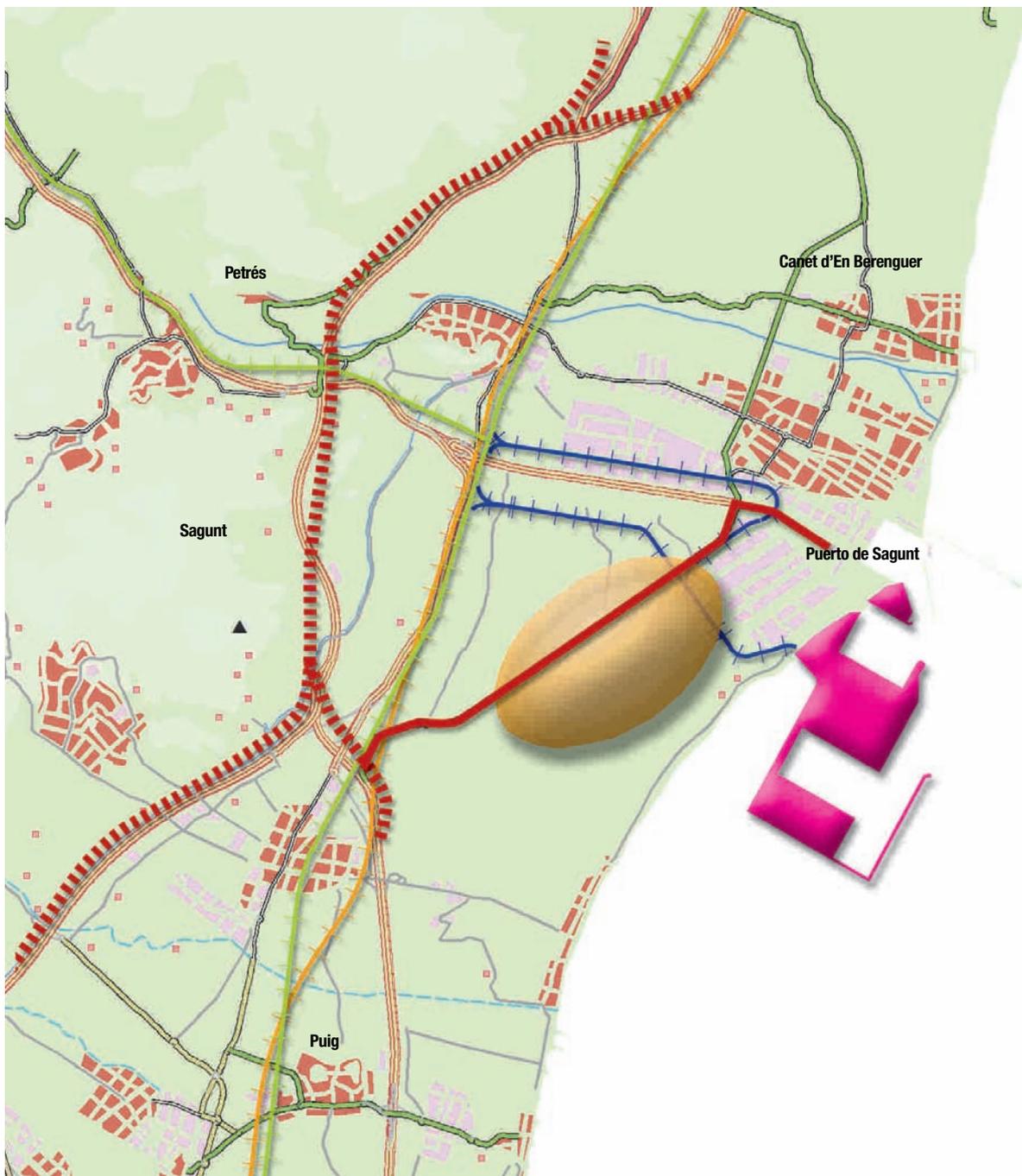
Objetivo 16 Convertir a la Comunitat Valenciana en la principal plataforma logística del mediterráneo
 Propuestas estratégicas

