Región de Murcia
Consejería de Fomento e Infraestructuras
Dirección General de Transportes, Costas y Puertos

Puerto de Cartagena
Autoridad Portuaria de Cartagena

AVANCE
ACTUACIÓN DE INTERÉS REGIONAL DE LA ZONA DE ACTIVIDADES LOGÍSTICAS DE LOS CAMACHOS

Cofinanciado por la Unión Europea
Mecanismo «Conectar Europa»

FECHA:

JUNIO 2018

Región de Murcia
Consejería de Fomento e Infraestructuras
Dirección General de Transportes, Costas y Puertos

REGIÓN DE MURCIA

Puerto de Cartagena
Autoridad Portuaria de Cartagena

AVANCE
ACTUACIÓN DE INTERÉS REGIONAL DE LA ZONA DE ACTIVIDADES LOGÍSTICAS DE LOS CAMACHOS

MEMORIA

Cofinanciado por la Unión Europea
Mecanismo «Conectar Europa»

AVANCE

ACTUACIÓN DE INTERÉS REGIONAL DE LA ZONA DE ACTIVIDADES LOGÍSTICAS DE LOS CAMACHOS

INDICE DEL DOCUMENTO

1. OBJETO Y MARCO LEGISLATIVO 2

1.1 INTRODUCCIÓN 2

1.2 ANTECEDENTES DE LA ZAL DE CARTAGENA 2

1.2.1 GENERALIDADES 2

1.2.2 RECOPILACIÓN DE LAS DETERMINACIONES DE LOS PRINCIPALES ESTUDIOS REALIZADOS 3

2. 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) 19

2.1 ETAPA 1: ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL 20

2.2 ETAPA 2: VALIDACIÓN DE LA PROPUESTA DE EMPLAZAMIENTO 20

2.3 ETAPA 3: ESTUDIO DE LA DEMANDA POTENCIAL DE LA TERMINAL INTERMODAL Y LA ZAL DE LOS CAMACHOS 20

2.4 ETAPA 4: VIABILIDAD TÉCNICA Y DISEÑO FUNCIONAL DE LA TERMINAL INTERMODAL Y DE LA ZAL 22

2.5 ETAPA 5: ANÁLISIS DE LA VIABILIDAD ECONÓMICA 22

2.6 ETAPA 6: FÓRMULA DE PROMOCIÓN Y GESTIÓN DE LA TERMINAL INTERMODAL Y DE LA ZAL 24

3. JUSTIFICACIÓN DE LA TRAMITACIÓN MEDIANTE ACTUACIÓN DE INTERÉS REGIONAL DE LA ZAL DE LOS CAMACHOS 25

4. ÁMBITO TERRITORIAL 25

4.1 SITUACIÓN Y EMPLAZAMIENTO 25

4.2 USOS E INFRAESTRUCTURAS EXISTENTES 26

4.3 CARACTERÍZACIÓN TERRITORIAL DEL ÁMBITO 27

4.3.1 OROGRAFÍA 27

4.3.2 GEOLOGÍA 27

4.3.3 HIDROLOGÍA SUPERFICIAL 27

4.3.4 HIDROGEOLOGÍA 28

4.3.5 INUNDABILIDAD 28

4.4 CARACTERIZACIÓN AMBIENTAL DEL ÁMBITO 28

4.5 SITUACIÓN URBANÍSTICA DEL ÁMBITO 28

4.6 INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS DEL TERRITORIO 29

4.6.1 CARRETERAS 29

4.6.2 FERROCARRIL 31

4.7 CARACTERIZACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS NODALES 32

4.7.1 PUERTO DE CARTAGENA 32

4.7.2 DEPÓSITO FRANCO Y CENTRO DE TRANSPORTES DE CARTAGENA 35

4.7.3 CITMUSA 35

4.7.4 TERMINALES FERROVIARIAS DE MERCANCÍAS 37

4.7.5 AEROPUERTOS 39

4.7.6 POLÍGONOS INDUSTRIALES EN EL ENTORNO DE LA ACTUACIÓN 40

4.7.7 ZAL DE MURCIA 48

5. ALCANCE Y CONTENIDO 49

5.1 DESARROLLO DE LA ACTUACIÓN DE INTERÉS REGIONAL 49

5.2 AVANCE DE PREORDENACIÓN DE LA ZONA DE ACTIVIDADES LOGÍSTICAS 50

5.2.1 ANÁLISIS FUNCIONAL 50

5.2.2 PREORDENACIÓN 51

5.2.2.1 AVANCE 51

5.2.2.2 INFRAESTRUCTURAS COMUNES 52

5.2.2.3 USOS Y ACTUACIONES CONSIERADAS EN LAS UNIDADES DE ACTUACIÓN 54

5.3 TERMINAL INTERMODAL Y CONEXIÓN FERROVIARIA 58

5.4 CONEXIÓN VIARIA 59

5.5 RELACIÓN CON OTROS INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO 60

6. VALORACIÓN ECONÓMICA DE LAS INVERSIONES A EJECUTAR 61

6.1 COSTES UNITARIOS ZONA DE ACTIVIDADES LOGÍSTICAS 61

6.2 PRESUPUESTOS PARCIALES ZONA DE ACTIVIDADES LOGÍSTICAS 62

6.3 PRESUPUESTOS TOTALES ZONA DE ACTIVIDADES LOGÍSTICAS 64

6.4 PRESUPUESTOS TOTALES POR UNIDADES DE ACTUACIÓN DE LA ZONA DE ACTIVIDADES LOGÍSTICAS 64

6.5 OTROS CONCEPTOS 65

7. PROGRAMACIÓN TEMPORAL DE LAS ACTUACIONES 65

8. CONCLUSIÓN 68

MEMORIA

1. OBJETO Y MARCO LEGISLATIVO

1.1 INTRODUCCIÓN

La implantación de una Zona de Actividades Logísticas en el área de Cartagena surge de la voluntad del gobierno de la Región de Murcia de planificar el desarrollo de suelo logístico para atender las necesidades de las actividades económicas y productivas de la región del Área de Cartagena y del Mar Menor, a la vez que las relativas al Puerto de Cartagena, tanto para sus instalaciones actuales como para las planificadas en el Gorguel.

La implantación de una Plataforma Logística Intermodal en Cartagena (ZAL de Cartagena) tiene como objetivos impulsar un transporte combinado eficiente en base a la intermodalidad ferroviaria y portuaria, y el desarrollo de la actividad logística de gran valor añadido, para incrementar la competitividad de las empresas, la actividad económica y el empleo en la zona.

El desarrollo de una infraestructura de este calado requiere la tramitación de un instrumento de ordenación del territorio que defina los criterios para su implantación, ordenación y gestión. Dadas las características de la actuación y por los motivos que se exponen a lo largo del documento, el instrumento de ordenación del territorio, en este caso excepcional, idóneo para su tramitación urbanístico es una ACTUACIÓN DE INTERÉS REGIONAL.

Las Actuaciones de Interés Regional vienen recogidas en el **Título II. Instrumentos de Ordenación del Territorio. Capítulo V. Actuaciones de Interés Regional** de la Ley 13/2015, de 30 de marzo, de ordenación territorial y urbanística de la Región de Murcia, en adelante LOTURM.

El **artículo 70. Tramitación de los instrumentos** de la LOTURM, establece en su apartado primero para la tramitación de los instrumentos de Ordenación del Territorio lo siguiente:

*" 1. Cuando los trabajos de elaboración hayan adquirido el suficiente grado de desarrollo que **permita formular un avance con los criterios, objetivos y soluciones generales**, la dirección general competente en materia de ordenación del territorio lo someterá a información pública durante un mes para la presentación de alternativas y sugerencias.*

Junto con el avance se formulará y expondrá al público la documentación necesaria para iniciar el trámite ambiental."

En virtud de lo recogido en dicho artículo, se formula el presente **AVANCE DE LA ACTUACIÓN DE INTERÉS REGIONAL DE LA ZONA DE ACTIVIDADES LOGÍSTICAS DE LOS CAMACHOS**.

1.2 ANTECEDENTES DE LA ZAL DE CARTAGENA

1.2.1 GENERALIDADES

Las necesidades de suelo logístico vinculado al transporte intermodal en el Área Cartagena-Mar Menor para las demandas logísticas portuaria y comarcal, han sido recopiladas y evaluadas en numerosos estudios redactados hasta la fecha y contempladas en las principales herramientas de planificación tanto a nivel estatal como regional.

Así, la ZAL de Cartagena, en esta doble vertiente de atención a la logística portuaria y a la logística comarcal, está incluida en la planificación nacional del sector del transporte y la logística elaborada por el Ministerio de Fomento, tanto en el Plan Estratégico de Impulso al Transporte Ferroviario de Mercancías en España (PEITFM) de 2010 como en el Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (PITVI 2012-2024) y en la Estrategia Logística de España presentada en noviembre de 2013. Por tanto, existe presencia continua de la necesidad de este nodo logístico en los diferentes planos estratégicos a nivel nacional, siendo uno de los nodos prioritarios.

En todos estos instrumentos se establece la participación de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia (CARM), dada la confluencia de intereses y competencias en materia de infraestructuras de transportes que, a distinto nivel, convergen en las infraestructuras logísticas e intermodales.

En este sentido, la ZAL de Cartagena, en cuanto a demanda de suelo logístico necesario para la Comarca y el Puerto, ha sido objeto de distintos estudios realizados por la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia y otros estamentos como la Autoridad Portuaria y la Cámara de Comercio de Cartagena, resultando diversas propuestas de ubicación y dimensionamiento tanto para la terminal intermodal como para la plataforma logística asociada.

A continuación se recoge la enumeración por orden cronológico de los antecedentes de esta Plataforma Logística Intermodal:

- "Estudio Previo para la implantación de una Zona de Actividades Logísticas en el Área del Puerto de Cartagena". Instituto de Fomento de la Región de Murcia y el Puerto de Cartagena, 1996.
- "Estudio que defina la Viabilidad de una Zona de Actividades Logísticas (ZAL) en el Parque Industrial de Los Camachos en Cartagena". Instituto de Fomento, 2004.
- Convenio de Colaboración para la Gestión y comercialización del parque industrial "Los Camachos". Instituto de Fomento de la Región de Murcia y SEPES Entidad Pública Empresarial, 2004 (última actualización de 2007).
- "Estudios Preordenación de los Sectores Norte y Este del Parque Industrial Los Camachos T.M. de Cartagena (Murcia)". 2006.
- "Plan Estratégico Región Murcia 2007-2013" (PERM), presentado el 24 de junio de 2006.
- "Plan Industrial de la Región de Murcia 2008-2013" (PIRM), Consejería de Economía, Empresa e Innovación de la Región de Murcia, presentado el 14 de abril de 2008.
- "Actuación Industrial Los Camachos Norte-Este". SEPES y Ayuntamiento de Cartagena, 2008.

- "Algunas demandas de la Región de Murcia aportadas al proceso de planificación urbanística de Los Camachos Norte". Instituto de Fomento, la Cámara de Comercio de Cartagena y la Federación Regional de Organizaciones Empresariales de Transporte de Murcia, 2009.
- Plan Estratégico de Impulso al Transporte Ferroviario de Mercancías en España (PEITFM), Ministerio de Fomento, 2010.
- "Protocolo de Colaboración para el Desarrollo de las Terminales Logísticas Intermodales incluidas en la Red Básica de Mercancías del PEITFM para la Región de Murcia", Ministerio de Fomento y Gobierno Regional de la Región de Murcia, 20 de diciembre de 2010.
- "Estrategia del Sector del Transporte y la Logística de la Región de Murcia", Consejería de Obras Públicas y Ordenación del Territorio de la Región de Murcia, 2010.
- "Plan de Nodos Logísticos en la Región de Murcia", Instituto de Fomento de la Región de Murcia, con la colaboración de la Dirección General de Transportes y Puertos, 2012. Este incluye el Marco territorial y urbanístico de la ZAL de Murcia y ZAL de Cartagena.
- Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda para el periodo 2012-2024 "PITVI 2012-2024". Ministerio de Fomento, presentado el 26 de septiembre de 2012.
- "Estudio del Mercado Logístico de la Región de Murcia". Instituto de Fomento, 2013 (actualizado a noviembre de 2015).
- "Estrategia para la ubicación de una Zona de Actividades Logísticas en la Comarca del Campo de Cartagena", Cámara de Comercio de Cartagena, 2013.
- "Estrategia Logística de España", Ministerio de Fomento, presentada el 25 de noviembre de 2013.
- "Estudio de impacto económico regional del Puerto de Cartagena", por la Universidad Politécnica de Cartagena, 2014.
- "Plan Estratégico Región Murcia PERM 2014-2020" – Plan IRIS, presentado el 18 de marzo de 2014.
- 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). Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, 2017.

La puesta en marcha de la ZAL de Cartagena requiere de una estrecha colaboración entre las administraciones local, autonómica y estatal, así como del sector empresarial y los agentes económicos, estableciendo las líneas de actuación de un mecanismo de cooperación inter- administrativo y público-privado.

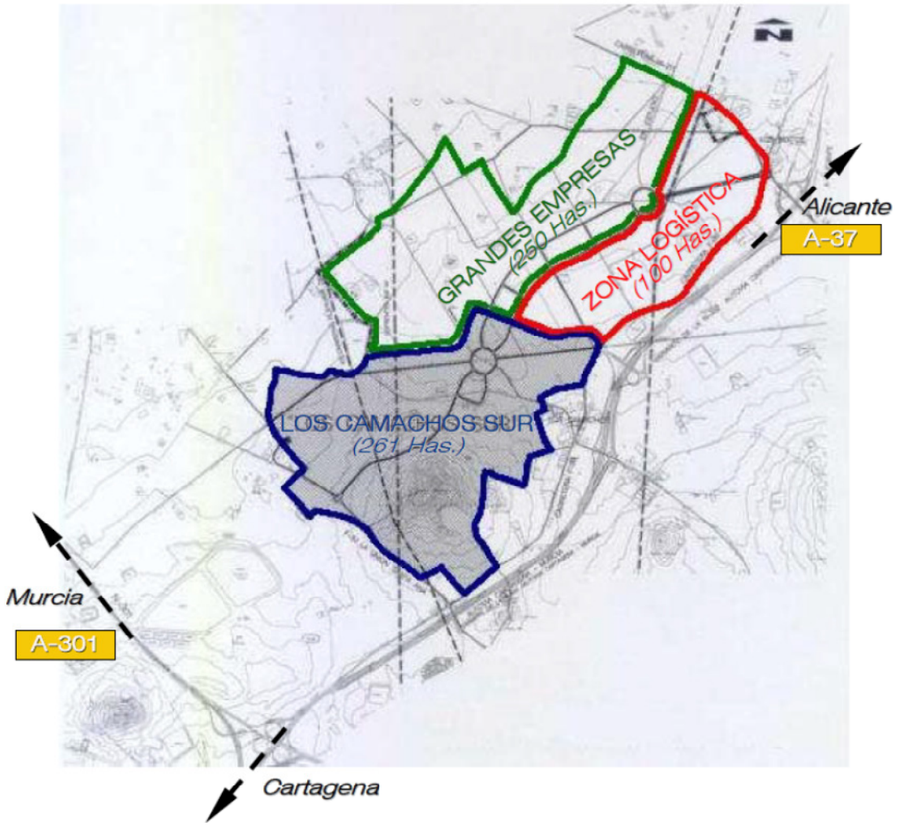
1.2.2 RECOPILACIÓN DE LAS DETERMINACIONES DE LOS PRINCIPALES ESTUDIOS REALIZADOS

i. "Estudio que defina la Viabilidad de una Zona de Actividades Logísticas (ZAL) en el Parque Industrial de Los Camachos en Cartagena". Instituto de Fomento, 2004.

Este Estudio de Viabilidad incluía dos partes claramente diferenciadas: de una parte un análisis previo que valoraba la viabilidad de mercado, los posibles agentes implicados y la estrategia a futuro de la ZAL; y de otra el propio estudio de viabilidad que determinaba el papel de los agentes implicados y los flujos monetarios de la ZAL. Este estudio abordaba aspectos como:

- Modelos logísticos.
- Entorno socioeconómico.
- Tráfico de mercancías.
- Demanda de servicios logísticos.
- Oferta de servicios logísticos.
- Oferta de Infraestructuras.
- Potenciales logísticos y viabilidad.

