

"Estudio de viabilidad técnica y económica para el desarrollo de la plataforma logística intermodal de Cartagena en el Parque Industrial de Los Camachos (ZAL de Cartagena)"

1. Marco general y antecedentes
2. Diagnóstico del emplazamiento
3. Estudio de demanda
4. Diseño funcional
5. Modelo de negocio - fórmulas de promoción y gestión
6. Inversiones y financiación
7. Conclusiones

1. Marco general y antecedentes

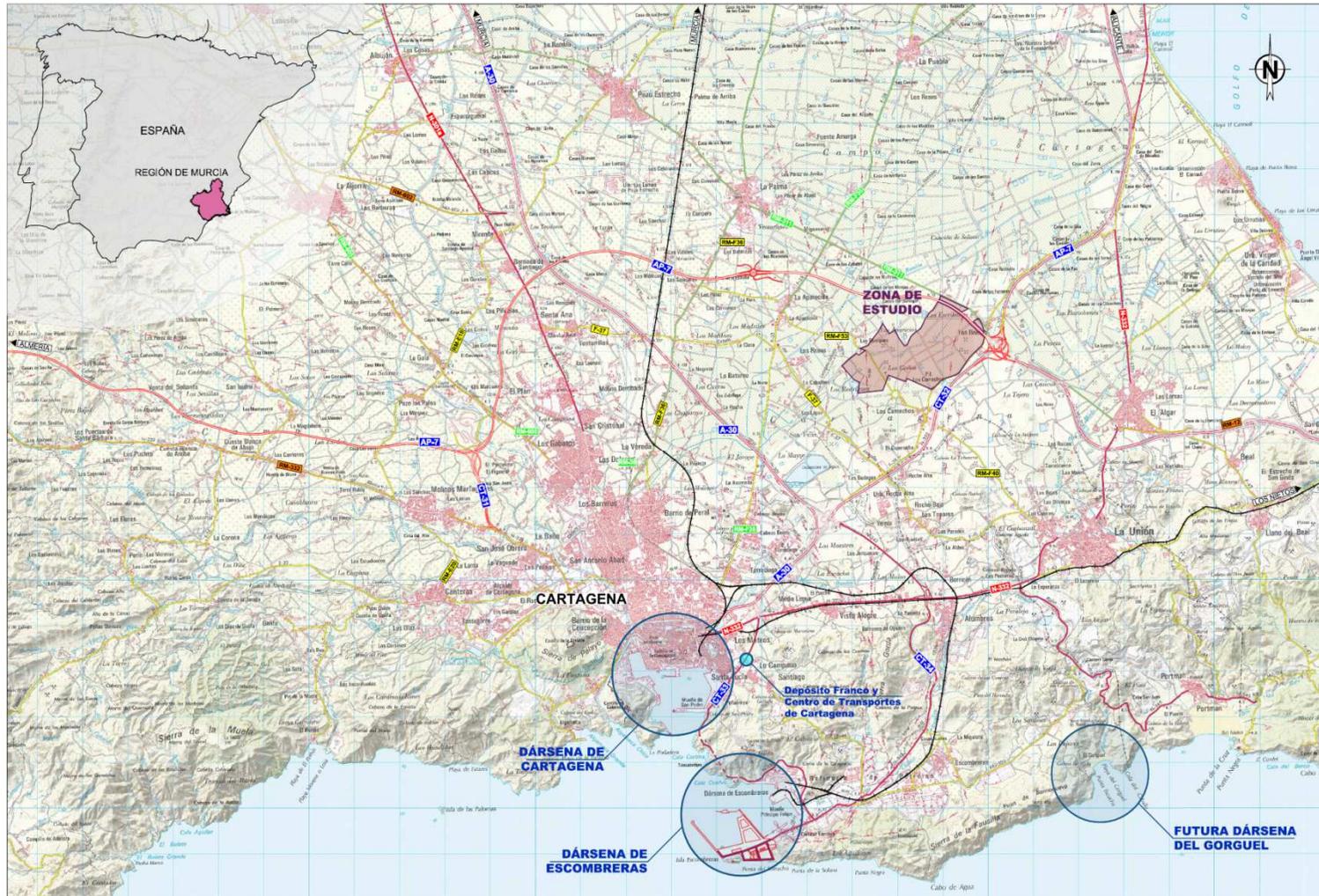
Planificación regional, estatal y europea

- ✓ Plan Estratégico de Impulso al Transporte Ferroviario de Mercancías en España (PEITFM) (2010)
- ✓ Plan de Nodos Logísticos en la Región de Murcia (2012)
- ✓ Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda para el periodo 2012-2024
- ✓ Estrategia Logística de España (2013)



- ✓ Incluido como PLI en el Estudio del Corredor Mediterráneo (Dic. 2014)
- ✓ Conectado a la red básica de la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T)
- ✓ Seleccionado para su cofinanciación con fondos CEF 2016

2. Diagnóstico del emplazamiento



3. Estudio de demanda

Estructuración del estudio

✓ **PARTE 1. Demanda de necesidades de suelo logístico**

- Para atender a la logística portuaria y comarcal
- Estudio basado en:
 - La realización de encuestas a potenciales empresas interesadas:
 - Trabajo de campo del consultor con la colaboración del Grupo de Trabajo
 - Complementado con cuestionario de 2016 de COCIN-COEC
 - Necesidades futuras por los tráficos de la nueva Dársena del Gorguel