- Alta velocidad proyecto/construcción 
- RENFE actual 
- Ferrocarril interior en construcción 
- Acceso Norte 
- Zona de Actividades Logísticas 
- Plataforma Intermodal 
- Ampliación portuaria 



Objetivo 16 Convertir a la Comunitat Valenciana en la principal plataforma logística del mediterráneo
 Propuestas estratégicas

- Alta velocidad proyecto/construcción 
- RENFE actual 
- Ferrocarril en construcción 
- Duplicación carretera Sagunt-Puçol 
- Zona de Actividades Logísticas y Plataforma Intermodal 
- Ampliación portuaria 
- Segunda circunvalación 



Objetivo 16 Convertir a la Comunitat Valenciana en la principal plataforma logística del mediterráneo
Propuestas estratégicas

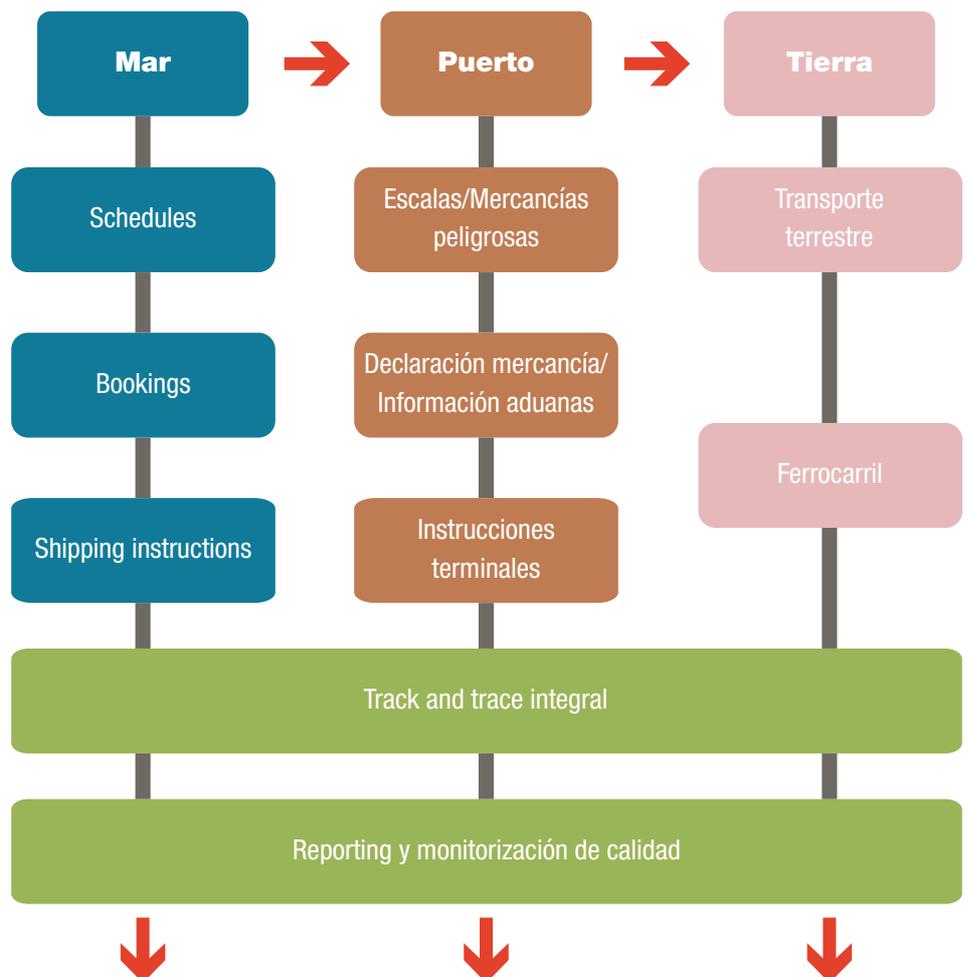
16.11 Extensión de las plataformas tecnológicas de intercambio de datos

El desarrollo de portales tecnológicos es necesario para facilitar la comunicación y tramitación de documentación entre los diferentes agentes e instituciones que intervienen en el proceso logístico, la mejora de la interoperatividad entre las distintas infraestructuras y la explotación de sinergias entre los operadores que intervienen a lo largo de toda la cadena.