División del Polígono Industrial de Los Camachos en el estudio de 2004.



Fuente. "Estudio que defina la Viabilidad de una Zona de Actividades Logísticas (ZAL) en el Parque Industrial de Los Camachos en Cartagena". Instituto de Fomento, 2004.

El estudio concluía que el mercado respalda la viabilidad de la ZAL (viabilidad de Mercado) y que también lo hacían los agentes implicados (viabilidad operativa) y los números (viabilidad económico-financiera). Además señalaba

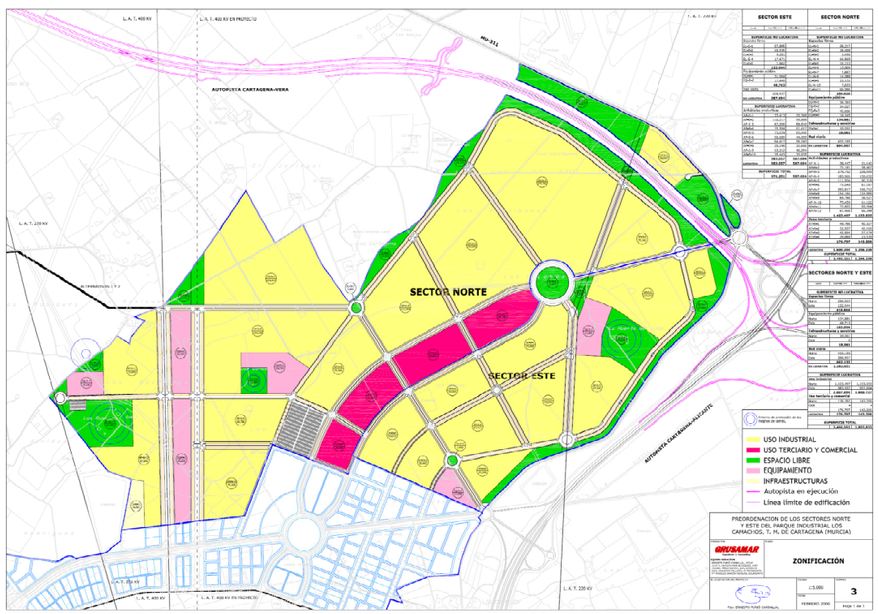
como muy necesaria la ejecución de la ZAL para una Región que demanda infraestructuras logísticas y que tiene en ellas unas grandes expectativas de desarrollo, siendo precisa una coordinación y un consenso entre los agentes implicados para crear una base sólida y duradera que posibilite la continuidad y el éxito de la ZAL en el tiempo.

ii. "Estudios Preordenación de los Sectores Norte y Este del Parque Industrial Los Camachos T.M. de Cartagena (Murcia)". 2006.

En este estudio incluye principalmente una propuesta de ordenación de los sectores norte y este del Parque Industrial de Los Camachos, de acuerdo a un análisis de condicionantes existentes y caracterización del ámbito de estudio (delimitación espacial, topografía y geología, servidumbres y afecciones, vegetación y usos y propiedad de los terrenos). Finaliza el estudio con una evaluación del cumplimiento de las determinaciones urbanísticas, presentando planos relativos a:

- Situación.
- Emplazamiento.
- Zonificación.
- Secciones Tipo y Red Viaria.

Zonificación propuesta en el Estudio de preordenación de 2006.



Fuente. "Estudios Preordenación de los Sectores Norte y Este del Parque Industrial Los Camachos T.M. de Cartagena (Murcia)". 2006

iii. Plan Industrial de la Región de Murcia 2008-2013" (PIRM), Consejería de Economía, Empresa e Innovación de la Región de Murcia, presentado el 14 de abril de 2008.

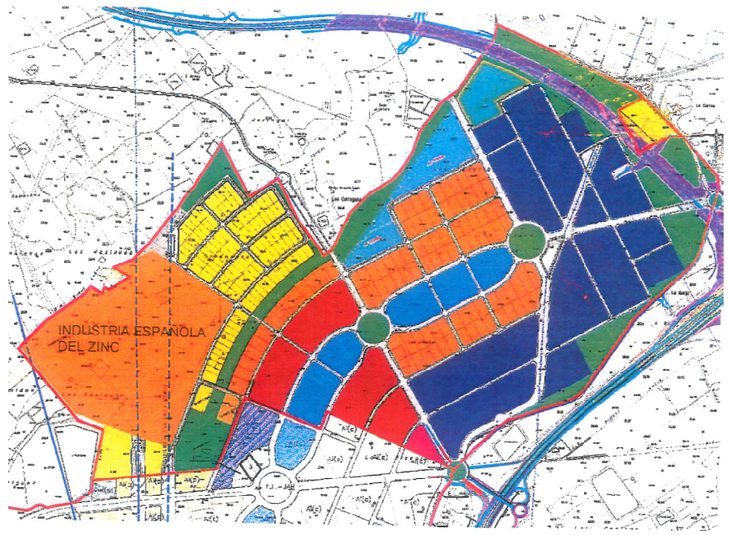
El Plan Industrial de la Región de Murcia trataba de brindar el apoyo necesario para seguir avanzando en tres objetivos principales: propiciando una aportación mayor del sector industrial al crecimiento de la economía murciana; fomentando el valor añadido industrial, a través tanto de una orientación de los recursos de la Administración y del mercado a las actividades de mayor valor añadido como de una optimización del valor añadido creado en el proceso productivo; e impulsando la competitividad de la empresa murciana en un escenario cada vez más globalizado.
Los trabajos incluían:

- Un análisis de contexto en el que describen los principales referentes que se han tenido en cuenta en el diseño e implementación del Plan, no sólo desde el ámbito regional, sino también nacional y también comunitario.
- Un diagnóstico del sector industrial de la Región de Murcia, culminado en un análisis DAFO y que ha sido objeto de contraste a través de la celebración de una serie de mesas sectoriales y horizontales.
- La determinación de su estrategia, que ha consistido en hacer explícita su organización en torno a unos objetivos, líneas estratégicas, medidas y acciones, así como en resaltar el carácter clave del fomento de los espacios tecnológicos y los sistemas productivos locales como elementos catalizadores.
- El desarrollo de las acciones en términos de contenidos, destinatarios, horizonte temporal de ejecución, asignación financiera y organismo u organismos responsables de su implementación.
- El establecimiento de un escenario financiero que, en el marco de las incertidumbres de financiación autonómica, garantice los recursos necesarios para la ejecución del Plan.
- El establecimiento de una serie de indicadores estratégicos de gran utilidad para valorar los resultados obtenidos por el Plan Industrial.

iv. "Actuación Industrial Los Camachos Norte-Este". SEPES y Ayuntamiento de Cartagena, 2008.

En este trabajo SEPES y el Ayuntamiento de Cartagena, realizaron una preordenación de Los Camachos Norte-Este, donde se detallaba una propuesta de ordenación, encuadre territorial, condicionantes de infraestructuras y, donde se definía un área de casi 60 hectáreas destinada a usos logísticos dotada de amplias zonas de aparcamientos.

Ordenación propuesta en el estudio de 2008



Fuente. "Actuación Industrial Los Camachos Norte-Este". SEPES y Ayuntamiento de Cartagena, 2008.

Resumen de superficies del estudio de 2008.

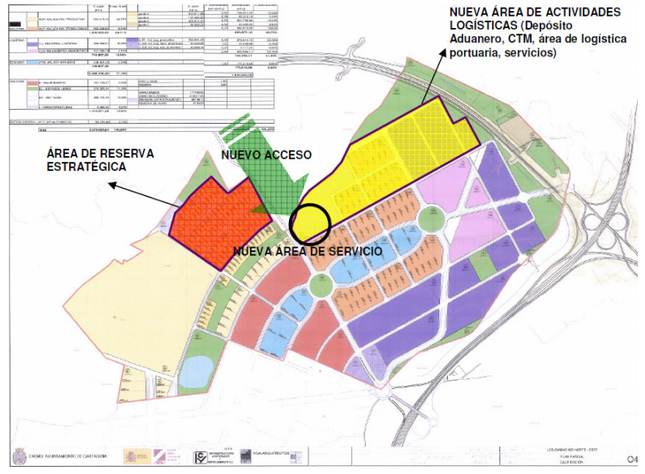
		S. suelo (m² s)	% sup. Suelo	c. edificabilidad (m² c/m² c)	edificabilidad (m² c)	% edificabilidad
INDUSTRIA	IE ZINC	506 814.00	14.16%	0.7	354 769.80	20.64%
	I NIDO	261 324.70	7.30%	1.26	326 655.88	19.00%
	I INNOVADORA	377 902.05	10.56%	0.7	264 531.44	15.39%
	I ENCLAVE	30 776.60	0.86%	0.5	15 388.30	0.90%
		1 176 817.35	**32.89%**		**961 345.41**	**55.92%**
LOGÍSTICA	ZONA LOGÍSTICA	576 566.15	16.11%	0.7	403 596.31	23.48%
	ZONA DOTACIONAL: Zona Administrativa, Centro de Servicios y Zona de servicios al vehículo	76 526.50	2.14%	1.00	76 526.50	4.45%
	Zona de Servicios al vehículo	18 630.00	0.52%	0.80	14 904.00	0.87%
	Estación de Servicio	14 425.40	0.40%	0.20	2 885.08	0.17%
		686 148.05	**19.18%**		**497 911.89**	**28.96%**
TERCIARIO	TERCIARIO	146 858.20	4.10%	1.77	259 939.01	15.12%
		146 858.20	**4.10%**		**259 939.01**	**15.12%**
		2 009 823.60			**1 719 196.31**	
CESIONES	EQUIPAMIENTOS	197 417.90	5.52%			
	ZZVV	576 565.58	16.11%			
	APARCAMIENTO PESADOS	103 266.85	2.89%			
	VIARIO	583 832.40	16.32%			
	INFRAESTRUCTURA ELECTRICA	9 486.45	0.27%			
		1 470 569.18				
	SISTEMAS GENERALES (AP-7)	97 635.46				
	total	**3 578 028.24**			**1 719 196.31**	**100.00%**

v. "Algunas demandas de la Región de Murcia aportadas al proceso de planificación urbanística de Los Camachos Norte". Instituto de Fomento, la Cámara de Comercio de Cartagena y la Federación Regional de Organizaciones Empresariales de Transporte de Murcia, 2009.

En este trabajo elaborado por Instituto de Fomento, la Cámara de Comercio de Cartagena y la Federación Regional de Organizaciones Empresariales de Transporte de Murcia se recogían las demandas de suelo para implantación de usos logísticos en el Sector Camachos Norte; de acuerdo a un encuadre territorial de la actuación desde el punto de vista del suelo industrial en el entorno, así como, del PGOU entonces vigente, analizando la dotación de infraestructuras, suelo y servicios logísticos en la Comarca de Cartagena, análisis descriptivo de los condicionantes de accesibilidad viaria y ferroviaria, así como, síntesis de Demandas de suelo logístico en el ámbito. Ya entonces, se determinaron unas necesidades de 65-80 hectáreas de parcela neta para satisfacer las demandas de suelo de empresas de transporte por carretera (10-15 ha), demandas de servicios a dichas empresas (10ha), demandas asociadas al Puerto de Cartagena (20-30 ha) y la reserva de un áreas industrial de 25 ha para atender demandas singulares de suelo para nuevas inversiones.

Además, en este estudio se presentaba una propuesta de ubicación que se incluye en la siguiente figura.

Ubicación propuesta en el estudio de 2009.



Fuente. "Algunas demandas de la Región de Murcia aportadas al proceso de planificación urbanística de Los Camachos Norte" INFO, 2009.

vi. Plan Estratégico de Impulso al Transporte Ferroviario de Mercancías en España (PEITFM), Ministerio de Fomento, 2010.

En el Plan Estratégico se analizaban las principales relaciones ferroviarias existentes en España, entre las que destacaban las casi 237.000 toneladas transportadas en 2008 por RENFE entre el área de Murcia y Madrid, de las que casi 226.000 toneladas corresponden a tráficos de vagón convencional, y por tanto asociado a los graneles del Puerto de Escombreras. Esa terminal, según datos de 2008, fue el origen del transporte por ferrocarril en vagón convencional de cerca de 338.000 toneladas, situándose como una de las 10 terminales de mayor tráfico generado

de ese tipo. El total de tráfico se traducía en un promedio de unas 3 circulaciones ferroviarias diarias en el tramo entre Alquerías y Cartagena.

El análisis de transporte terrestre de las mercancías tratadas por la Autoridad Portuaria de Cartagena en el año 2009 (4,34 millones de toneladas con transporte terrestre de un total de 20,5 millones de toneladas tratadas en el puerto), muestra que tan sólo el 0,28% de las toneladas transportadas lo hacían en modo ferroviario, uno de los valores relativos más bajos del sistema portuario español, probablemente por el importantísimo papel del transporte por tubería de este puerto.

El Plan de Acción se desarrolla en tres líneas estratégicas, denominadas *Nuevo modelo de gestión del sistema, Calidad del servicio y eficiencia y Mejora de las infraestructuras ferroviarias*. A su vez, estas líneas estratégicas se componen de diez (10) programas, los cuales contienen un total de cuarenta y cuatro (44) acciones que se concretan en un conjunto de ciento veintiuna (121) medidas.

De entre los programas de actuación marcadas por el Plan, cabe señalar el Programa III.2. Red Básica de Mercancías. Infraestructuras nodales y el Programa III.3. Intermodalidad ferroportuaria. Y más concretamente, las acciones contempladas en cada uno de dichos programas que tienen interés para el desarrollo del presente estudio:

- Acción A.III.2.1. Planificación de la red de terminales logísticas intermodales
- Acción A.III.2.2. Criterios de diseño y modificación de terminales logísticas intermodales
- Acción A.III.3.1. Conectar de forma eficiente los puertos a la Red Básica de Mercancías
- Acción A.III.3.2. Adaptar las redes ferroviarias interiores de los puertos

En ese marco, se señalaban por ejemplo las principales medidas a considerar para las infraestructuras nodales:

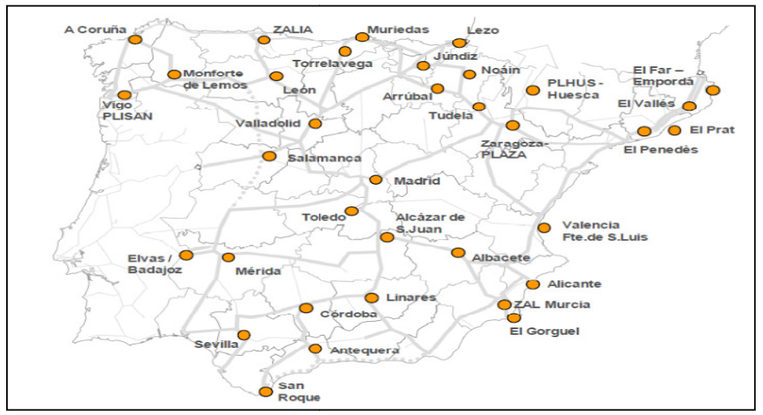
- Concebir las nuevas terminales intermodales como auténticos centros logísticos con capacidad de generar valor añadido al transporte.
- Priorizar la construcción y/o remodelación de las grandes terminales intermodales ubicadas en los nodos logísticos y en las conexiones con la Red Transeuropea de Transporte.
- Configuración de las nuevas terminales, mediante accesibilidad viaria y ferroviaria eficiente para reducir maniobras y extracostes operativos.
- Desarrollo de centros logísticos especializados en la atención a tráficos ferroviarios de alto valor añadido susceptibles de ser realizados sobre líneas de alta velocidad.
- Dotar adecuadamente las terminales para el tratamiento de mercancías específicas (peligrosas, perecederas, etc).

Y es que de entre las Terminales priorizadas por Comunidad Autónoma, para la Región de Murcia, se señalaban los nodos de ZAL Murcia y El Gorguel, tal como ilustra el siguiente mapa: una junto a Murcia capital, y la otra íntimamente ligada al desarrollo de la terminal de contenedores de El Gorguel.