✓ **PARTE 2. Tráfico captable por la terminal intermodal**

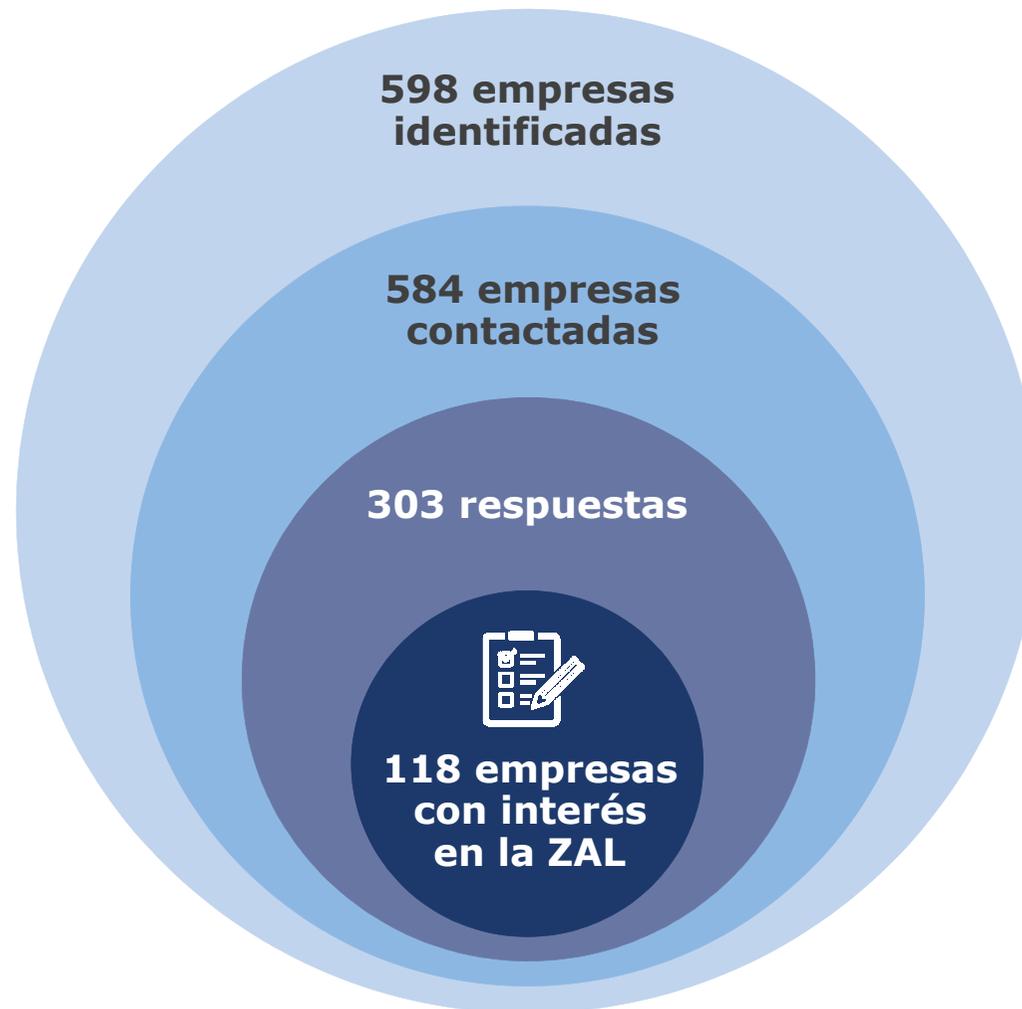
- Para atender a la logística portuaria y comarcal
- Estudio basado en:
 - Encuestas a potenciales empresas interesadas
 - Modelo de captación de tráficos de elaboración propia, de acuerdo con el desarrollado por el Instituto de Fomento en el "Estudio de Mercado Logístico de la Región de Murcia" de Noviembre de 2015

✓ **PARTE 3. Otras demandas**

- Prestación de servicios complementarios demandados por el sector

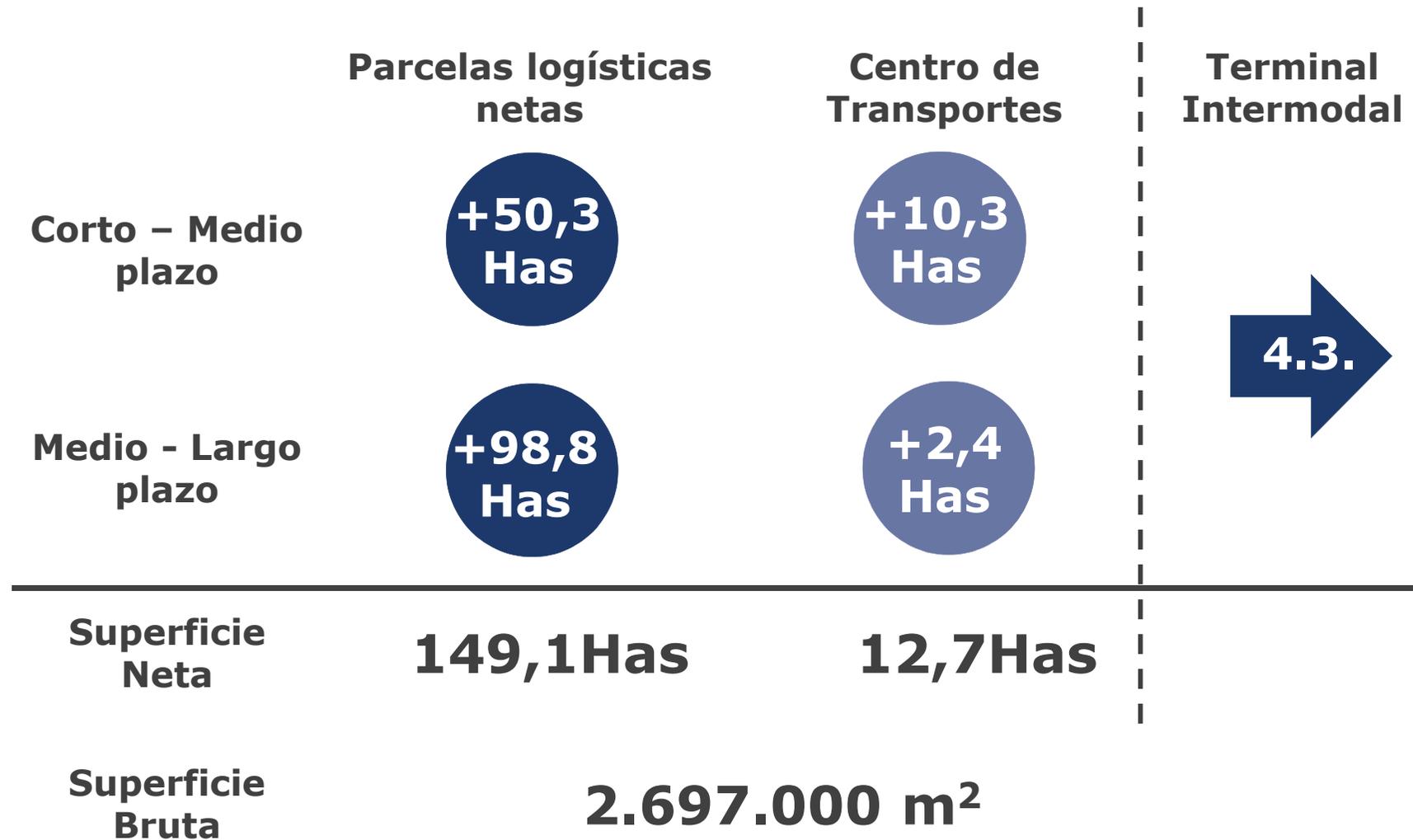
3.1. Demanda de necesidades de suelo logístico