Un gran referente de esta propuesta es el portal tecnológico del Puerto de Valencia (valenciaportpcs.net), referente mundial por los logros conseguidos en la integración de la comunidad portuaria a través de una plataforma de intercambio de la información.

Esquema de los servicios ofrecidos por el portal valenciaportpcs.net

Fuente: Valenciaport.



Objetivo 16 Convertir a la Comunitat Valenciana en la principal plataforma logística del mediterráneo
Propuestas estratégicas

16.12 Fomento del transporte marítimo de corta distancia y las autopistas del mar

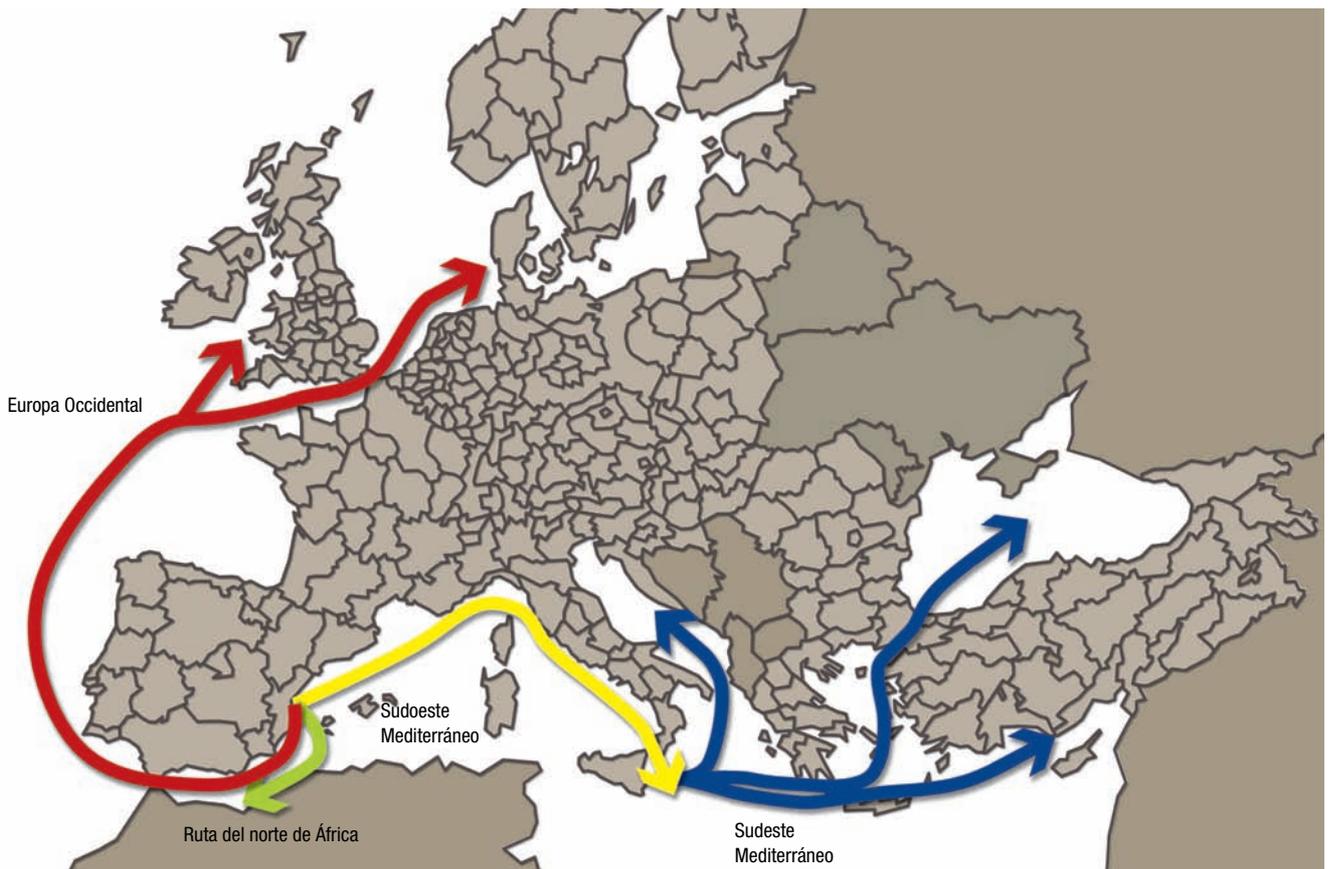
El transporte marítimo de corta distancia (short sea shipping) representa una alternativa real a la carretera y para numerosas rutas de transporte europeas, siendo uno de los elementos clave para la configuración de un sistema de transporte más sostenible con un mayor reequilibrio entre nodos.