Tras la presentación del Plan y sus medidas, el mismo presenta un análisis de los tráficos de la carretera potencialmente captables por el ferrocarril. Y cabe destacar que la provincia de Murcia resulta uno de los orígenes con significativo potencial de captación por parte del ferrocarril para vagón convencional: 1.355.000 toneladas/año como origen y 2.387.000 toneladas/año como destino. Para el tráfico intermodal y para la provincia de Murcia, se estiman captables por el ferrocarril unas 551.000 toneladas/año. Para el caso de Cartagena, deberán tenerse en consideración los nuevos tráficos que pudiera generar la terminal de contenedores de El Gorguel.

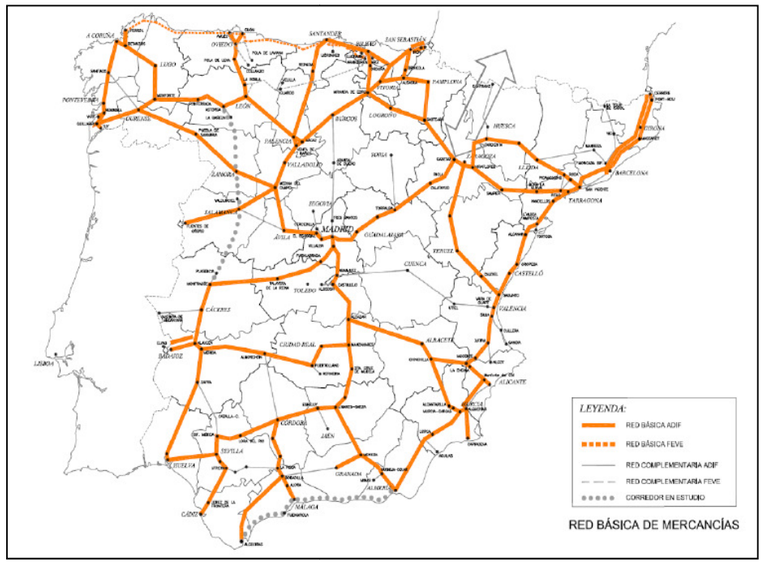
Lógicamente, estas cifras consideran el conjunto de la provincia, por lo que si se han previsto más terminales intermodales (como la de la ZAL Murcia), éstas deberán ser distribuidas entre ellas.

Red básica de mercancías. Infraestructuras nodales



Fuente. Plan Estratégico de Impulso al Transporte Ferroviario de Mercancías en España (PEITFM), Ministerio de Fomento, 2010.

Red básica de mercancías. Infraestructuras lineales



Fuente. Plan Estratégico de Impulso al Transporte Ferroviario de Mercancías en España (PEITFM), Ministerio de Fomento, 2010.

Adicionalmente destaca el Plan las actuaciones en la Red Básica de infraestructuras lineales, de forma que la Región de Murcia se integra en los ejes prioritarios del Corredor Mediterráneo y Corredor Cartagena-Madrid, que posibilitan la plena integración de la Región en los corredores definidos a nivel europeo: Corredor Mediterráneo y Corredor Atlántico.

El 20 de diciembre de 2010, el Ministerio de Fomento y el Gobierno Regional de la Región de Murcia firmaron el **"Protocolo de Colaboración para el Desarrollo de las Terminales Logísticas Intermodales incluidas en la Red Básica de Mercancías del PEITFM para la Región de Murcia"**. Hasta el momento, la coordinación de los trabajos y acuerdos derivados del Protocolo se ha gestionado por una Comisión de Seguimiento, integrada por representantes del Ministerio de Fomento (DG Ferrocarriles, ADIF e INECO) y de la Administración Pública de la CARM (DG Transportes, DG Territorio e INFO).

Los trabajos previstos se han organizado del siguiente modo:

1ª Fase) La Comunidad Autónoma de la Región de Murcia debía elaborar:

- Encaje territorial y urbanístico de las Terminales (finalizado, INFO enero 2012).
- Estudio del Mercado Logístico de la Región de Murcia (finalizado, INFO junio 2013 y actualización en Noviembre de 2015).

2ª Fase) El Ministerio de Fomento, a través de INECO, se encargaba de elaborar:

- Diseño funcional ferroviario y logístico de la Terminal.
- Estudio de viabilidad financiera de la misma.
- En su caso, definición de las fórmulas de Promoción y Gestión.

vii. "Estrategia del Sector del Transporte y la Logística de la Región de Murcia", Consejería de Obras Públicas y Ordenación del Territorio de la Región de Murcia, 2010

a) Caracterización de la oferta y la demanda

La oferta y la demanda de infraestructuras logísticas y de transporte en la Región fueron analizadas por primera vez de forma integral en **la Estrategia del Sector del Transporte y la Logística de la Región de Murcia** elaborada en 2011 por la Consejería de Obras Públicas y Ordenación del Territorio.

La estrategia articularía una serie de acciones conjuntas del Gobierno Regional y de todos los actores de la comunidad logística para mejorar la competitividad del tejido empresarial y modernizar el sector con los siguientes objetivos:

- Propiciar un mayor aprovechamiento de la situación actual en base a la coordinación y cooperación de los distintos agentes implicados y una adecuada promoción interior y exterior de la logística regional.
- Sentar las bases para un desarrollo sostenido a futuro, bajo la premisa de la modernización y mejora competitivas de cuatro soportes fundamentales del sector: Coordinación y promoción, infraestructuras y suelo logístico, tejido empresarial y servicios, y sostenibilidad.

El estudio de la oferta del sector logístico recoge en primer lugar un análisis básico de las infraestructuras de transporte regionales, destacando la pujanza de las infraestructuras viarias, la consolidación del Puerto de Cartagena con la ampliación de la dársena de Escombreras y el inicio de la planificación del nuevo Puerto de Contenedores del Gorguel, así como las expectativas para el transporte de carga desde el Aeropuerto Internacional de Murcia.

Este análisis remarca la deficiente integración de la red ferroviaria en los grandes ejes nacionales e internacionales del transporte ferroviario debido a las deficiencias de la infraestructura y del material móvil en la región, con todas las líneas sin electrificar y solo 16 kilómetros de vía duplicada, inadecuación de las Terminales ferroviarias, y el estrangulamiento entre Murcia y Andalucía con la supresión en 1984 de la línea Lorca-Baza.

Aun así, a nivel de planificación ferroviaria la inclusión de la Región de Murcia en la red de alta velocidad, y las previsiones de desarrollo del corredor ferroviario de mercancías desde Tarragona hasta Algeciras venía a suponer un impulso decisivo a la transformación de la red ferroviaria. La conexión ferroviaria interoperable al Puerto de Cartagena y a las plataformas logísticas intermodales abre la posibilidad de una integración definitiva de la Región en el mercado interior europeo.

En cuanto a la **oferta de infraestructuras logísticas**, salvo las excepciones de CITMUSA y el Centro de Transportes y Depósito franco de Cartagena, que actúan como concentración de actividades económicas y logísticas, y puntos de referencia de redes organizadas a mayor escala, los restantes nodos logísticos de la Región actúan realmente como centros de servicios a los transportistas y a los vehículos, y como centros administrativos de las empresas de transporte y de contratación de cargas.

Algunos de estos centros de transporte prestan un importante servicio a las empresas del sector del transporte en su área de influencia; pero otros reducen su actividad a la prestación de servicios a la flota o son solo aparcamientos de vehículos pesados.

El desarrollo voluntarista de parte de estos centros de servicios crea problemas para su gestión y explotación, lo que se traduce en una situación deficiente de mantenimiento en bastantes ocasiones.

La Estrategia recoge hasta 12 centros de transporte desde los más cualificados con actividades económicas como los de Murcia, Cartagena y Lorca, hasta los restantes centros de servicios de gran influencia sobre todo para autónomos del transporte como los de Molina, Torre Pacheco, Jumilla, Caravaca, Puerto Lumbreras y Cehegín, y otros 11 centros de servicio de menor rango, en su caso aparcamientos de camiones en municipios como Beniel, Fortuna, Blanca, La Unión o Águilas.

Ninguno de estos centros de transportes dispone de conexión ferroviaria por lo que no se pueden prestar desde ellos servicios logísticos intermodales.

En cuanto a las Terminales ferroviarias de ADIF, la Región cuenta con la Terminal de cargas de Nonduermas y la Terminal de Escombreras, ambas por debajo de los 1.500 trenes tratados por año, es decir con una escasa

demanda y sin instalaciones logísticas de apoyo, que constituyen por sus tarifas, servicios y otros condicionantes (accesos, dimensiones de apartaderos) una oferta insuficiente.

En cuanto a las Terminales ferroportuarias, tanto las de Cartagena como las de los muelles de Escombreras están en la actualidad sin servicio, por falta de convenio entre la Autoridad Portuaria de Cartagena y ADIF, realizándose el servicio de apoyo al Puerto en la Terminal de Escombreras, desde donde se expiden también los trenes con butano y otros combustibles, hidrocarburos y productos del sector químico procedentes de la refinería de Repsol.

En cuanto a la **demanda** se analizan los flujos de mercancías de la Región en los distintos modos: carretera, marítimo, y ferrocarril. El total de movimientos de mercancías por carretera alcanza en 2008 los 106 millones de toneladas, de los que descontados los flujos intrarregionales, destacan los 36,70 millones de toneladas de intercambio con las restantes Comunidades Autónomas y los casi 3,8 millones de toneladas con destino a Europa. Los flujos nacionales de mayor peso se producen con Valencia, Castilla la Mancha y Andalucía y en cuanto a los europeos con Francia y Alemania.

En lo que se refiere a transporte marítimo en 2008 el movimiento de mercancías en el Puerto de Cartagena es de 25,7 millones de toneladas, fuertemente condicionado por la importación de crudos que supone más del 90 % del flujo total de mercancías.

En lo que se refiere al transporte de mercancías por ferrocarril, los datos recogidos corresponden a 2004 y por tanto tienen un importante desfase, sin embargo su principal aportación se realiza en el ámbito del reparto modal del transporte terrestre, ya que en ese año el transporte ferroviario de mercancías en la Región es del 2%, cuando a nivel nacional la media sobrepasaba el 6%.

Los datos de flujos de mercancías han sido actualizados a 2014 en el Estudio de Mercado Logístico de la Región de Murcia para calcular el volumen de mercancías captable por el ferrocarril. A nivel de reparto modal es importante señalar la situación de partida actual por el importante papel que está llamado a desempeñar el ferrocarril como modo de transporte más eficiente y sostenible conectado a los nodos logísticos regionales.

Descontado el transporte intrarregional y el marítimo, el transporte anual por carretera con origen/destino la Región de Murcia supone 32,545 millones de toneladas y el ferroviario unas 330.000 toneladas, es decir el sector de transporte por carretera en la Región sigue aumentando su cuota de participación en el transporte terrestre frente al ferrocarril, hasta llegar a más del 99%, mientras que el transporte ferroviario no llega siquiera en 2011 al 1%.

b) Diagnóstico de la situación del sector logístico y del transporte.

Para el **diagnóstico sectorial** se celebraron mesas de trabajo de oferta y demanda en la que participaron todos los agentes intervinientes: representantes de las administraciones públicas, gestores de infraestructuras, cargadores, operadores, agentes sociales y usuarios, que permitió elaborar un diagnóstico DAFO para los factores clave de la modernización del sector logístico: Infraestructuras, suelo logístico, servicios y coste, tejido empresarial, cooperación y coordinación, y entorno competitivo.

Además se dedujo el grado de prioridad, viabilidad y grado de desarrollo de las actuaciones necesarias para establecer las prioridades de las líneas estratégicas de actuación.

De forma sintética e integrada se recoge y actualiza el diagnóstico oferta-demanda, del sector logístico, con especial señalamiento en las infraestructuras y suelo logístico y su relación con las necesidades del tejido empresarial de la Región.

DEBILIDADES Y AMENAZAS

Infraestructuras y suelo.

- Se da una falta de inversiones suficientes en la mejora y desarrollo de infraestructuras de transporte, a excepción de la red viaria que a nivel de gran capacidad es muy completa aunque es necesario mejorar y desarrollar la red capilar.
- Es muy necesaria la mejora y adecuación de las infraestructuras ferroviarias para el desarrollo del transporte Intermodal. Es preciso superar el reparto modal desequilibrado y elevar la participación del transporte Intermodal.
- Las Terminales ferroviarias de mercancías están infrautilizadas, pero la Terminal de Nonduermas presenta una ubicación inadecuada, por la dificultad de accesos, imposibilidad de ampliación para que puedan operar trenes de 750 m, e inexistencia de instalaciones logísticas de apoyo.
- Se precisa una adecuada dotación de suelo y nodos logísticos regionales donde poder concentrar la actividad logística regional. Existe una dispersión actual, a veces propiciada por los propios operadores privados que deben gestionar el desarrollo de suelo para sus instalaciones logísticas.
- Las distancias de acarreo actuales a las Terminales ferroviarias no favorecen el transporte Intermodal. Es necesario un nodo logístico Intermodal relevante, más allá del constituido por el Puerto de Cartagena.
- El Puerto de Cartagena ha de ser el puerto de la Región de Murcia, evitando el desvío a puertos cercanos.
- En la dársena de Escombreras no es posible el desarrollo de una Terminal portuaria de contenedores que ha de trasladarse de su ubicación actual en la dársena urbana de Cartagena. Es urgente la construcción del nuevo puerto de contenedores del Gorguel.
- Es urgente la conexión ferroviaria en ancho estándar con Cartagena y con Murcia.

Servicio y coste/ Tejido empresarial

- La oferta de servicios para los cargadores en la Terminal ferroviaria de Nonduermas resulta inadecuada.
- El ferrocarril a día de hoy no es capaza de ofrecer un servicio fiable y competitivo frente a la carretera, incluso en las largas distancias.
- El transporte Intermodal presenta un atractivo económico muy escaso o incluso nulo.
- Los servicios feeder desde el Puerto de Cartagena son insuficientes. El Puerto no dispone de un servicio electrónico para el control y seguimiento de la ubicación de los contenedores.

- La gama de servicios ofrecida por los operadores regionales resulta insuficiente y muy limitada incluso en cuanto a cobertura geográfica en determinadas zonas de España.
- Reducida utilización de tecnologías de información y comunicación (TICs): los sistemas de seguimiento de expediciones resultan deficientes.
- Fuerte atomización del sector, con empresas de tamaño medio muy reducido, que imposibilita una oferta integral o configurar un operador logístico global.
- Dificultades patentes en formación, sobre todo en pequeñas empresas.
- Bajo nivel de externalización logística.
- Se da una escasez de cargas de retorno en los servicios para la exportación.
- Escasez de proyectos empresariales de comercialización de transporte y de ámbito global en el sector logístico.
- Los transportistas por carretera presentan un débil posicionamiento frente a sus clientes, que a veces les dificulta cubrir costes.
- Las nuevas regulaciones de tiempos de conducción y descanso y los nuevos costes por uso de infraestructuras (Euroviñeta), van a penalizar el fuerte segmento del transporte por carretera, pero en la Región se la necesidad de mantener la focalidad de la estrategia en la carretera.

Coordinación, cooperación y entorno

- Escasa dimensión internacional de la logística regional. Se hacen precisos acuerdos interregionales e internacionales que posicionen a la Región de Murcia en las grandes redes y corredores de transporte y logística.
- A pesar de la necesidad de una mayor frecuencia de alianzas entre transportistas, en la Región se da una escasa propensión a la cooperación entre empresas

FORTALEZAS Y OPORTUNIDADES

Infraestructuras y suelo

- El importante desarrollo de la red viaria de alta capacidad.
- La Región está jugando en estos momentos bazas muy importantes para su desarrollo como el Corredor Mediterráneo de Mercancías, el Puerto del Gorguel o el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia.
- Vinculación de los nodos logísticos a las infraestructuras ferroviarias para la interconexión e integración de los modos de transporte: Plataformas Logísticas Intermodales de Murcia y Cartagena incluidas en la planificación estatal, con las conexiones a las redes viarias y ferroviarias.
- Posición estratégica del Puerto de Cartagena y la consolidación de su hinterland.
- Potenciación de la Intermodalidad y la interoperabilidad ferroviaria en la planificación estatal.
- Aún es posible una correcta planificación y desarrollo de infraestructura logística en la Región.