Muestra de interés por parte de las empresas en la ZAL



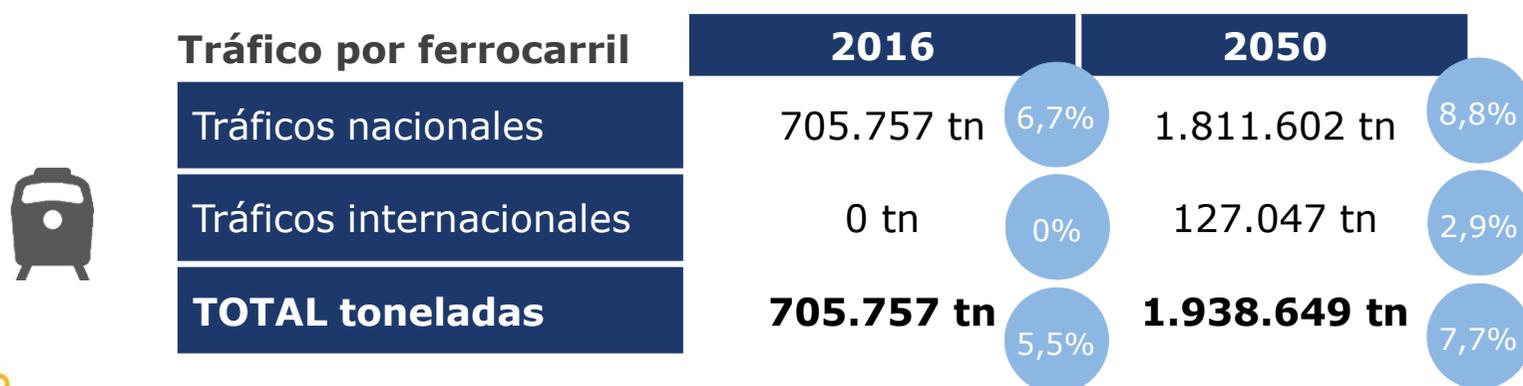
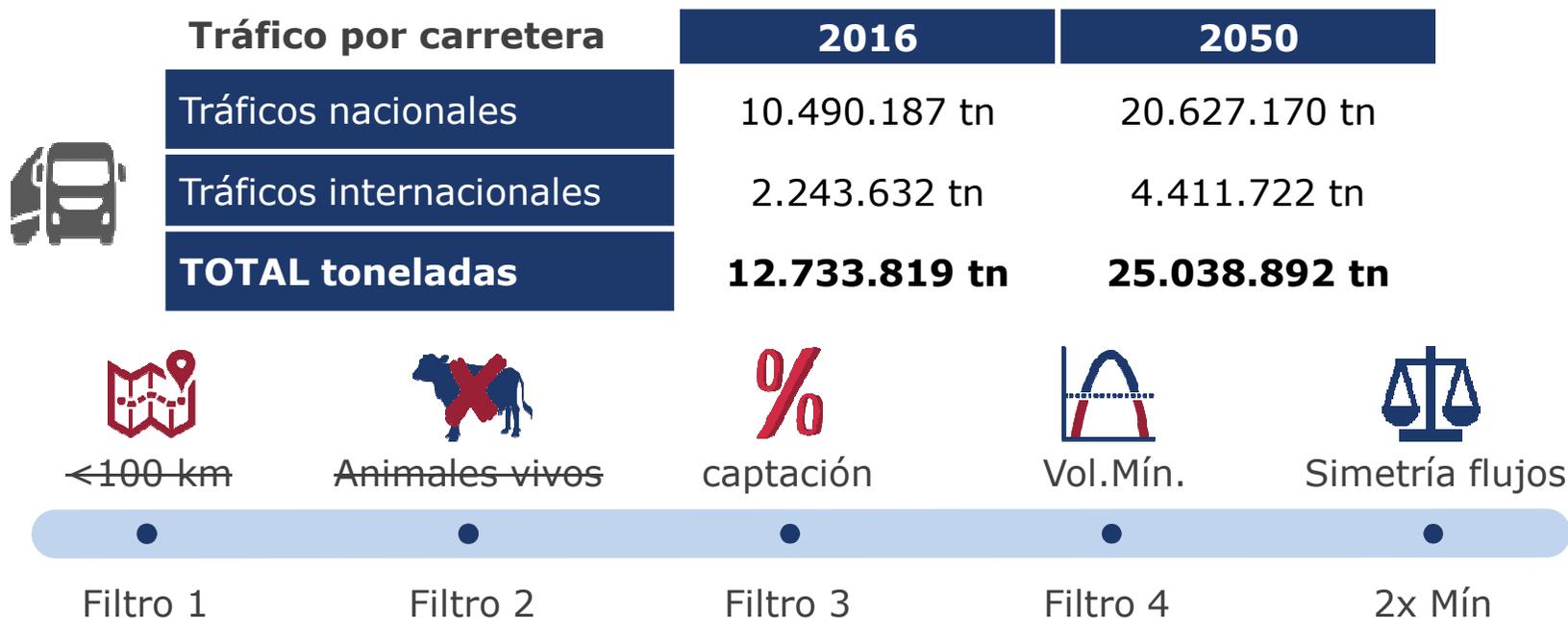
3.1. Demanda de necesidades de suelo logístico

Demandas totales



3.2. Tráfico captable por la terminal intermodal

Modelo de captación



3.2. Tráfico captable por la terminal intermodal

Resultados del Modelo y tráfico previsible



11 trenes al día (recibidos + expedidos)