Una de las líneas de actuación debe ser el fomento de este transporte mediante terminales especializadas, simplificación de los procedimientos y difusión de las ventajas de esta modalidad entre las empresas de transporte.

La Comunitat Valenciana está localizada en una situación de privilegio para convertirse en punto nodal de las tres autopistas del mar que proyecta la Unión Europea en estos momentos: la autopista de Europa Occidental, la del Sur - Este y la del Sur - Oeste. También se debe potenciar esta forma sostenible de tráfico de mercancías con el norte de África.

Fomento del transporte marítimo de corta distancia y las autopistas del mar

Fuente: Comisión Europea y elaboración propia.



Objetivo 16 Convertir a la Comunitat Valenciana en la principal plataforma logística del mediterráneo
Propuestas estratégicas

16.13
Aeropuerto de Castellón:
Una apuesta por la logística

En general, el sistema aeroportuario de la Comunitat Valenciana tiene un gran potencial para el transporte de mercancías de alto valor añadido. Las instalaciones de Manises y El Altet se encuentran muy próximas a los puertos y a instalaciones logísticas ya en desarrollo, por lo que deben ser ampliadas adecuadamente. Respecto al aeropuerto de Castelló – Costa de Azahar, al margen de su importante función para fomentar el turismo provincial, por su localización central en el Arco Mediterráneo y la disponibilidad de suelo en su entorno inmediato, este aeropuerto puede tener un gran papel en el futuro como aeropuerto de carga y distribución de mercancías por el Eje Mediterráneo.

Para ello, la conexión con la alta velocidad ferroviaria y con el corredor mediterráneo de mercancías es fundamental a largo plazo.

Isocrona 2 horas desde el aeropuerto de Castellón



Objetivo 16 Convertir a la Comunitat Valenciana en la principal plataforma logística del mediterráneo
Propuestas estratégicas

16. 14 Investigación, desarrollo e innovación en el campo de la logística

Se deben desarrollar planes de fomento de la investigación en torno a las problemáticas concretas con las que se enfrentan las empresas y el sistema logístico de la Comunitat Valenciana, adoptando las soluciones más innovadoras por parte de éstas, contribuyendo al desarrollo del sector y del sistema innovador de la Comunitat.

En estos momentos se están llevando a cabo en Europa (Rotterdam, Copenhague, etc.) grandes operaciones de renovación urbana de tejido portuario obsoleto, ubicando centros tecnológicos y escuelas universitarias especializadas en las actividades logísticas y su conexión con el entramado económico de las áreas de influencia portuarias.

Se propone una operación que asocie urbanismo y ciencia integrando las distintas ramas del conocimiento científico en esta materia, cuya ubicación más idónea sería el entorno universidades - puerto del área metropolitana de Valencia.

Este cluster logístico, que sería el más importante del Mediterráneo, debería de integrar al sistema universitario, al empresarial y al administrativo y para ello se propone la creación de un Consejo Logístico.

Es de destacar, a este respecto, que el actual cluster portuario de Valencia ha sido distinguido por el Global Institute of Logistics (GIL) con el reconocimiento "Best in Class".

El cluster de la logística