Tejido empresarial

- La actividad del transporte en la Región es muy importante, y presenta una gran masa crítica y una elevada experiencia de colaboración entre los agentes cuando ha sido necesaria. Esta experiencia podría aprovecharse para conseguir economías de escala y una oferta global de servicios integrales.
- El sector del transporte por carretera, es a pesar de sus carencias es un sector maduro, flexible y competitivo en precios, y su potencial de desarrollo adaptado al transporte combinado está reconocido por todos.
- Hay buena disposición de los agentes para aportar y participar en el desarrollo de instalaciones intermodales y logísticas, mediante la colaboración público-privada.
- Capacidad de innovación en la aplicación de nuevas tecnologías, y sensibilización sobre el papel de la capacitación y formación del sector.
- Interés creciente por el uso del transporte ferroviario por parte de cargadores y operadores logísticos.
- Dinamismo del sector exportador de la Región, y volúmenes actuales de carga importantes.

Coordinación, cooperación y entorno

- La colaboración entre empresas se plantea como una gran oportunidad en el corto y medio plazo.
- Apoyo muy positivo de las Administraciones para el impulso del sector logístico.
- Resultados positivos en logística y transporte en entornos europeos próximos.
- Desarrollo de los principales corredores europeos de mercancías.

Como resultado del diagnóstico se pudo valorar la prioridad de las líneas estratégicas atendiendo a su importancia y grado de desarrollo que presentaban. En este sentido la prioridad muy alta se obtiene en la planificación de las infraestructuras de transporte y logística y en la coordinación y cooperación, alta en tejido empresarial y servicios, y media en formación y nuevas tecnologías.

c) Objetivos y Propuestas de la Estrategia.

Fundamentalmente en lo que ahora interesa es necesario centrarse en los proyectos y medidas de apoyo que la Estrategia establece en Infraestructuras y Suelo Logístico, actualizados a la situación actual:

- Impulso a las Infraestructuras de Transporte y Logística regionales.
- Impulso a los Nodos Logísticos Regionales
- Revitalización de la gestión de los activos logísticos regionales, y
- Disposición de herramientas legales para un desarrollo logístico óptimo.

En el impulso a las **infraestructuras de trasporte y logística regionales**, el objetivo es el apoyo decidido al desarrollo de un esquema regional de infraestructuras de transporte y logística viable tanto para la integración en los corredores logísticos nacionales e internacionales y logística, como para una adecuada permeabilidad del territorio, para aumentar la demanda potencial a que puede aspirar la oferta regional.

Las medidas de apoyo son:

- Propiciar la efectiva integración de las infraestructuras de transporte regionales en las redes suprarregionales, nacionales y europeas de transporte y logística (infraestructura y servicios) con vistas a propiciar un mejor acceso a las demandas que plantean las cadenas y los corredores logísticos:
  - Integración de la Región de Murcia en los proyectos nacionales de infraestructura, en la red Transeuropea de Transportes y en la red de cadenas logísticas internacionales: *Europlatforms* (Red de Plataformas Logísticas Europeas), MEDA-MoS (Red de Autopistas del Mar Mediterráneo entre países de Europa y el Norte de África), etc.:
    - Desarrollo prioritario del Corredor Mediterráneo de mercancías.
    - Dotar de conexión ferroviaria adecuada al Puerto de Cartagena.
    - Mejora de prestaciones en la línea ferroviaria Chinchilla-Cartagena, hasta la conversión en LAV Murcia-Albacete contemplada en el PITVI.
    - Desarrollo de tercera vía para uso preferente de mercancías reponiendo la línea convencional, en las conexiones en alta velocidad Murcia-Cartagena y Murcia-Lorca-LP (límite de provincia).
    - Conexión Murcia-Almería en tráfico mixto
    - Desarrollo del nuevo Puerto de Contenedores del Gorguel.
    - Terminales intermodales en la Región vinculadas a la Red de Plataformas Logísticas Multimodales de la Red Básica Ferroviaria de España: Terminales intermodales de la ZAL de Murcia y de la ZAL de Cartagena-el Gorguel.
    - Conexiones viarias y ferroviarias a las nuevas terminales intermodales, y mejora de la conexiones con las Terminales de mercancías existentes
    - Desarrollo de una Terminal de carga aérea y centro de negocios en el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, vinculados al eje logístico Murcia-Cartagena.
    - Mejora de estándares y compleciones de la red ferroviaria establecidos por FERRMED: Nueva conexión de mercancías Murcia-Monforte y Variante de mercancías de Murcia. Doble vía para mercancías independiente de la doble vía para alta velocidad Murcia-Lorca-Almendricos, Murcia-Cartagena, Murcia-Chinchilla y conexión Lorca-Granada por el interior.
    - Mejora de la red viaria de alta capacidad de la Región: Autovía A-33 Cieza-Jumilla-Fuente la Higuera; ampliación de capacidad de la A-7 mediante la implantación de un tercer carril por sentido de circulación, Variantes Arco Norte y Arco Noroeste de Murcia, Autovía del Reguerón, Autovía Zeneta-Santomera. Ejecución de la autovía MU-31, enlace de la Paloma y ampliación de capacidad de la autovía MU-30; y en la red regional la ejecución de las Autovías Lorca-Caravaca y Caravaca-Venta de Olivo
- Potenciar la Intermodalidad, la interoperabilidad y la conexión interior en las infraestructuras regionales de transporte y logística:
  - Coordinación entre la planificación de la infraestructura de transporte con la planificación de nodos logísticos en la Región.
  - Una infraestructura acorde con los nuevos estándares previstos por la reglamentación europea para la RTE-T
  - Asegurar la conectividad y permeabilidad al conjunto de centros productivos de la Región para un funcionamiento integrado del sistema de transporte y logística en la Región. La extensión de las infraestructuras logísticas intermodales al conjunto de los centros industriales y productivos regionales necesita de una adecuada conexión y coordinación de estos centros, de modo que los tiempos de acarreo y los servicios demandados sean competitivos en el conjunto de la cadena logística.

En cuanto al **Plan de Impulso a los nodos logísticos regionales**, los proyectos y medidas de apoyo de esta línea de actuación son los siguientes:

- Impulso a los nodos logísticos regionales
- Revitalización de la gestión de los activos logísticos regionales
- Disposición de herramientas legales para un desarrollo logístico óptimo.

En el **impulso a los nodos logísticos regionales** las medidas que se adoptan son:

- Necesidad de diseño de un Plan de Nodos de Transporte y Logística Regionales, con la localización, tamaño, etc de las actuaciones, así como las principales características funcionales y operativas de la oferta que se pretende poner en el mercado:
  - El Plan de Nodos habrá de prestar servicios a las actividades de transporte y logísticas de los distintos modos que operan en la Región: carretera, ferrocarril, marítimo y aéreo. o Valorará la viabilidad e impacto económico, social y medioambiental.
  - Definirá las fórmulas de colaboración público-privada para optimizar el desarrollo y gestión de los nodos.
  - Como antecedente del Plan de Nodos, la estrategia remite a la propuesta estructural que la Consejería de Obras Públicas y Ordenación del Territorio elevó a la Secretaría General de Transportes del Ministerio de Fomento, a solicitud de ésta, para formalizar las prioridades que en materia de plataformas logísticas y terminales intermodales tenía la Región para su incorporación al Plan Estratégico para el Impulso del Transporte Ferroviario, cuyo objetivo era proyectar la Red Básica de Mercancías del transporte ferroviario en España.
  - Esta propuesta esquemática se contrae a los corredores logísticos y de transporte regionales y a una jerarquización de los nodos logísticos existentes y planificados en la Región, como puede verse en el mapa siguiente, y se realizó en base a los estudios previos sobre potencial logístico, accesibilidad, disponibilidad de suelo, estado de desarrollo, inversión estimada y promoción y modelo de gestión, de las distintas actuaciones:

    - Nivel estratégico nacional:
      - **ZAL Puerto de Cartagena-el Gorguel** (Escombreras, nueva dársena de contenedores del Gorguel y Parque Industrial de los Camachos).

- Nivel estratégico interregional:
  - **ZAL de Murcia**, para la distribución regional e interregional, y centro de exportación para el sector agroalimentario e industrial.
  - **Plataforma Logística de Lorca y Valle del Guadalentín**, para producción y comercialización agrícola y transporte en general.
- Nivel regional:
  - **Eje Logístico Murcia-Cartagena.** Integra el polo de Cartagena, centro de logística industrial, energética y granelera, con el polo de Murcia, Centro Logístico de distribución regional:
    - Desarrollo de Terminal de carga y **Centro Logístico del Aeropuerto y Parque Empresarial y de Negocios** ligado al citado Centro.
    - **Parque Industrial de Torre Pacheco.**
  - **Área de Cartagena-Mar Menor**. Plataforma logística-industrial de Los Camachos.
  - **Altiplano-Noroeste:** Para dar servicio a las materias primas del Noroeste, agrícolas de Cieza e industrias de transformación del Altiplano (Jumilla y Yecla).
  - **Centros de Transporte por Carretera,** integrados en los nodos logísticos principales.

- Revitalización de la Gestión de activos logísticos regionales.

Las actuales infraestructuras logísticas regionales están desaprovechadas u obsoletas, como consecuencia de no haberse adaptado a las nuevas exigencias del mercado, por la falta de un plan de negocio para su explotación y mantenimiento o por la inadecuación funcional con que fueron concebidas de modo que actualmente solo tienen un aprovechamiento residual.

Un nuevo escenario es posible con la reordenación y adecuación de estos centros, desde la operativa de un nuevo plan de negocio y de servicios, que les permita su inserción en la red regional de centros logísticos. Además de la reasignación de las funciones internas y los servicios a prestar a los centros productivos, una óptima conexión con las plataformas logísticas regionales posibilita el funcionamiento en red que permita una oferta integrada de calidad para el conjunto regional.

El objetivo es **propiciar la revitalización de la gestión de los activos logísticos regionales**, a fin de garantizar su adecuación a la demanda actual y generar la masa crítica de demanda suficiente para viabilizar los proyectos de futuro de la Región.

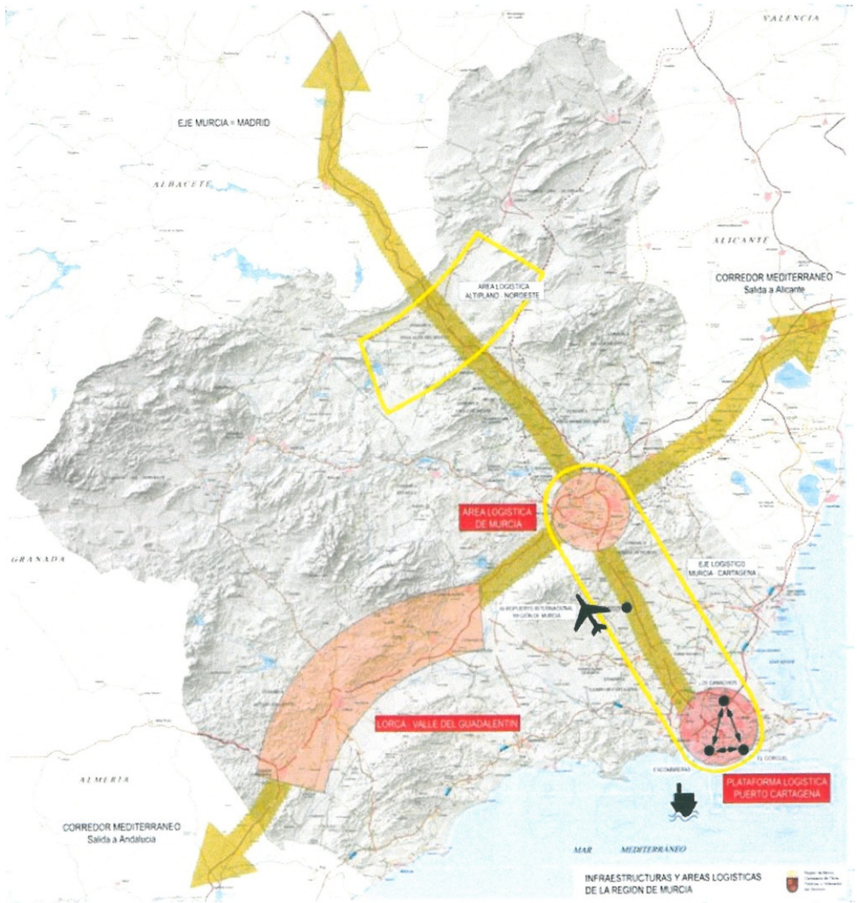
Las medidas de apoyo son:

- Análisis de las mejores prácticas nacionales e internacionales en materia de gestión de activos logísticos similares a los existentes en la Región.
- Promoción de acuerdos entre agentes públicos y privados, y consecuente realización de propuestas, y elaboración de planes de negocio y reconversión para la revitalización de activos infrautilizados:
  - **Rentabilizar y reorganizar la gestión** de los centros de transporte actuales (Alhama, Balsapintada, Balsicas, Moratalla, La Unión, etc.).
  - **Actualización y reutilización de las Terminales ferroviarias** de Escombreras y Nonduermas.
  - **Adecuar la oferta** de infraestructura a las necesidades del territorio.

- Disposición de herramientas legales para un desarrollo logístico óptimo.

El objetivo es disponer de herramientas legales que propicien en desarrollo ágil, flexible y financieramente viable de la oferta logística regional:

- Desarrollo de las figuras de gestión territorial y en su caso adaptación de la Ley del Suelo Regional, para el desarrollo urgente de suelo logístico.
- Análisis de instrumentos específicos de financiación pública y público-privada, para la promoción y la gestión de centros logísticos (infraestructuras y servicios), e inclusive para iniciativas exclusivamente estructurales para las empresas del sector.



viii. Plan de Nodos Logísticos

Coincidiendo con la elaboración de la Estrategia Logística del Sector del Transporte y la Logística de la Región de Murcia y en desarrollo de la misma, el Instituto de Fomento de la Región de Murcia, con la colaboración de la Dirección General de Transportes y Puertos ha elaborado el Plan de Nodos Logísticos de la Región de Murcia.

Este Plan señala como objetivos:

- Definir un marco coherente de planificación de infraestructuras y plataformas logísticas en la Región.
- Contribuir al fomento de la Intermodalidad e integración multimodal del sistema de transporte.
- Diseño y dimensionamiento de la oferta conforme a la situación del mercado.
- Viabilidad económico-financiera e impacto económico y social de la propuesta.
- Programación de actuaciones.
- Concretar una estrategia de desarrollo.

El Plan establece siete líneas estratégicas para el desarrollo de una red de infraestructuras logísticas en la Región de Murcia:

1.- Conformar una oferta multimodal de infraestructuras logísticas.

Su finalidad es crear una oferta de plataformas logísticas en la Región de Murcia.

2.- Fomento de la Intermodalidad ferroviaria.

Se trata de crear una red de plataformas logísticas Intermodales en la Región, aprovechando la reestructuración de la red ferroviaria y el Corredor Mediterráneo, para desarrollar la Intermodalidad en los nodos logísticos regionales.

3.- Impulso e integración de la logística portuaria.

Crear áreas logísticas vinculadas al Puerto de Cartagena, para atender las actividades del Puerto tanto en mercancía general como graneles, requerimientos que aumentarán sensiblemente con el nuevo puerto de contendores del Gorguel.

4.- Apoyo a la logística aeroportuaria

Implantar una infraestructura de Carga Aérea, vinculada al nuevo Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia.

5.-. Fomento de la logística básica.

Completar una red de Centros de Servicios al Transporte, con posibilidades de ampliación y de asunción de funciones logísticas más complejas (Centros de transportes de mercancías).

6.- Apoyo al desarrollo de otras Áreas Logísticas de iniciativa privada

Asumir y facilitar el desarrollo de otras áreas logísticas atendiendo a las iniciativas privadas existentes.

7.- Apoyo al reequilibrio logístico regional.

Una red de nodos logísticos regionales atendiendo de forma equilibrada a demandas de los distintos sectores económico-productivos por Áreas de características más o menos homogéneas, donde es prioritario un marco de concertación.