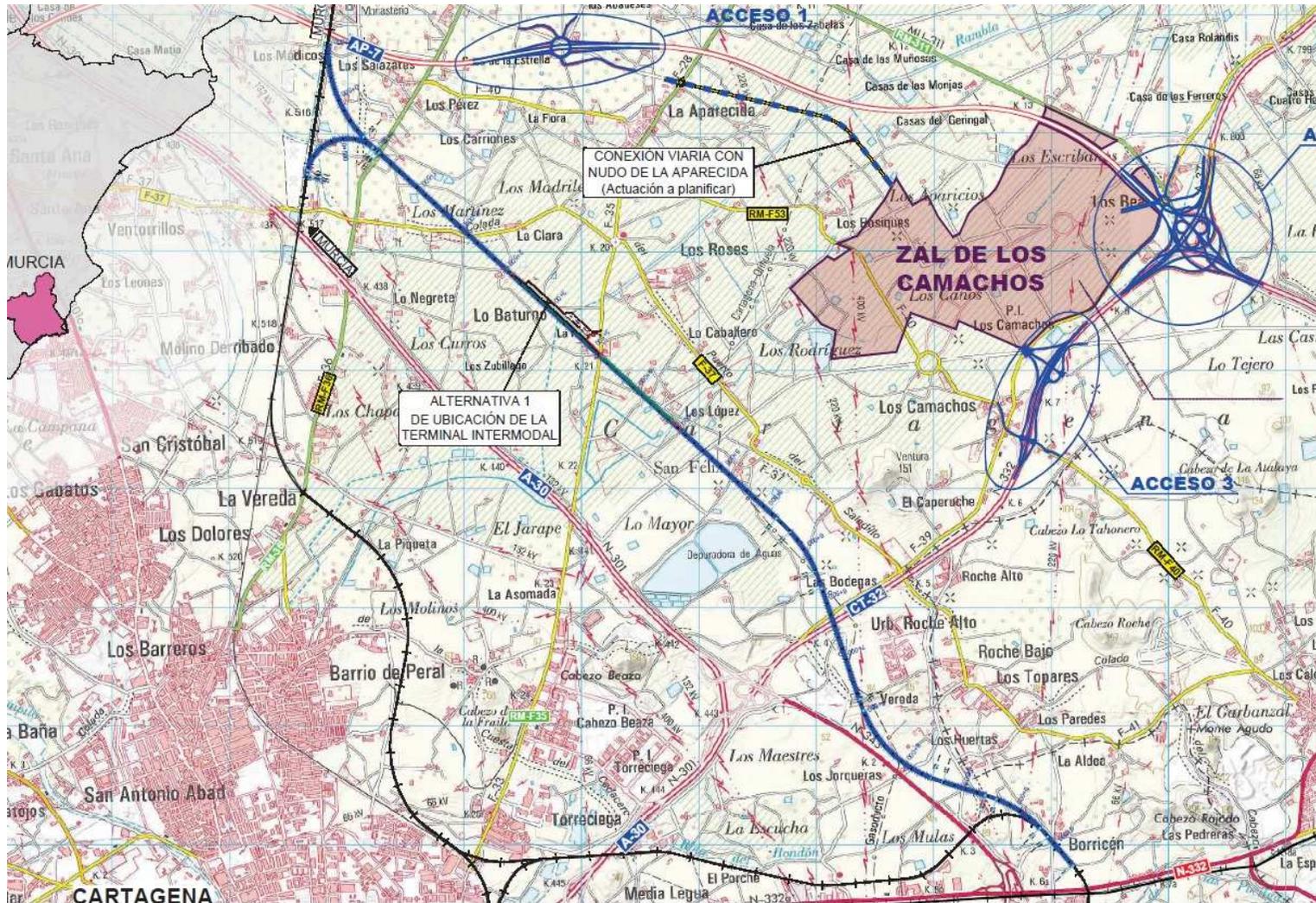
Solicitud de derivación particular con silo para tratamiento de trenes graneleros



4 trenes al día (recibidos + expedidos)