Del análisis de demanda se desprenden las funciones logísticas más demandadas de la Región: Áreas Intermodales; Plataformas de Distribución Regional, Centros de distribución, Centros de Flotistas que pueden evolucionar a centros logísticos y Servicios al Transporte.

En consecuencia el Plan distingue seis tipologías de Centros Logísticos:

- Plataforma logística Intermodal Nacional/Regional: ZAL de Murcia, ZAL de Cartagena-El Gorguel.

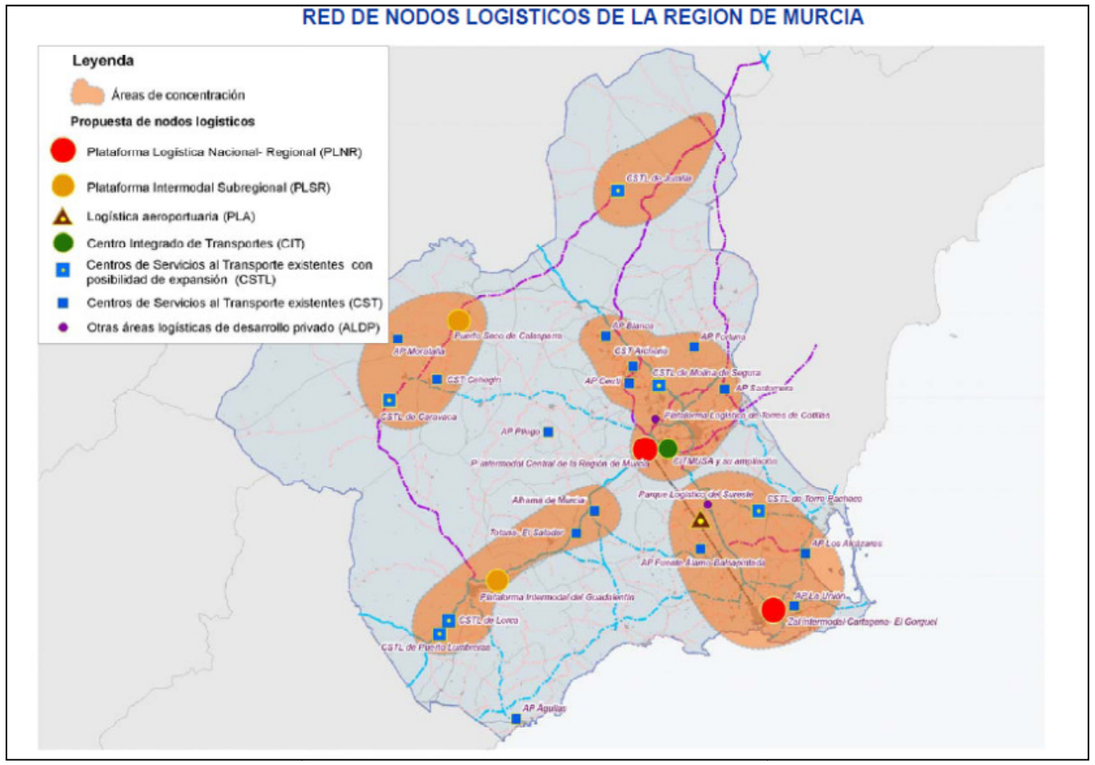
- Centros Integrados de Transporte: CITMUSA.

- Plataforma Logística Intermodales Subregionales: Plataforma Intermodal del Guadalentín, Puerto Seco de Calasparra.

- Centros de Servicios al Transporte: Molina, Jumilla, Torre Pacheco, Caravaca, Lorca y Puerto Lumbreras.

- Parque de Logística Aeroportuaria: Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia.

- Otras Áreas Logísticas de Desarrollo Privado: Plataforma de Las Torres de Cotillas, Parque Logístico del Sureste y Plataforma de Totana.



Una parte del estudio consistía en el análisis de alternativas de localización de las dos Zonas de Actividades Logísticas (Murcia y Cartagena), el cual se elaboró desde el punto de vista de su centralidad, accesibilidad viaria y ferroviaria, dimensiones, condicionantes urbanísticos y medioambientales, así como de la gestionabilidad del suelo.
Para el caso de la ZAL de Cartagena, el análisis de localizaciones parte de la premisa de que esta ZAL debe satisfacer una doble demanda: la demanda de la logística portuaria y la demanda de la logística comarcal. Por tanto, resulta fundamental su ubicación estratégica entre las dársenas de los puertos y los principales cargadores del área. Las alternativas preseleccionadas en dicho estudio son:

- 1. Diputación-Hondón. Muy buena localización tanto para la logística comarcal como portuaria. Área de buena accesibilidad viaria y ferroviaria.
- 2. La Unión: Buena accesibilidad, con problemas de irregularidad en el perímetro del terreno.
- 3. Los Camachos Norte: Presenta una muy buena centralidad comarcal, con disponibilidad previa de terrenos pertenecientes a SEPES.
- 4. Cartagena-La Unión. Muy buena localización tanto para la logística comarcal como portuaria. Área de buena accesibilidad viaria y ferroviaria media. Problemas de irregularidad de los terrenos.

Para la ubicación propuesta en el presente trabajo (Los Camachos), el Plan de Nodos Logísticos señalaba como principales inconvenientes la distancia que le separaban tanto de las zonas portuarias como de la línea ferroviaria existente. Como principal ventaja destaca el suelo público de SEPES existente en esa área. Por otra parte, el estudio analiza preliminarmente el potencial de captación de transporte de mercancías por carretera por parte del ferrocarril correspondientes a logística comarcal:

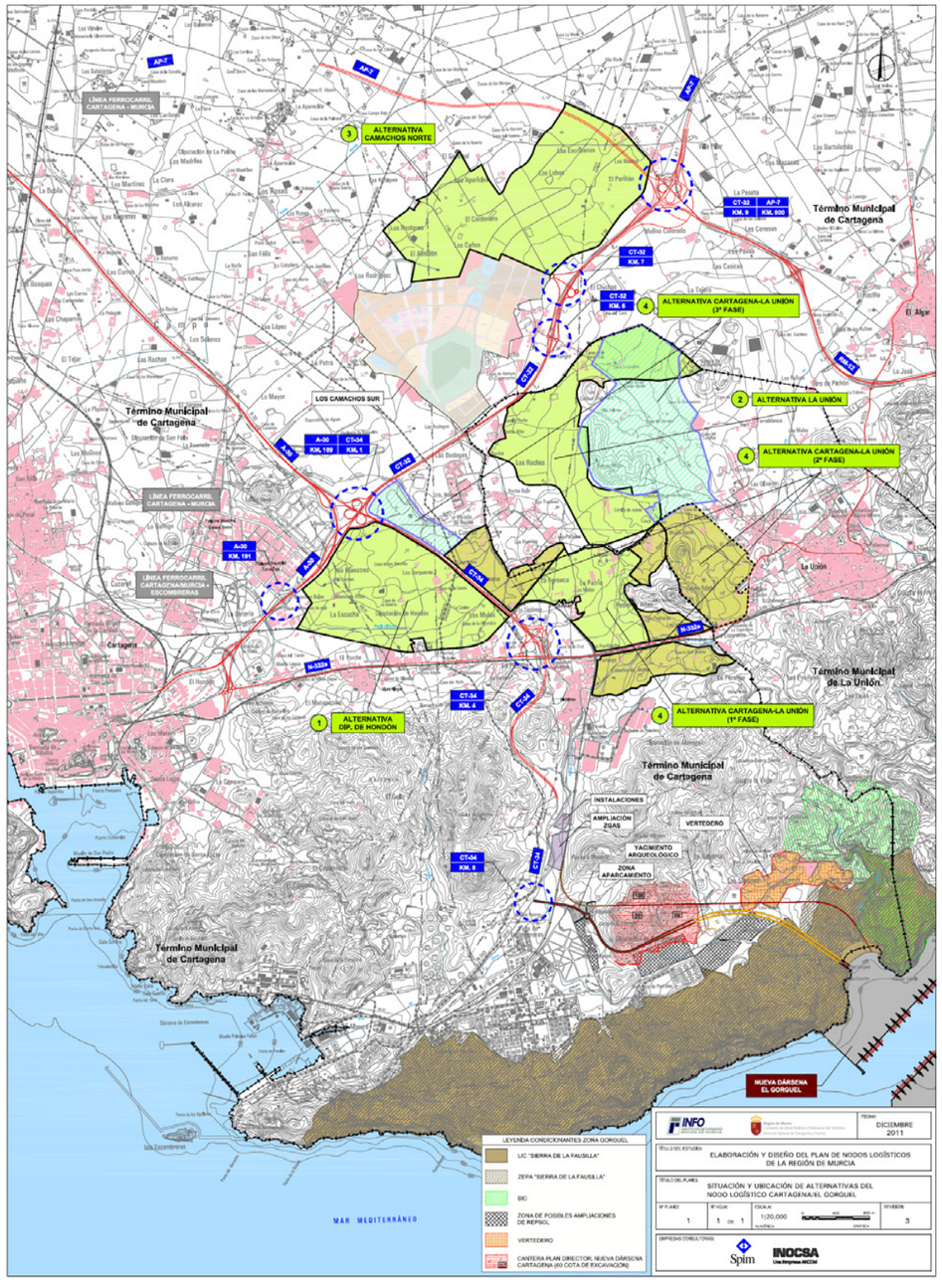
- Transformados agroalimentarios: alrededor de 100.000 Ton. (24% del total)
- Productos hortofrutícolas: alrededor de 500.000 Ton (30% del total)
- Productos de la industria química y transformados plásticos: alrededor de 40.000 Ton. (24% del total, si exceptuamos hidrocarburos)

Respecto a la logística portuaria, pone de relieve las previsiones del Plan Director del Puerto de Cartagena, con la ampliación prevista en El Gorguel. La terminal, que está pensada para ser construida en dos fases, aspira a tener una capacidad de tres millones de TEUs y un calado suficiente para permitir la entrada de los portacontenedores de última generación. La inversión necesaria para ejecutar esta ambiciosa obras es de 1.100 millones de euros. Los tráficos previstos por el Plan Director son los siguientes:

	Teus/año		Teus. Import-export/año (15%)	
Tráfico portuario El Gorguel	1ª Fase	2ª Fase	1ª Fase	2ª Fase
	2.000.000	5.000.000	300.000	750.000

A partir de esas previsiones, el Plan de Nodos preveía una ZAL de Cartagena con tres áreas funcionales (Área Logística: industrial, distribución, frío, carga fraccionada, portuaria de mercancía general y portuaria industrial; Centro de Servicios y Terminal Intermodal) y una superficie total de 110 Ha (para el horizonte 2020) y de 200 Ha (para el horizonte 2030).
Tras el Análisis de Alternativas realizado, se llega a la conclusión en el Plan de Nodos Logísticos que la alternativa recomendada es la de Cartagena-La Unión. Su principal inconveniente o limitación es que sería necesaria una modificación del PGOU de La Unión, ya que el área es Suelo No Urbanizable, y la necesaria gestión de adquisición del suelo mediante expropiación.

Alternativas preseleccionadas de localización de la ZAL de Cartagena.



Fuente. "Plan de Nodos Logísticos en la Región de Murcia". INFO, 2012.

En dicho estudio además, se analiza el actual Depósito Franco y Centro de Transportes de Cartagena. En él se determina la necesidad de reubicarlos, dado que actualmente se encuentran totalmente colapsados y están ubicados en un suelo residencial anexo al nuevo Hospital Comarcal de Cartagena incompatible con los usos sanitarios.

ix. <u>Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda para el periodo 2012-2024 "PITVI 2012-2024". Ministerio de Fomento, presentado el 26 de septiembre de 2012</u>

El 26 de septiembre de 2012 el Ministerio de Fomento presentó el Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda para el periodo 2012-2024, que recoge un nuevo marco de planificación estratégica de las infraestructuras de transporte y vivienda en España. Los objetivos del PITVI en materia de infraestructuras de transporte son los siguientes:

1. Mejorar la eficiencia y competitividad del sistema global del transporte optimizando la utilización de las capacidades existentes.
2. Contribuir a un desarrollo económico equilibrado, como herramienta al servicio de la superación de la crisis.
3. Promover una movilidad sostenible compatibilizando sus efectos económicos y sociales con el respeto al medio ambiente.
4. Reforzar la cohesión territorial y la accesibilidad de todos los territorios del Estado a través del sistema de transportes.
5. Favorecer la integración funcional del sistema de transportes en su conjunto mediante un enfoque Intermodal.

Dicho Plan evalúa la oferta y demanda actual de infraestructuras, la planificación existente y, en base a esto, propone una serie de Programas de actuación para cada uno de los modos de transporte (carretera, ferroviario, marítimo y aéreo), así como, para las actuaciones en ámbito urbano para la consecución de dichos objetivos. Estos programas son:

1. <u>Programa de regulación, control y supervisión:</u> define el marco normativo técnico para cada sector y las necesarias labores de control para la correcta aplicación del mismo.
2. <u>Programa de gestión y prestación de servicios</u>: promueve la mejora en la calidad de los servicios prestados y el uso eficiente del transporte, entendido como un mejor aprovechamiento de la red existente y una potenciación de la cadena Intermodal o de la opción modal que proporcione mayor beneficio y rendimiento al sistema, bajo el principio de sostenibilidad económica.
3. <u>Programa de actuación inversora</u>: contempla las iniciativas de inversión para completar los grandes ejes estructurantes y los itinerarios de la red de transportes, así como el refuerzo de las conexiones Intermodales y la dotación de determinadas infraestructuras estratégicas, como las conexiones transfronterizas y la planificación de corredores de transporte multimodales, que potencien el modo más eficaz en cada corredor generando un trasvase de demanda hacia el mismo. Como inversión en la red ferroviaria convencional en la Región de Murcia están previstos varios proyectos:

- Proyecto de implantación del ancho UIC en el Corredor Mediterráneo (Barcelona- Alicante-Murcia- Cartagena). Este proyecto pretende garantizar la interoperabilidad ferroviaria en el Corredor Mediterráneo de mercancías con la implantación de ancho estándar europeo.
- Plataformas e instalaciones logísticas: ZAL de Murcia y El Gorguel.
- Variante de Alcantarilla-Javalí Nuevo-Alguazas-La Torre de Cotillas.
- Duplicación de vía y electrificación Chinchilla-Murcia-Cartagena

Fuente: Propuesta Española de desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte. Ministerio de Fomento

Red ferroviaria de mercancías. Horizonte RTE-T

Ministerio de Fomento.
S. E. de Infraestructuras, Transporte y Vivienda

PITVI
2012 – 2024

2. NUEVAS INVERSIONES EN RED CONVENCIONAL	
Mercancías	
Tipo de actuación	**Actuaciones**
Ancho UIC	Corredor Mediterráneo: Barcelona-Alicante-Murcia-Cartagena
Ancho UIC	Corredor Atlántico: Fuentes de Oñoro-Irún, Badajoz-Manzanares-Madrid-Zaragoza-Frontera francesa. Entorno de Madrid
Ancho UIC	Interoperabilidad RTE: Ancho de vía, señalización, instalaciones, electrificación 25 KV
Accesos a puertos	Algeciras
Accesos a puertos	Almería
Accesos a puertos	Barcelona (sólo ferroviario)
Accesos a puertos	Cádiz (Acceso a Bajo de la Cabezuela)
Accesos a puertos	Cartagena (Dársena Escombreras)
Accesos a puertos	Castellón
Accesos a puertos	Coruña
Accesos a puertos	Ferrol
Accesos a puertos	Marín
Accesos a puertos	Sagunto
Accesos a puertos	Sevilla
Accesos a puertos	Otras actuaciones
Apartaderos 750 m.	
Plataformas e instalaciones logísticas	A Coruña, Pontevedra, Vigo PLISAN, Monforte de Lemos, Zalia, Torrelavega, Muriedas, Júndiz, Lezo, Noain, Tudela, Monzón, PLHUS-Huesca, Zaragoza-Plaza, El Vallés, El Prat, Far Empordá, Penedés, Castellón, Valencia-Fuente de San Luis, Alicante, ZAL Murcia, El Gorguel, Ciudad Real, Albacete, Alcázar de San Juan, Talavera de la Reina, Toledo, Sevilla, San Roque, Córdoba, Linares, Antequera, Mérida, Badajoz, Madrid, El Bierzo, Benavente, León, Zamora, Salamanca, Miranda de Ebro, Burgos, Palencia, Area Central, Aranda de Duero, Soria, Arévalo, Ávila, Segovia, Valladolid, Arrúbal

II

Actuaciones y mapas

PITVI. II. Plan de infraestructuras y Transporte II.235*
Noviembre de 2013

x. **"Estudio del Mercado Logístico de la Región de Murcia". Instituto de Fomento, 2013 (actualizado a noviembre de 2015).**

En este estudio se analiza la demanda de transporte de mercancías desagregada por modo de transporte (Carretera, Marítimo, Ferrocarril y Aéreo), por producto (sectores), por ámbito (flujos desde o hasta Murcia en el ámbito Nacional e Internacional, sin considerar los tráficos intrarregionales) y por tipo de flujo (expedición y recepción). Cabe señalar la evaluación de tráficos del Mercado de Trasporte y Logística actual en el área de influencia de la Región de Murcia (Almería, Alicante y Albacete).