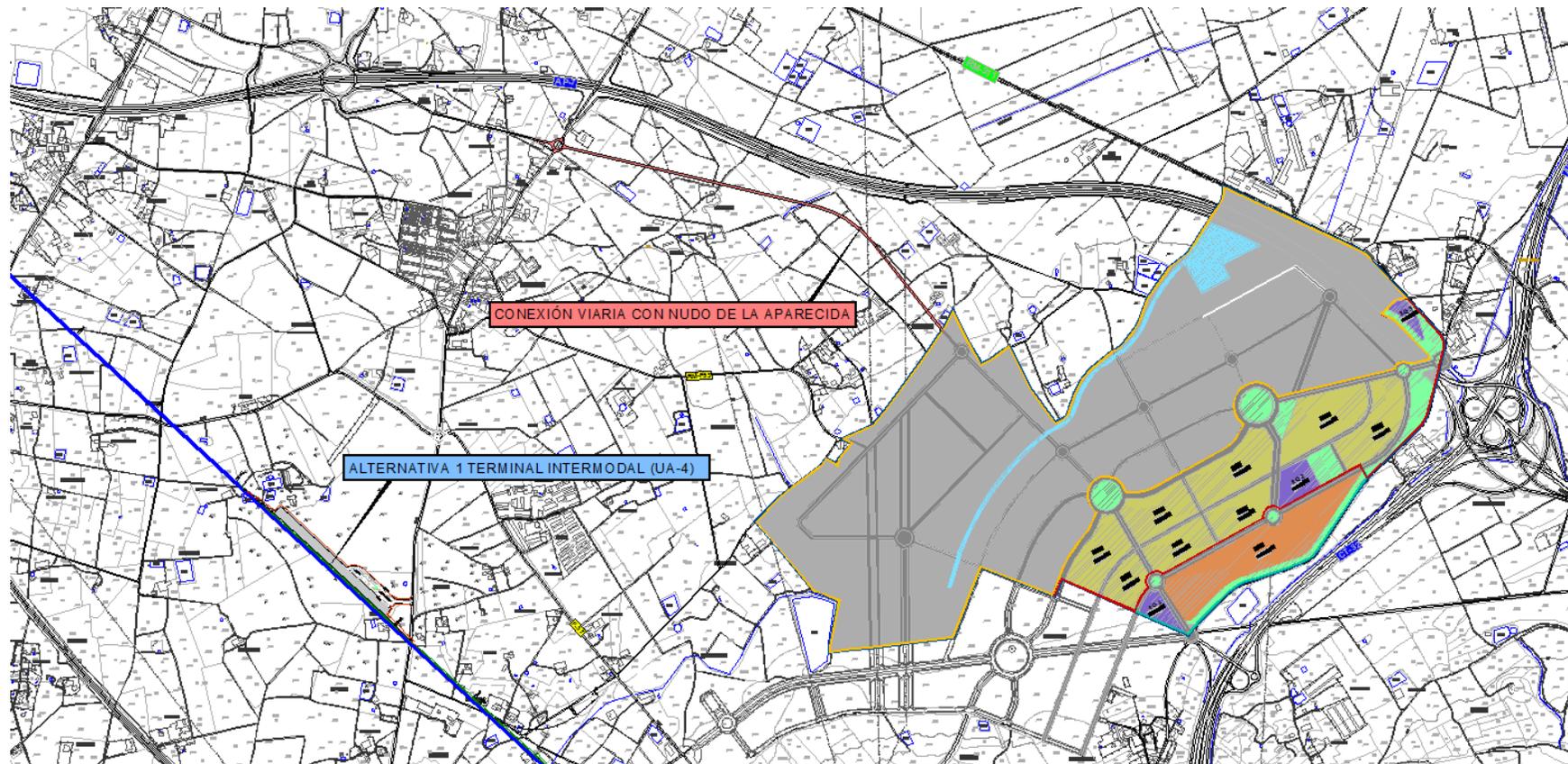
4. Diseño funcional

Nueva variante ferroviaria



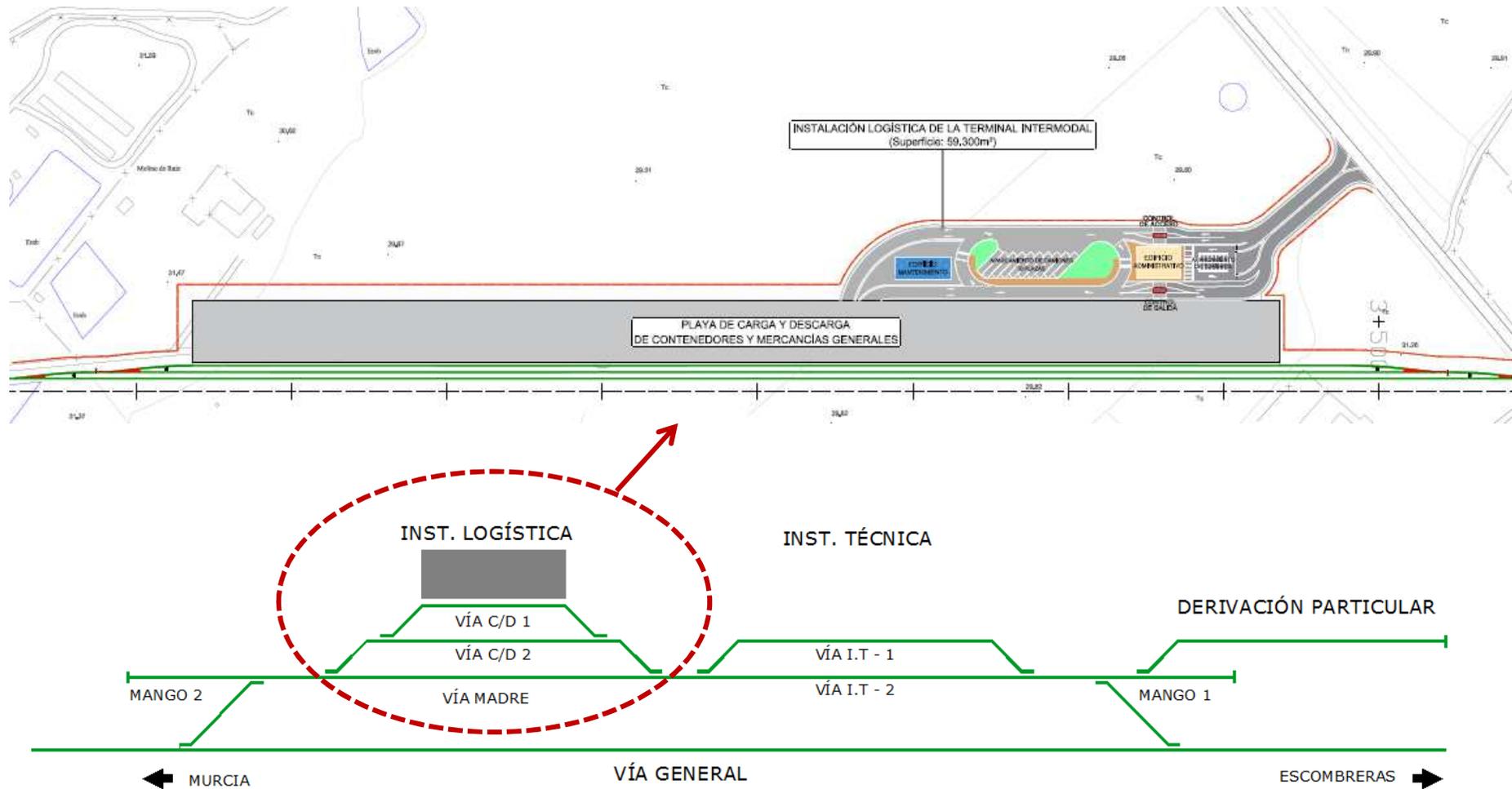
4. Diseño funcional

Imagen conjunta ZAL y Terminal Intermodal



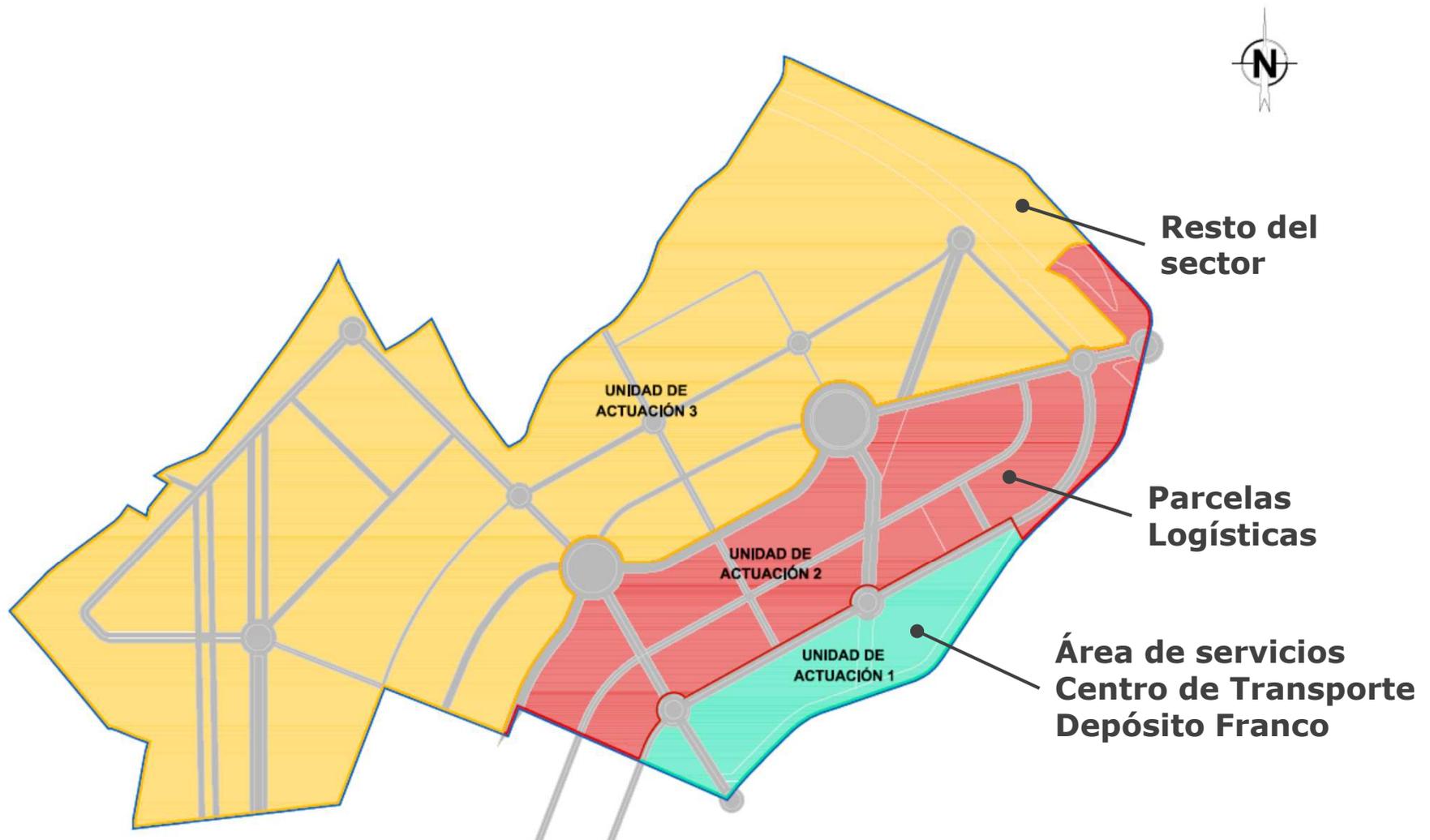
4.1. Terminal Intermodal

Diseño funcional



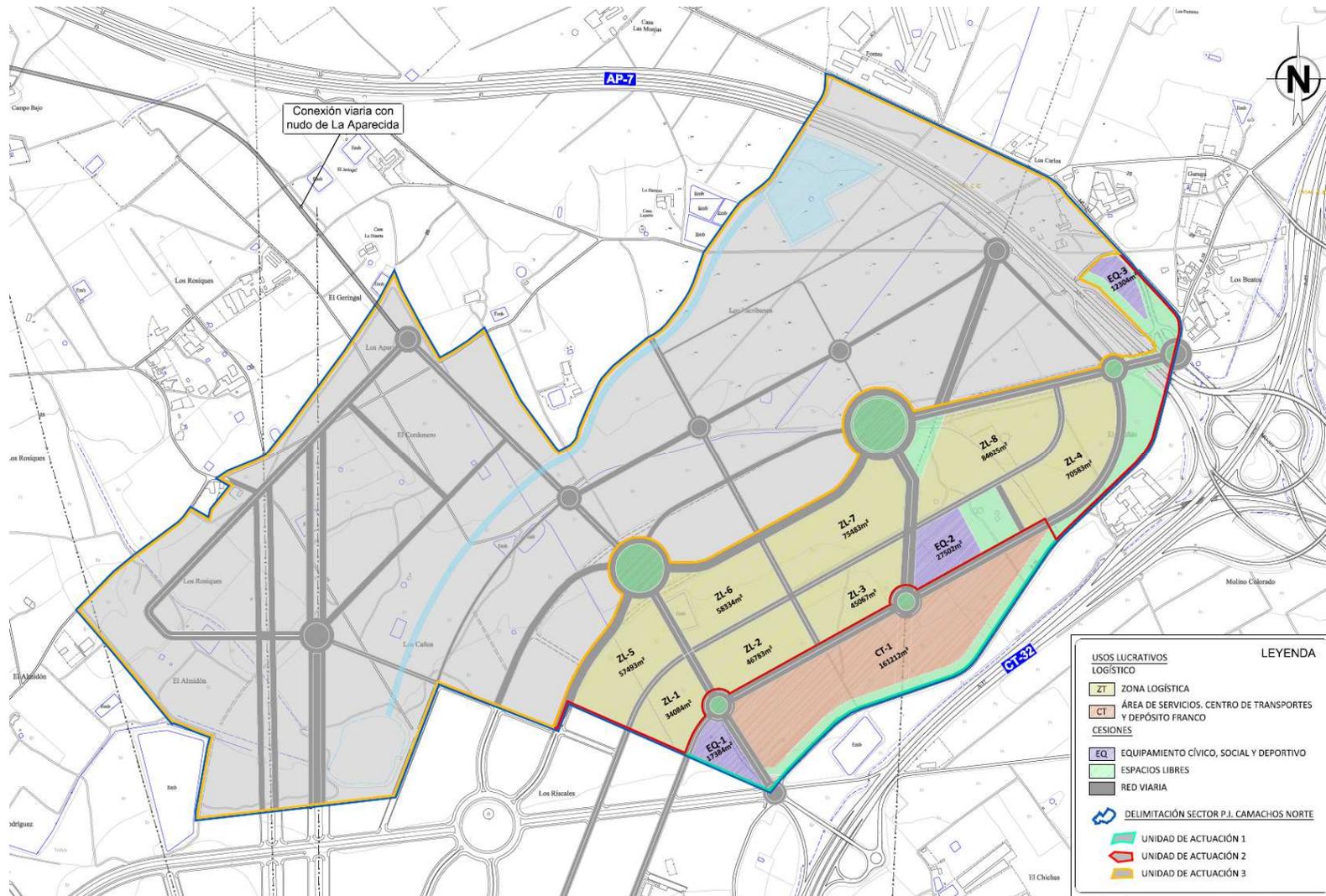
4.2. Zona de Actividades Logísticas

Concepción para ejecución por fases



4.2. Zona de Actividades Logísticas

Diseño funcional



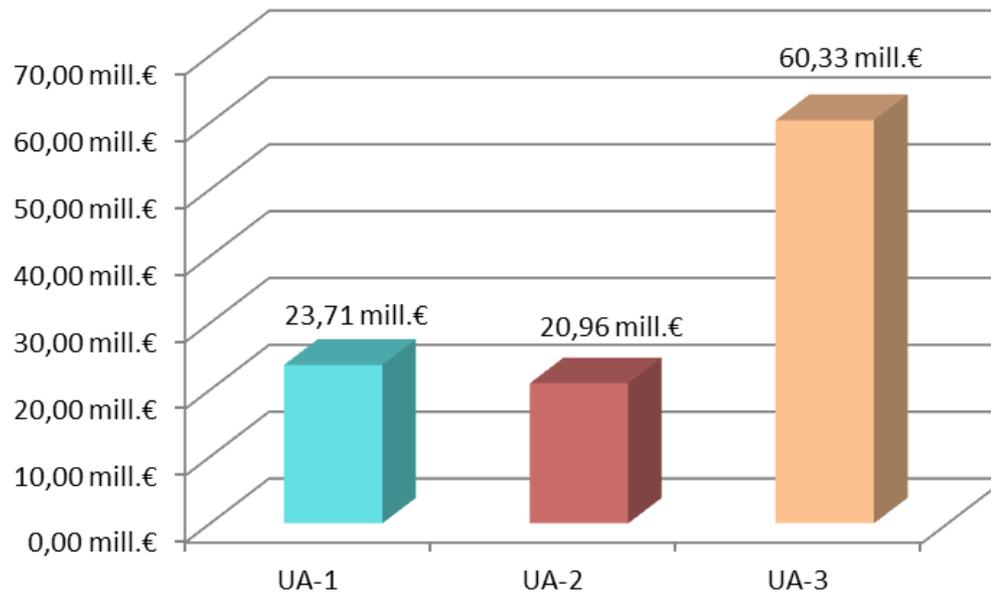
4.2. Zona de Actividades Logísticas

Preordenación urbanística

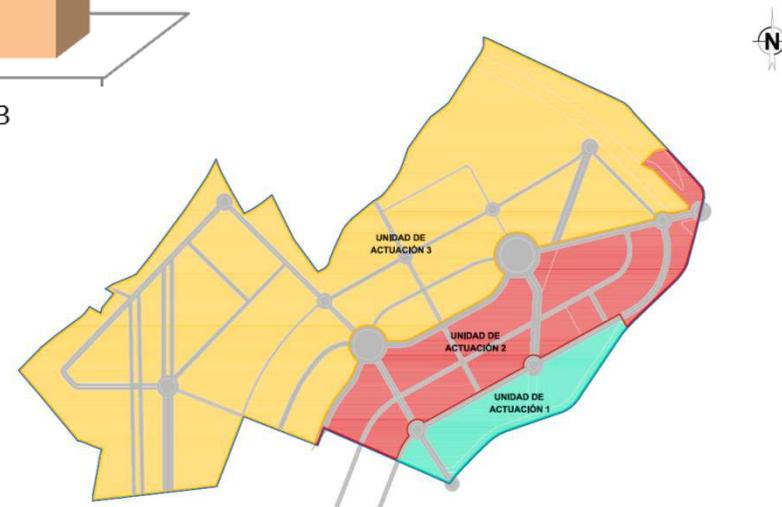
UNIDADES DE ACTUACIÓN		
UA 1. ÁREA DE SERVICIOS. CENTRO DE TRANSPORTES y DEPÓSITO FRANCO	264.867,78 m²	100,00%
Aparcamiento de vehículos pesados	161.212,28 m ²	60,87%
Área de servicios del Centro de Transportes		
Edificio Administrativo y aparcamiento de vehículos ligeros		
Depósito Franco		
Espacios libres públicos	37.206,97 m ²	14,05%
Equipamiento público (EQ-1)	17.394,03 m ²	6,57%
Viario	49.054,50 m ²	18,52%
UA 2. ÁREA LOGÍSTICA INICIAL	795.615,81 m²	100,00%
Parcelas Logísticas	472.452,30 m²	59,38%
ZL-1	34.084,42 m ²	
ZL-2	46.782,58 m ²	
ZL-3	45.067,30 m ²	
ZL-4	70.583,25 m ²	
ZL-5	57.493,08 m ²	
ZL-6	58.333,79 m ²	
ZL-7	75.482,75 m ²	
ZL-8	84.625,13 m ²	
Espacios libres públicos	120.710,71 m ²	15,17%
Equipamiento público (EQ-2 y EQ-3)	39.805,66 m ²	5,00%
Viario	162.647,13 m ²	20,44%
UA 3. RESTO DEL SECTOR SPCN	2.431.246,56 m²	100,00%
Superficie de parcelas netas	1.337.185,61 m ²	55,00%
Reserva Estratégica del CAEDI Cartagena-Los Camachos	142.471,05 m ²	5,86%
Espacios libres públicos	280.322,73 m ²	11,53%
Equipamiento público (EQ)	154.384,16 m ²	6,35%
Viario	516.883,02 m ²	21,26%

4.2. Zona de Actividades Logísticas

Valoración económica de las actuaciones



* Estas valoraciones no incluyen ni las asistencias técnicas ni la adquisición de terrenos



5. Modelo de negocio - fórmulas de promoción y gestión

Tipo de iniciativa

- ✓ **Iniciativa pública con ejecución por colaboración público-privada**
 - Necesidad de compatibilización de intereses públicos y privados.

Necesidad de control público

- ✓ Por ser un proyecto de interés común europeo
- ✓ Por su interés general y las características de su actividad
- ✓ Por tratarse de un nodo prioritario
- ✓ Por ser necesario garantizar acceso general y servicio público
- ✓ Por requerir un importante volumen de inversión

Necesidad de implicación e impulso privados

- ✓ Por liberar al Sector Público del proceso de búsqueda de financiación
- ✓ Por posibilitar no aumentar el déficit y endeudamiento públicos (SEC 2010)
- ✓ Por una potencial mayor eficiencia y eficacia en la gestión
- ✓ Por la especialización en determinados servicios o actividades
- ✓ Por garantizar la demanda