En el estudio se evalúan las demandas para cadenas logísticas de la Región de Murcia y sus segmentos asociados, destacando algunas como Agroalimentario, Metal, Químico y Plástico, Piedra y Mármol, Madera y Mueble, Energético y Otros.

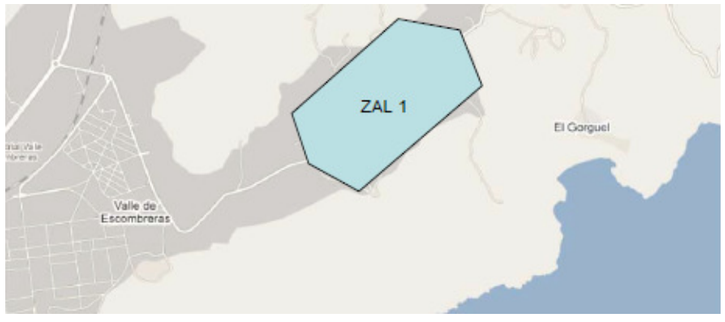
Adicionalmente, se incluye la previsión de demanda futura para horizontes en los años 2020, 2030 y 2040, así como las previsiones de evolución las mercancías susceptibles de ser captadas por el ferrocarril en esos mismos horizontes

xi. **"Estrategia para la ubicación de una Zona de Actividades Logísticas en la Comarca del Campo de Cartagena", Cámara de Comercio de Cartagena, 2013.**

En dicho estudio se concluye que la infraestructura logística en la Comarca del Campo de Cartagena es prácticamente inexistente en la actualidad y se analizan posibles alternativas de ubicación para implantar una nueva Zona de Actividades Logísticas, entre las que considera a Los Camachos.

- Ubicación tras la sierra de la Fausilla (ZAL 1)
- Ubicación en el polígono Los Camachos (ZAL 2)
- Ubicación al norte de Alumbres (ZAL 3)

Ubicaciones propuestas para la ZAL de Cartagena. ZAL 1 tras la sierra de Fausilla.



Fuente. "Estrategia para la ubicación de una Zona de Actividades Logísticas en la Comarca del Campo de Cartagena", Cámara de Comercio de Cartagena, 2013.

Ubicaciones propuestas para la ZAL de Cartagena. ZAL 2 Los Camachos.

Fuente. "Estrategia para la ubicación de una Zona de Actividades Logísticas en la Comarca del Campo de Cartagena", Cámara de Comercio de Cartagena, 2013.

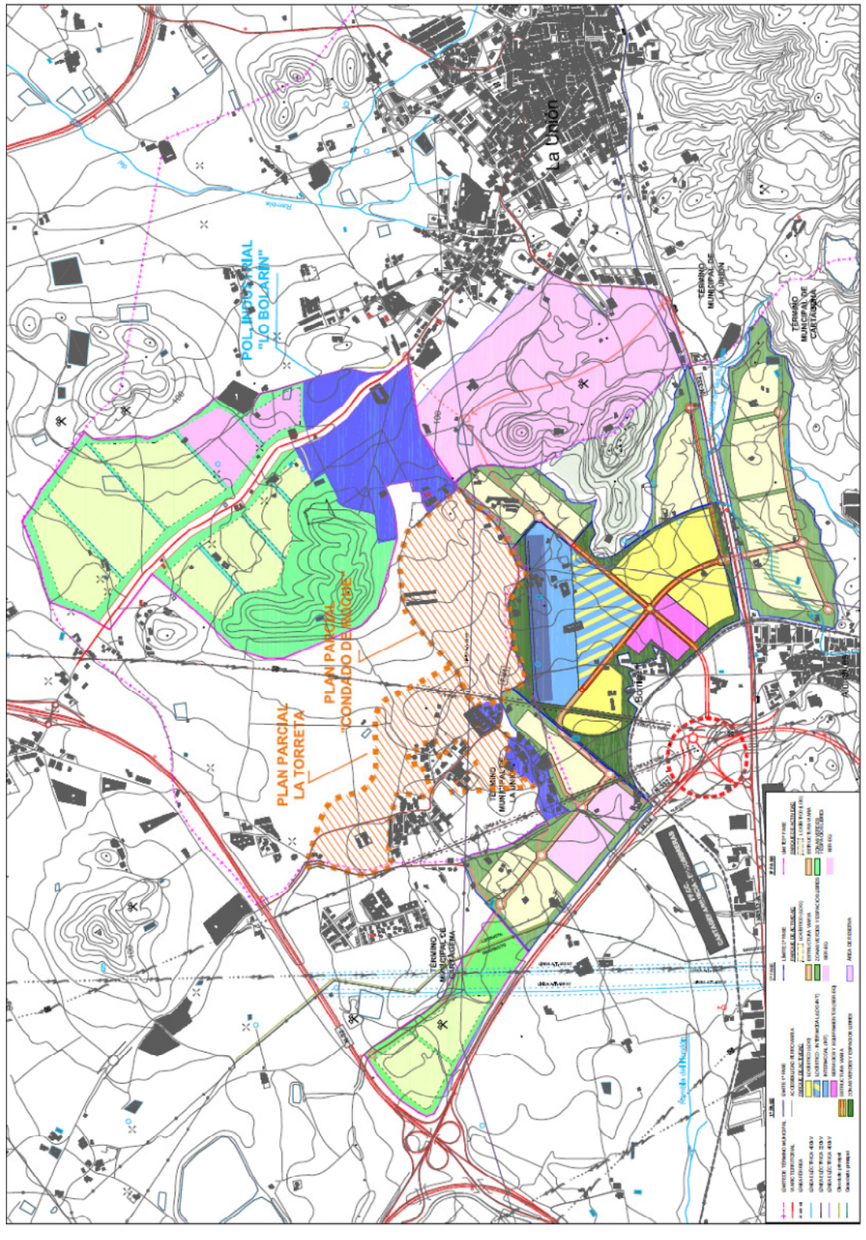
Ubicaciones propuestas para la ZAL de Cartagena. ZAL 3 al norte de Alumbres.

Fuente. "Estrategia para la ubicación de una Zona de Actividades Logísticas en la Comarca del Campo de Cartagena", Cámara de Comercio de Cartagena, 2013.

Este estudio desarrollado por la Cámara de Comercio de Cartagena elige como alternativa de ubicación la misma que el Plan de Nodos Logísticos de la Región de Murcia (La Unión o norte de Alumbres), y señala igualmente como principal inconveniente la necesidad de adquirir los terrenos (de propiedad privada) y modificar el Plan General de Ordenación Urbana.

Para la alternativa en Los Camachos señala como principales debilidades que no dispone de conexión ferroviaria y está relativamente lejos de la futura dársena de El Gorguel.

Ordenación propuesta para la alternativa Cartagena-La Unión.



Fuente. "Estrategia para la ubicación de una Zona de Actividades Logísticas en la Comarca del Campo de Cartagena", Cámara de Comercio de Cartagena, 2013.

xii. "Estrategia Logística de España", Ministerio de Fomento, presentada el 25 de noviembre de 2013.

El Ministerio de Fomento presentó la Estrategia Logística de España con el objetivo de "aumentar la competitividad de la industria y de la economía", a través del desarrollo de la intermodalidad y de reducir los costes logísticos, entre otras medidas. Para la coordinación y desarrollo de la misma se ha creado la Unidad Logística.

La Estrategia Logística, que se concreta en ese primer documento de Noviembre de 2013, se estructura según los siguientes contenidos:

- Análisis-diagnóstico de la logística en España
- Objetivos y directrices de la Estrategia Logística a nivel nacional
- Líneas de actuación y definición del Mapa Logístico de España
- Programación y evaluación de las propuestas
- Implantación de la Estrategia Logística

La elaboración de ese documento supone la culminación de una primera etapa en el desarrollo de la Estrategia Logística. Dicho desarrollo proseguirá con su puesta en práctica y el arranque de su aplicación. Como se describe en los capítulos finales del documento, en el proceso de implantación se llevarán a cabo las actuaciones, de acuerdo con una estructura de prioridades basada en criterios de eficiencia y oportunidad, con el fin de optimizar el uso de los importantes recursos disponibles.

Esta Estrategia (fundamentada en el PITVI 2012-2024) recoge 18 actuaciones prioritarias. Entre ellas se encuentra el impulso de Terminales Intermodales (entre ellas la de Murcia), integradas en el mapa logístico de España y conectadas con los principales Puertos del Mediterráneo (Línea 11, Línea 15 y Línea 18).

Los instrumentos de análisis, reflexión y cooperación creados entre las administraciones y con los sectores económicos privados para la elaboración de la Estrategia Logística se mantendrán y consolidarán en la nueva etapa de implementación de la Estrategia. Así deberán jugar un papel decisivo en la determinación de las prioridades de actuación, en la programación de las actuaciones y medidas, y en el seguimiento y evaluación de sus resultados.

En el análisis de infraestructuras existentes o planificadas, este documento recoge la presencia en el área de estudio del Centro de Transportes de Cartagena y Depósito Franco (como Centro de Transportes por Carretera), de la Instalación Logística de ADIF de Escombreras, de las terminales ferroportuarias del Puerto de Cartagena (sin convenio de conexión) y de la ZAL de Cartagena en fase de promoción. En ese encuadre logístico, las terminales logísticas intermodales de ZAL Murcia y El Gorguel se consideran en la Estrategia de tipo "interés prioritario para las Comunidades Autónomas".

Respecto a la demanda existente, se destacan algunos flujos de transporte de mercancías por carretera con origen o destino en la provincia de Murcia como unos de los principales de la península, no así para el caso del transporte ferroviario (pues son de menor importancia relativa en el conjunto español para el año 2011).

Por otra parte, respecto a la estimación del transporte captable por el modo ferroviario, en el horizonte del PITVI, se estima que un total de 13.777 Mt-km podrían ser captadas por el ferrocarril, provenientes de tráficos que actualmente se realizan por carretera. La mayor parte de estos tráficos procederían de la mercancía general y del sector de la automoción (9,6 y 2,1 Mt-km, respectivamente).

Los criterios y directrices de la actuación que se diseñe deberá estar en consonancia con lo establecido en la Estrategia Logística de España, por lo se analizarán y tendrán en consideración.

Principales flujos interprovinciales de mercancías por carretera (Mt en 2011).

Fuente. "Estrategia Logística de España". Ministerio de Fomento, 2013.

La Red Transeuropea de Transporte (RTE-T) se configura como un conjunto planificado de redes prioritarias de transporte pensadas para facilitar la comunicación de personas y mercancías a lo largo de toda la Unión Europea.
El acceso ferroviario para mercancías a Cartagena/Escombreras se enmarca en el Corredor Mediterráneo como parte de la Red Básica (Core Network) que debe estar ejecutada antes de 2031.

xiii. "Estudio de impacto económico regional del Puerto de Cartagena", por la Universidad Politécnica de Cartagena, 2014.

En este estudio se analiza fundamentalmente:

- El marco normativo de los servicios portuarios.
- Tendencias recientes en la industria del transporte marítimo y en la prestación de los servicios portuarios.
- Las principales cifras del Puerto de Cartagena. Características físicas, evolución de tráficos y patrones de especialización.
- Evaluación de la actividad económica generada por la industria portuaria y la industria dependiente.
- Evaluación de la actividad económica generada por los cruceros.
- Evaluación global de la actividad económica generada por el Puerto de Cartagena.

Se tendrán en consideración los análisis realizados en este estudio para la evaluación de la actividad portuaria y las necesidades asociadas que tengan potencial implantación en la nueva Zona de Actividades Logísticas.

xiv. Plan Estratégico Región Murcia PERM 2014-2020" – Plan IRIS, presentado el 18 de marzo de 2014.

El Plan Estratégico de la Región de Murcia (PERM) pretende ser la hoja de ruta de la Región para el periodo que se inicia desde el momento de redacción hasta el 2020. Éste se articula en base a 3 objetivos prioritarios y 7 líneas estratégicas.

La situación de partida difiere enormemente de la que había años atrás cuando se trabajó en la definición del Plan Estratégico de la Región de Murcia 2007-2013. Los principales indicadores socioeconómicos se encuentran en una situación mucho más desfavorable que entonces debido principalmente a los estragos que la crisis ha generado con especial virulencia en nuestro país. En este contexto, se presenta un reto esencial: entender correctamente la evolución económica, fiscal, ambiental y social de la Región de Murcia en los últimos años y lograr determinar los factores clave.

En ese sentido, el nuevo Plan Estratégico incluye la utilización conjunta de técnicas de trabajo de gabinete y el desarrollo de técnicas participativas, que ayuden a complementar dicho análisis con la participación de las personas expertas y agentes socioeconómicos relevantes de la Región, y, en algunos casos, de la ciudadanía en general, con incidencia especial sobre el personal encargado de los diversos ámbitos de debate en las distintas Consejerías del Gobierno de la Región de Murcia. El cruce de estos dos procedimientos proporcionará los elementos de juicio para el diagnóstico de la posición estratégica y perspectivas de la Región de Murcia, la definición de prioridades estratégicas, la formulación de líneas de acción y las propuestas de gasto.

En ese sentido, se llevó a cabo la celebración de mesas de trabajo verticales y transversales, en el que las personas más relevantes de la Región de Murcia tratarán de dar su visión particular en relación con la situación actual y perspectivas futuras de ciertos sectores en la Región. Los integrantes de estas mesas son representantes del mundo empresarial, de las instituciones de la Región, agentes sociales, universidades, y largo etcétera que, en conjunto, conforman el amplio tejido social de esta Comunidad. Se trata de 23 mesas sectoriales, 9 de ellas verticales y 14 transversales. De entre todas ellas, destaca la relacionada con la logística y el transporte.

En esa mesa se destacaron algunos de los principales obstáculos y lagunas para el sector de la logística y el transporte con incidencia en el presente estudio como son la reducción de la demanda de algunos sectores

fundamentales muy relacionados con la necesidad de transportar o de ser transportados (turismo y productos agrícolas) desde la Región de Murcia, lo que supone un descenso en el nivel de negocio; y un sistema ferroviario todavía deficiente, contando con limitadas conexiones (especialmente con las aéreas) y el transporte aéreo no ha conseguido despegar del todo.

Entre las actuaciones recogidas por el Plan, son de especial importancia aquí las relativas a la línea estratégica 5 de Infraestructuras, con una serie de Recomendaciones y Actuaciones para la mejora de la conectividad. En materia de Infraestructuras Ferroviarias, contempla:

- Línea 5.2.1: Finalizar las obras de la primera fase del Corredor Mediterráneo (tercer carril) para el tramo entre Alicante-Murcia-Puerto de Cartagena en 2016, así como, acometer la compleción del Corredor Ferroviario Mediterráneo en el horizonte 2020.
- Línea 5.2.3: Implantar la intermodalidad y la interoperabilidad entre todos los modos de transporte. Mejora de las conexiones viarias y ferroviarias con los diferentes nodos y plataformas logísticas multimodales y entre sí: Puerto de Cartagena, Puerto de El Gorguel, ZAL de Murcia, y ZAL de Cartagena-El Gorguel.
- Línea 5.5.1: Desarrollar las ZAL de Murcia y la ZAL de Cartagena-El Gorguel (iniciativa recogida en la Red Transeuropea de Transporte) con las terminales ferroviarias asociadas.

A partir de ahí se definen unos escenarios presupuestarios de las actuaciones de la CARM (Plan de Gobierno 2014-2020), así como una serie de indicadores y valores objetivo para cada uno de ellos que conforman el Cuadro de Mando de Seguimiento, de manera que se pueda realizar un seguimiento del cumplimiento de los mismos a lo largo del período temporal de desarrollo.

2. 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)

Con fecha de Enero de 2017, la Unión Temporal de Empresas formada por las consultoras **TRN INGENIERÍA Y GETINSA-PAYMA**, elaboraró el ESTUDIO DE VIABILIDAD TÉCNICA Y ECONÓMICA PARA EL DESARROLLO DE LA PLATAFORMA LOGÍSTICA INTERMODAL DE CARTAGENA EN EL PARQUE INDUSTRIAL DE LOS CAMACHOZ (ZAL DE CARTAGENA**). Las determinaciones de dicho estudio han servido de base para la formulación del presente AVANCE DE LA ACTUACIÓN DE INTERÉS REGIONAL DE LA ZONA DE ACTIVIDADES LOGÍSTICAS DE LOS CAMACHOS.**

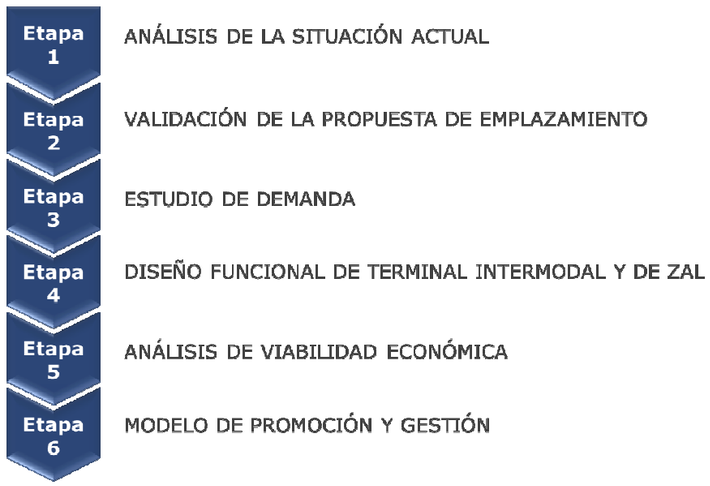
El estudio surge de la voluntad del gobierno de la Región de Murcia de planificar el desarrollo de suelo logístico para atender las necesidades de las actividades económicas y productivas de la región del Área de Cartagena y del Mar Menor, a la vez que las relativas al Puerto de Cartagena, tanto para sus instalaciones actuales como para las planificadas en el Gorguel.

La implantación de una Plataforma Logística Intermodal en Cartagena (ZAL de Cartagena) tiene como objetivos impulsar un transporte combinado eficiente en base a la intermodalidad ferroviaria y portuaria, y el desarrollo de la actividad logística de gran valor añadido, para incrementar la competitividad de las empresas, la actividad económica y el empleo en la zona.

Para confirmar este emplazamiento de la ZAL de Cartagena, el dimensionamiento adecuado, la operatividad y la construcción por fases de la Terminal Intermodal y de las restantes instalaciones de la ZAL, y asegurar su implementación en los plazos que se establezcan se elaboró el Estudio de Viabilidad Técnica y Económica de la ZAL, que englobaba:

- El encaje territorial y urbanístico de la ZAL, para la inserción de la actuación en la estructura territorial, analizando el impacto socioeconómico y territorial, la viabilidad urbanística, y la integración en el sistema de comunicaciones y con las restantes infraestructuras básicas del territorio.
- El mercado logístico y el potencial trasvase de mercancías al ferrocarril a operar desde la ZAL, con el diseño y dimensionamiento funcional y técnico de la Terminal Intermodal y de la ZAL que resulte más eficiente desde el punto de vista de la demanda de suelo logístico y de la operatividad ferroviaria.
- Estudio económico-financiero de la TI y de la ZAL de Cartagena, analizando organismos y entidades participantes, fases, costes, plazos y calendario de ejecución, análisis de rentabilidad financiera en base al modelo o modelos de negocio posibles, y las fórmulas de promoción y gestión más adecuadas para poder contar con la colaboración público-privada.

Con esos objetivos principales, el Estudio de Viabilidad Técnica y Económica se dividió en un total de seis (6) etapas diferenciadas que se presentan a continuación y cuyas conclusiones fundamentales se resumen a continuación.



2.1 ETAPA 1: ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL

Además de la recopilación y análisis de los estudios previos realizados y el reconocimiento territorial del ámbito de actuación, en la etapa 1 del estudio elaborado por **TRN INGENIERÍA-GETINSA-PAYMA** se caracterizaron aspectos relativos a las actividades económicas e industriales más destacadas de la comarca y del puerto de Cartagena, identificando y evaluando la oferta y demanda de servicios de transporte de mercancías y de logística asociados.

El análisis confirmó que la oferta de servicios auxiliares al transporte y al transportista y la oferta de suelo para el desarrollo de actividades logísticas es insuficiente para atender la demanda potencial existente en la zona. En este sentido, los sectores implicados demandan suelo logístico en naves mayores y con edificabilidades menores, a precios más reducidos que los existentes históricamente. Asimismo, demandan mayores espacios para los servicios auxiliares al transporte, a las personas y a las empresas.

No existe una infraestructura nodal con instalaciones y capacidad suficientes para atender de forma completa y sinérgica las demandas logísticas comarcal y portuaria del ámbito.

2.2 ETAPA 2: VALIDACIÓN DE LA PROPUESTA DE EMPLAZAMIENTO

En la Etapa 2 se realiza un Análisis-Diagnóstico del encaje territorial y urbanístico de la Terminal Intermodal y la ZAL en el Parque Industrial de Los Camachos.

La concepción de la ZAL parte de su vinculación al Puerto de Cartagena, nodo prioritario de la Red Transeuropea de Transportes con una importante ampliación para una nueva dársena de contenedores y consiguiente demanda de transporte intermodal, y de su ubicación en uno de los principales polos industriales y de mayor concentración de empresas en la Región (Complejo de Actividades Económicas, Dotacionales e Industriales -CAEDI- de Cartagena – Los Camachos) con accesos asegurados a la red viaria de alta capacidad y conexión prevista con el Corredor Ferroviario Mediterráneo.

Parece existir un consenso generalizado a nivel social y empresarial de que el emplazamiento idóneo para la Plataforma Logística Intermodal de Cartagena debe ser el Parque Industrial de Los Camachos, lo que pasa por una confirmación de las expectativas teniendo en cuenta las ventajas e inconvenientes de esta alternativa en cuanto a una centralidad equilibrada entre la demanda logística metropolitana y comarcal y la demanda logística portuaria.

En la etapa 2 del Estudio de Viabilidad realizado por la UTE TRN-GETINSA-PAYMA se realizó un análisis DAFO donde queda sobradamente justificada la idoneidad de Los Camachos como emplazamiento de la plataforma logística intermodal y Zona de Actividades Logísticas de Cartagena de que es objeto el presente estudio.

En dicho análisis, se identificaron en mayor medida aspectos positivos que negativos para el emplazamiento de la ZAL en Los Camachos. Por otro lado, buena parte de las debilidades identificadas tienen un carácter temporal histórico que pueden ser subsanadas con las actuaciones propuestas en materia de accesibilidad viaria y ferroviaria y desarrollo de la intermodalidad.

Otra de las debilidades más acusadas que puede revertirse con la implantación de una Zona de Actividades Logísticas es la alta estacionalidad de las exportaciones del sector hortofrutícola, motor económico de la Comarca del Campo de Cartagena, combinando las exportaciones del propio sector con las importaciones de otras empresas dedicadas a distintas actividades.

La privilegiada posición de Los Camachos con respecto a la red viaria de la Región de Murcia, enmarcado entre las autovías AP-7 y CT-32, y con accesos directos a la A-30 y la regional CT-34, dota a Los Camachos de unas comunicaciones de gran capacidad y rapidez con los nodos más importantes a nivel nacional.

Entre las fortalezas y oportunidades que se pueden destacar de la ubicación de Los Camachos está la orografía y, sobre todo, la calificación urbanística que tiene la parcela en la actualidad.

La orografía que presenta la parcela, con una pendiente poco acusada y prácticamente llana en su totalidad evita la necesidad de grandes movimientos de tierras que encarecen la urbanización y pudieran disuadir a las empresas de implantarse en la ZAL.

La titularidad del SEPES del total de los terrenos de Los Camachos Norte y la gran disponibilidad de suelo, reduce y facilita la tramitación y gestionabilidad del proyecto, además de la ventaja que supone la calificación que tienen los suelos.

En definitiva, la ubicación de Los Camachos es un lugar muy adecuado desde todos los puntos de vista para acoger la futura ZAL de Cartagena por todos los motivos anteriormente expuestos.

2.3 ETAPA 3: ESTUDIO DE LA DEMANDA POTENCIAL DE LA TERMINAL INTERMODAL Y LA ZAL DE LOS CAMACHOS

En la Etapa 3 del estudio se identificaron y caracterizaron los sectores productivos y las cadenas logísticas, así como los flujos de transporte de mercancías relacionados con la logística comarcal y portuaria del ámbito de estudio. Asimismo, se abordó el estudio de mercado logístico de la ZAL de Cartagena.

De la información recabada gracias al trabajo de campo llevado a cabo durante la elaboración de la Etapa 3 y de los sondeos de mercado anteriores (2008 y 2016), una vez contrastados y depurados, se concluye que el conglomerado empresarial de la Comarca del Campo de Cartagena y la Región de Murcia demandan unos espacios y unos servicios que podrían ser ofertados en la futura ZAL y Terminal Intermodal de Cartagena.

Se recabaron unas necesidades de más de 35,1 Has de parcela neta en el Área Logística. Además de las necesidades identificadas en el trabajo de campo de 2017, y gracias al trabajo de confrontar las bases de datos de los diferentes sondeos realizados, se puede complementar el análisis con resultados, una vez depurados convenientemente, de los sondeos de 2008 y 2016, adicionando más de 15,2 Has de parcela neta. Por otra parte, y de acuerdo a los análisis de los tráficos portuarios previsibles en la Nueva Dársena del Gorguel, se generarían unas demandas de suelo logístico neto adicionales, en el año horizonte (2050), de unas 98,8 Has de parcela neta.

Adicionalmente a la superficie de parcelas netas para usos logísticos, se ha constatado la necesidad de trasladar y ampliar el Centro de Transportes y Depósito Franco de Cartagena con objeto de atender la demanda insatisfecha actual y futura. En ese sentido, se han obtenido unas necesidades de 374 plazas para el estacionamiento de vehículos pesados, además de claros requerimientos de arrendamiento de espacios en almacenes multicliente tanto en régimen general como en régimen aduanero. También se ha contrastado la necesidad por parte de las empresas transportistas y demás operadores de la prestación de otros servicios complementarios en el Centro de Transporte que supondrían, junto con el estacionamiento, unas necesidades de superficie neta de más de 12 Has.

De esta manera, las demandas totales de suelo logístico, en el corto-medio plazo y medio-largo plazo, son las siguientes:

Demandas totales de suelo logístico

	Parcelas logísticas netas	Centro de Transporte
Corto-Medio plazo	35,1+15,2 Has	10,3 Has
Medio-Largo plazo	98,8 Has	2,4 Has
Superficie Neta	**149,1 Has**	**12,7 Has**

Fuente. Estudio de Viabilidad. UTE TRN-GETINSA-PAYMA

En total 161,8 Has de superficie neta que, con un aprovechamiento medio de entre el 55% y el 60%, suponen entre 269,7 y 294,2 Has de superficie bruta.

Adicionalmente se reservará una superficie suficiente como Reserva Estratégica de suelo a escala interregional para actividades económicas del CAEDI Cartagena-Los Camachos, de acuerdo con las Directrices y Plan de Ordenación Territorial del Suelo Industrial de la Región de Murcia, en el entorno de las 14-15 Has. Por último, y siguiendo la filosofía del Polígono Industrial de Camachos Sur, podría resultar atractivo para el conjunto del sector contar con un espacio reservado para el uso terciario. De esa forma, y manteniendo este uso en el interior del eje estructurante ya existente, se consideran unas superficies por un total de entre 16 y 17 Has para uso terciario.

Todo ello, supondría que en el año horizonte, las necesidades totales en el ámbito de estudio equivaldrían a una superficie bruta de entre 323 y 350 Has. Dicha superficie estaría completando en su práctica totalidad el sector SPCN de Camachos Norte.

Del lado de los servicios que deberían ser ofertados en la futura ZAL cabría destacar, a raíz del interés demostrado por los encuestados, los siguientes servicios:

- Estacionamiento de vehículos ligeros,
- Recinto controlado y vigilado en toda la ZAL,
- Control de acceso con reconocimiento de matrículas y transmisión de datos a la empresa,
- Redes de telecomunicaciones (datos y voz),
- Zonas de estacionamiento específicas para vehículos con mercancías peligrosas,
- Zonas de estacionamiento específicas para vehículos frigoríficos con conexión eléctrica,
- Zonas de estacionamiento específicas para vehículos con mercancías valiosas,
- Zonas de descanso,
- Aseo personal (duchas/servicios), y
- Alojamiento.

Entre los servicios de que el Centro de Transporte debe dotarse, deben destacarse los siguientes:

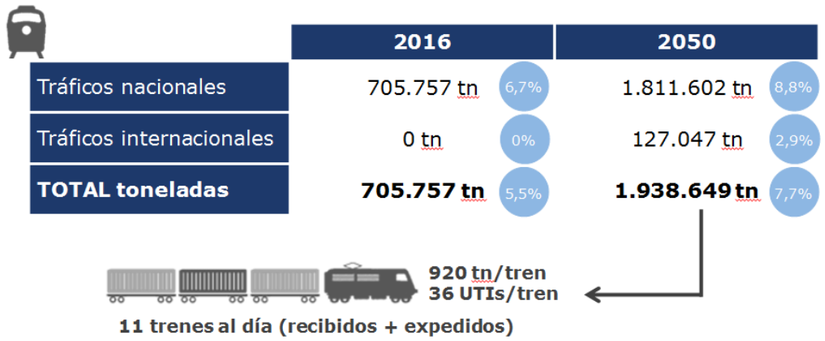
- Servicio de Taller,
- Servicio de compra de repuestos,
- Lavadero homologado para todo tipo de vehículos y mercancías,
- Báscula pública homologada,
- Servicio de seguridad 24 horas. Presencia física y CCTV,
- Control de accesos 24 horas,
- Vallado perimetral,
- Aparcamiento para turismos y vehículos ligeros,
- Gasolinera, y
- Proximidad a almacenes y oficinas.

En relación al **análisis de demanda para la Terminal Intermodal de Cartagena**, se ha elaborado un modelo específico de captación del modo ferroviario respecto a los datos de transporte de carretera recogidos en la Encuesta Permanente del Transporte de Mercancías por Carretera, que elabora anualmente el Ministerio de Fomento, empleando el más reciente correspondiente al año 2016.

Definida el área de captación probable de la terminal, se aplican los filtros y consideraciones definidas en el modelo para los escenarios nacional e internacional, resultando un volumen de mercancías captable por ferrocarril en la terminal de la ZAL de Cartagena de 705.757 toneladas para 2016.

Para estimar el crecimiento temporal hasta el año horizonte, se consideraron unos escenarios temporales de crecimiento de los tráficos por carretera basados en los del “Estudio de Mercado Logístico de la Región de Murcia” y actualizados con las últimas previsiones del FMI, se volvió a aplicar el modelo de captación específico y se obtuvo que el tráfico captable alcanzaría en 2050 las 1.938.649 toneladas.

Resultados del Modelo y tráficos previsibles



Fuente. Estudio de Viabilidad. UTE TRN-GETINSA-PAYMA

Esto supone que para el año horizonte 2050 se deberían operar en la terminal intermodal un total de 144.584 TEUs, de acuerdo al modelo de captación desarrollado específicamente para el estudio.

Adicionalmente, y de acuerdo a las encuestas realizadas, se identificó un potencial tráfico de 500.000 toneladas anuales de graneles sólidos, que también han sido considerados para su tratamiento específico en la futura terminal intermodal.