5. Modelo de negocio-fórmulas de promoción y gestión

Identificación de principales actores públicos implicados



5.1. Fórmulas de promoción y gestión

Modelo de Negocio por áreas funcionales

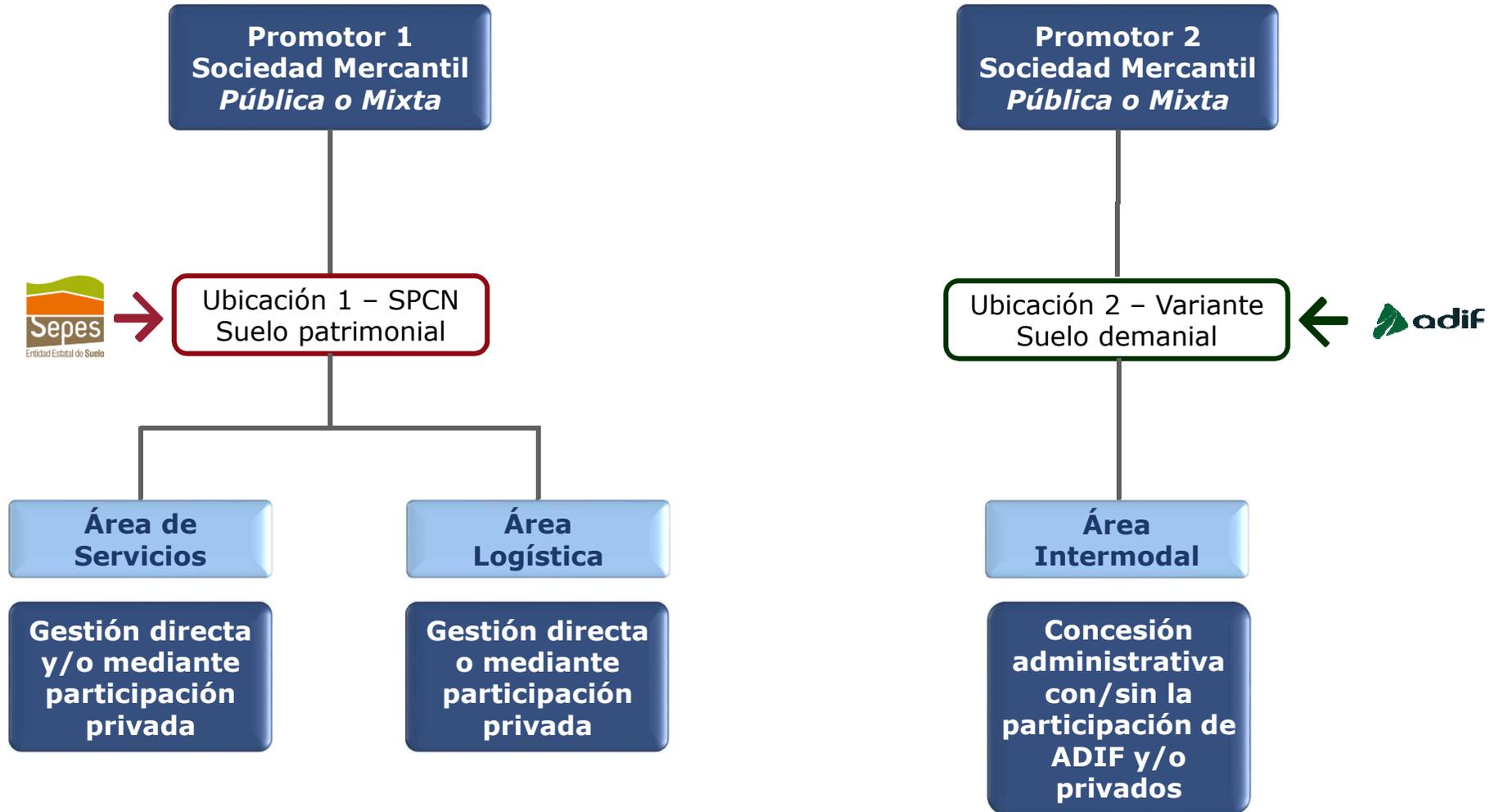
- ✓ **Área de Servicios. Centro de Transportes y Depósito Franco**
 - Alquiler/Concesión de parcela en área de servicios
 - Servicios a los vehículos
 - Alquiler de plazas de estacionamiento de vehículos pesados
 - Pesaje en báscula
 - Servicios a las empresas
 - Alquiler de oficinas
 - Alquiler de trasteros
 - Alquiler de espacio en almacén multicliente. Régimen Aduanero (Depósito Franco)
 - Servicios a los trabajadores
 - Alquiler de plazas de vehículos ligeros

- ✓ **Área Logística**
 - Venta de suelo urbanizado para actividades logísticas
 - Arrendamiento de suelo urbanizado para actividades logísticas
 - Arrendamiento de espacio en almacenes multicliente

- ✓ **Área Intermodal**
 - Manipulación de UTIs para carga/descarga
 - Almacenamiento en campa de contenedores
 - Arrendamiento de espacio en derivación particular
 - Maniobras de trenes

5.2. Fórmulas de promoción y gestión

Esquema de promoción y gestión



6. Inversiones y financiación

CAPEX – Inversiones consideradas

✓ Inversiones presupuestarias

- No consideradas en el modelo (serían a cargo de las Administraciones Públicas)
- Se corresponden con:
 - Variante Ferroviaria ~ 40,00 mil.€)
 - Acceso ferroviario a Terminal Intermodal (en Alternativa 1 = 0,00 mill.€)
 - Instalación Técnica de la Terminal Intermodal (en Alt.1 = 7,02 mill.€)
 - Acceso viario al oeste de Camachos Norte i/ expropiaciones = 2,12 mill.€)

✓ Inversiones a asumir por la Sociedad Mercantil

- SÍ consideradas en el modelo
- Se corresponden con el resto de actuaciones contempladas (UA-1 a UA-4)

UA-1. Área de Servicios	27,19 mill.€
UA-2. Área Logística Inicial	28,87 mill.€
UA-3. Área Logística Ampliada	84,42 mill.€
UA-4. Terminal Intermodal	15,64 mill.€

6. Inversiones y financiación

Estudio de Financiación. Alternativas analizadas

- ✓ **Aportaciones públicas e institucionales**
 - European Fund for Strategic Investment (EFSI)
 - **Connecting Europe Facility (CEF)**
 - Horizon 2020 (Comisión Europea) – *No considerado ¿nuevos programas?*
 - European Structural and Investment (ESI) Funds: FEDER, el Fondo Social Europeo, el FEADER y el FEMP

- ✓ **Financiación institucional / multilateral (BEI)**
 - Préstamo de proyecto

- ✓ **Financiación de banca comercial**
 - **Financiación Senior: préstamo a largo plazo**
 - Financiación del IVA: línea de crédito IVA
 - Financiación de circulante: línea de crédito circulante

- ✓ **Aportación de fondos propios de los promotores**
 - Es habitual entre un 20% y un **30%**

7. Conclusiones

- ✓ La Plataforma Logística Intermodal de Cartagena, integrada por la Zona de Actividades Logísticas y la Terminal Intermodal, es VIABLE tanto desde el punto de vista técnico como económico.
- ✓ Se ha constatado la existencia de una demanda actual latente, cuyas necesidades podrían empezar a ser atendidas y suponer el germen de la actividad en el proyecto, logrando iniciar un proceso de consolidación del ámbito.
- ✓ Se considera necesario tener en consideración además las demandas de suelo logístico que a futuro puedan surgir a partir del desarrollo y consolidación de tráfico en la nueva dársena del Gorguel, para garantizar los espacios que permitan una fidelización de dichos tráfico y redunden en una mejora de la competitividad de las empresas.
- ✓ Se propone su desarrollo como una Plataforma Multicentro, de manera que la terminal intermodal se ubique sobre una variante ferroviaria de la ciudad de Cartagena al sur de Los Camachos buscando las oportunas sinergias con el desarrollo del puerto y los tráfico terrestres asociados.

7. Conclusiones

- ✓ El modelo de negocio propuesto requiere una clara implicación de diversas administraciones públicas para su estructuración, control e impulso; e incluso su involucración con inversiones presupuestarias que alivien las necesidades de inversiones de contorno del proyecto.
- ✓ Resulta fundamental lograr una adecuada coordinación interadministrativa para, desde este momento y en las fases posteriores, ir armando una justificación sólida de los beneficios del proyecto en el marco de la política europea de transporte para así lograr que el proyecto sea beneficiario de ayudas, subvenciones y líneas de financiación de tipo blando.