Una vez calculado el tráfico que debería operarse en la Terminal Intermodal, se estima que la terminal intermodal debería llegar a atender un total de 11 trenes de contenedores al día (recibidos + expedidos), y adicionalmente otros 4 trenes graneleros diarios (recibidos + expedidos) en una derivación particular en la que pudiesen cargar desde un silo.

2.4 ETAPA 4: VIABILIDAD TÉCNICA Y DISEÑO FUNCIONAL DE LA TERMINAL INTERMODAL Y DE LA ZAL

La actuación completa se concibe como una Plataforma Logística Intermodal Multicentro en la que se pueden diferenciar fundamentalmente tres áreas funcionales:

- Área Logística,
- Área o Centro de Servicios (Centro de Transportes y Depósito Franco),
- Área o Terminal Intermodal.

Se denomina multicentro por el hecho de no concebirse en una única ubicación, sino que resulta más adecuado desde el punto de vista funcional, operativo y económico plantear dos centros o ubicaciones para el desarrollo de las instalaciones necesarias.

De esa forma, el conjunto de la Zona de Actividades Logísticas se situaría en el sector Camachos Norte (SPCN), suelo patrimonial del SEPES, albergando tres unidades de actuación diferenciadas que abarcarían fundamentalmente dos de las áreas funcionales: la logística y la de servicios.

Por otra parte, y con objeto de tratar de viabilizar la actuación y dotarla de la máxima funcionalidad en el horizonte temporal, las instalaciones de la Terminal Intermodal se ubicarían al suroeste del Polígono Industrial de Los Camachos sobre una posible variante ferroviaria de la ciudad de Cartagena para tráfico de mercancías que formaría parte de la Red Ferroviaria de Interés General, y por tanto competencia y suelo demanial del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF).

En el estudio de viabilidad se planifica la ejecución de la Zona de Actividades Logísticas por fases, en tres Unidades de Actuación, que podrían ser a su vez faseadas para alcanzar la ejecución completa.

Por otro parte y para garantizar a futuro una adecuada conectividad del sector, se propone la ejecución de un viario de conexión, como prolongación del viario interno que enlaza con la autovía CT-32, hacia el oeste con el enlace con la AP-7 en La Aparecida,

2.5 ETAPA 5: ANÁLISIS DE LA VIABILIDAD ECONÓMICA

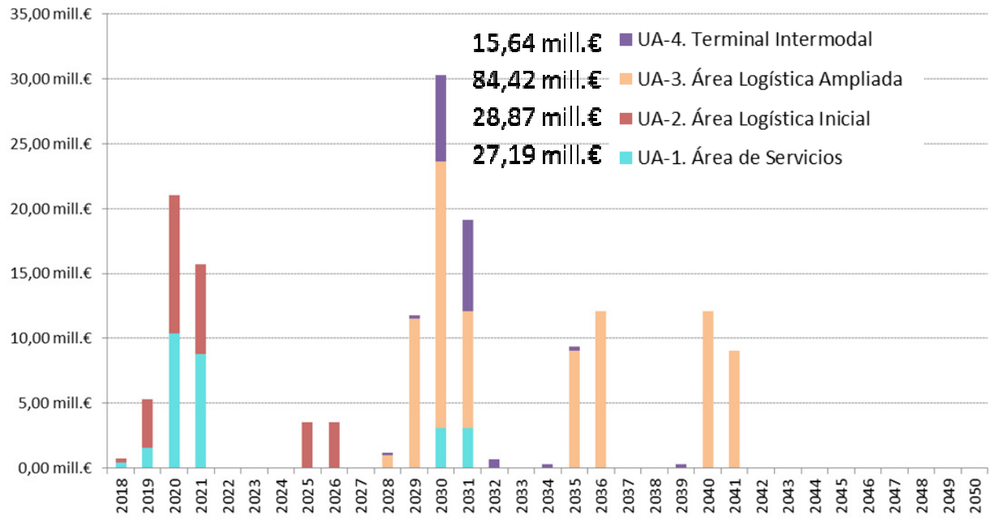
En la Etapa 5 del estudio se realizó un análisis de la viabilidad económica de las actuaciones, acometiendo un análisis de estructuración económica de acuerdo a distintos modelos de negocio, estudiando las posibilidades de financiación de acuerdo al tipo de proyecto analizado y considerando las posibilidades de colaboración público-privada. Asimismo se llevó a cabo la modelación económico-financiera para analizar el proyecto en conjunto así como las alternativas independientes para la ZAL, Terminal Intermodal y Unidades de Actuación consideradas. Finalmente se llevó a cabo un análisis de sensibilidad del modelo a las principales variables y un análisis de riegos de las medidas de prevención y mitigación de los mismos y que favorezca la inversión.

Segú las conclusiones del estudio en esta etapa, 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 (acceso viario oeste, variante ferroviaria e instalación técnica de la Terminal Intermodal).

Es primordial una vinculación del sector privado tanto para el aseguramiento de la demanda suficiente como para la articulación de los mecanismos de colaboración público-privada que permitan una optimización y especialización de la oferta de servicios logísticos de calidad.

Las variables consideradas en el modelo económico han mantenido en todo momento los criterios de prudencia y adecuación a las condiciones de mercado existentes y singularidades de la tipología de proyecto y del ámbito. En ese sentido, se ha considerado además un cronograma de implementación lo más realista posible desde el punto de vista del consultor.

Cronograma de inversiones por unidad de actuación



Fuente. Estudio de Viabilidad. UTE TRN-GETINSA-PAYMA

El análisis de los índices de rentabilidad antes de financiación e impuestos arrojan que todas y cada una de las unidades de actuación contempladas resultan, desde el punto de vista estrictamente económico, viables; aunque reflejan, por lo modesto de los resultados, la necesidad de la implicación pública y de la consecución de ayudas y subvenciones así como deuda de tipo blando.

Índices de rentabilidad antes de financiación e impuestos

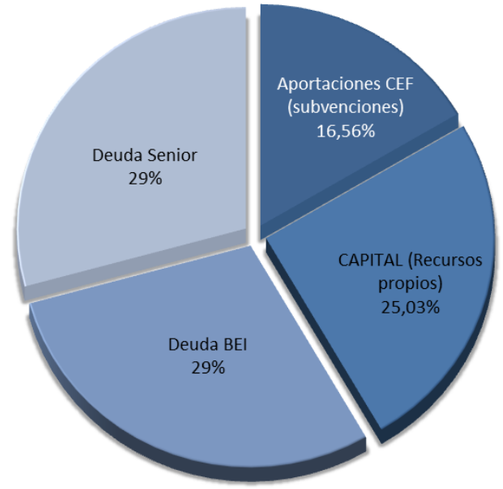
	RESULTADOS ANTES DE FINANCIACIÓN E IMPUESTOS	
ESCENARIO ANALIZADO	**TIR proyecto**	**VAN proyecto (Tasa de descuento = 4%)**
UA-1. ÁREA DE SERVICIOS. CENTRO DE TRANSPORTES y DEPÓSITO FRANCO	4,51%	1,93 mill.€
UA-2. ÁREA LOGÍSTICA INICIAL	4,75%	1,38 mill.€
UA-4. TERMINAL INTERMODAL	4,71%	1,35 mill.€
UA-3. ÁREA LOGÍSTICA AMPLIADA	10,47%	25,25 mill.€
UA-1 + UA-2	4,59%	3,30 mill.€
UA-1 + UA-2 + UA-4	4,61%	4,21 mill.€
UA-1 + UA-2 + UA-3 + UA-4	6,12%	21,27 mill.€

Fuente. Estudio de Viabilidad. UTE TRN-GETINSA-PAYMA

Como mecanismos de financiación se consideró en el Estudio que los más pertinentes y factibles para el proyecto son las subvenciones del Conecting Europe Facility (CEF), del que ya ha recibido subvención para los estudios y proyectos, así como la financiación del BEI y la financiación de banca comercial a largo plazo. Asimismo, se considera necesaria la aportación de fondos propios de los promotores en el entorno del 20-30%.

Tras la inclusión de la estructura de financiación y los impuestos pertinentes, los índices de rentabilidad económica para los modelos que combinan las diferentes unidades de actuación arrojan resultados positivos, siendo el proyecto una inversión rentable. El caso más favorable es el que considera el proyecto al completo, con las unidades de actuación UA-1, UA-2, UA-3 y UA-4.

Modelo UA-1 + UA-2 + UA-3 + UA-4. Estructura de financiación propuesta



INVERSIÓN	**IMPORTE**
IMPORTE TOTAL DE LAS INVERSIONES	**156.118.780 €**
ESTRUCTURA DE FINANCIACIÓN	**IMPORTE**
Aportaciones CEF (subvenciones)	26.915.047 €
CAPITAL (Recursos propios)	40.696.153 €
DEUDA	
Deuda BEI	47.478.846 €
Deuda Senior (Banca Comercial)	47.478.846 €
TOTAL FINANCIACION	**162.568.892 €**

Fuente. Estudio de Viabilidad. UTE TRN-GETINSA-PAYMA

Modelo UA-1 + UA-2 + UA-3 + UA-4. Índices de rentabilidad

RESULTADOS	
TIR del PROYECTO (sin subvenciones)	4,45%
TIR del PROYECTO (con subvenciones)	6,41%
TIR del CAPITAL	8,76%

VAN proyecto (tasa dto. 4%) = 22.239.801 €

Fuente. Estudio de Viabilidad. UTE TRN-GETINSA-PAYMA

Los análisis de sensibilidad y de riesgos realizados demuestran que deben irse tomando medidas preventivas y considerando las de mitigación para encauzar el proyecto desde etapas tempranas y lograr alcanzar los rendimientos previstos.

Por todo lo anterior, se considera que el proyecto relativo a la Zona de Actividades Logísticas y Terminal Intermodal de Cartagena es viable desde el punto de vista económico.

2.6 ETAPA 6: FÓRMULA DE PROMOCIÓN Y GESTIÓN DE LA TERMINAL INTERMODAL Y DE LA ZAL

En la Etapa 6 del Estudio se analizaron las posibles fórmulas de promoción y gestión de la Plataforma Logística Intermodal de Cartagena. En este caso es razonable considerar que, junto con un proceso de promoción en fases, con inversión de recursos en el desarrollo de suelo y su posterior recuperación con su venta (entidad promotora), se lleve a cabo un modelo de gestión mediante la creación de una entidad gestora. Esta entidad gestora, con una actividad continuada, se ocuparía del eventual alquiler de parte de los terrenos desarrollados, así como de la operación y mantenimiento de determinados servicios y dotaciones, contribuyendo de este modo al control público de la actuación.

De entre los modelos de gestión, podrían ser factibles tanto la sociedad mercantil como la sociedad concesionaria:

i) Sociedad mercantil, bien cien por cien pública o bien mixta. Esta solución es factible aparentemente ya que, bien articulada la asignación de riesgos y aplicando los criterios de mercado en ingresos y costes / gastos, podría considerarse a esta sociedad mercantil como una unidad de mercado y no englobarse dentro del perímetro del sector público, evitando de este modo la consolidación.

ii) Sociedad concesionaria. Por último, esta solución también podría ser factible en cuanto a los objetivos pretendidos de no consolidación mediante una adecuada asignación de riesgos al socio privado (concesionaria) de manera que asuma la mayoría de los riesgos de construcción y de los riesgos de explotación.

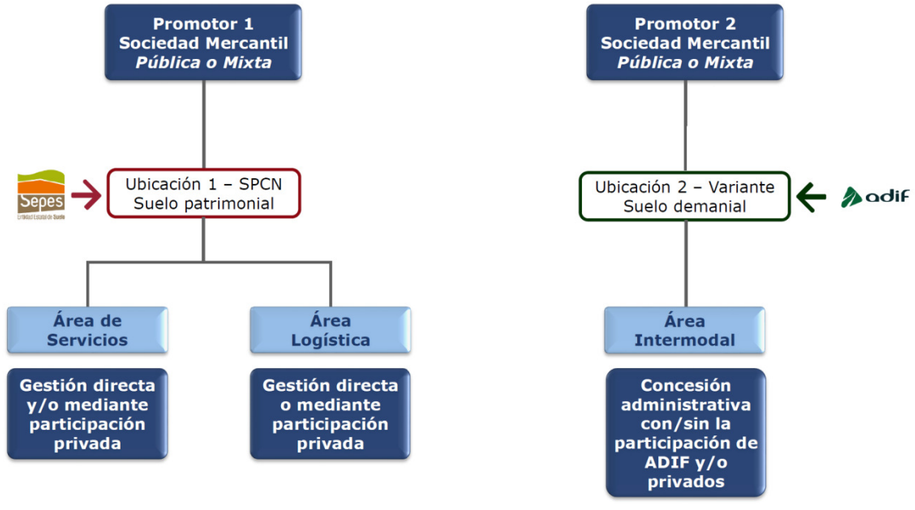
Parece conveniente el uso de estructuras de colaboración público-privada por las ventajas que conlleva para la Administración pública implicada, en concreto:

i) Libera al Sector Público del proceso de búsqueda de financiación para acometer las inversiones previstas.

ii) Posibilidad de que no aumente el volumen de déficit y endeudamiento públicos y, por tanto, de no limitar la capacidad para ejecutar nuevas inversiones si se cumplen los criterios contables Sistema Europeo de Cuentas Nacionales y Regionales de la Unión Europea (“SEC-2010”), explicado en el capítulo siguiente.

iii) Capacidad de una potencial mayor eficiencia y eficacia en la gestión de las obras y servicios públicos.

Modelos de Gestión para la ZAL y la Terminal Intermodal



Fuente. Estudio de Viabilidad. UTE TRN-GETINSA-PAYMA

3. JUSTIFICACIÓN DE LA TRAMITACIÓN MEDIANTE ACTUACIÓN DE INTERÉS REGIONAL DE LA ZAL DE LOS CAMACHOS

El **artículo 31. Definición** del **Capitulo V-Actuaciones de Interés Regional- de la LOTURM** define las Actuaciones de Interés Regional como aquellas que hayan de beneficiar a la Región en el ámbito de los servicios públicos, la economía, la conservación del medio ambiente y del patrimonio histórico y la mejora de la calidad de vida y, en general, encaminadas al logro de los objetivos generales de la ordenación del territorio, y que por su magnitud, importancia o especiales características trascienda el ámbito municipal.

En el punto 4 del citado artículo se indica que podrán ser objeto de declaración como Actuación de Interés Regional las siguientes actividades:

a) La ordenación y gestión de zonas del territorio para facilitar el desarrollo económico y social de la Región, mediante actuaciones en materia de vivienda, actividades económicas, infraestructuras, dotaciones, equipamientos y servicios y otras análogas.
b) La implantación territorial de proyectos de infraestructuras, dotaciones e instalaciones de interés comunitario y alcance supramunicipal.

La implantación de una Zona de Actividades Logísticas en Los Camachos así como la ejecución de una Terminal Intermodal va a suponer una inversión, según el Estudio de Viabilidad, de aproximadamente ciento cincuenta y seis millones de euros (156.000.000 €).

En el estudio de demanda se concluyó que el conglomerado empresarial de la Comarca del Campo de Cartagena y la Región de Murcia demandan unos espacios y unos servicios que podrían ser ofertados en la futura ZAL y Terminal Intermodal de Cartagena. Las demandas brutas de suelo logístico son superiores a las 250 has en el corto-medio plazo y de casi 300 has en el largo plazo.

Por otro lado, de acuerdo con las Directrices y Plan de Ordenación Territorial del Suelo Industrial de la Región de Murcia, se pretende la reserva de una superficie de suelo como Reserva Estratégica de suelo a escala interregional para actividades económicas del CAEDI Cartagena-Los Camachos.

En relación al análisis de demanda para la Terminal Intermodal de Cartagena, resultando un volumen de mercancías captable por ferrocarril en la terminal de la ZAL de Cartagena de 705.757 toneladas para 2016. Este tráfico captable alcanzaría en 2050 las 1.938.649 toneladas de las que parte se deberían a tráficos internacionales. Se estima que la terminal intermodal debería llegar a atender un total de 11 trenes de contenedores al día (recibidos + expedidos), y adicionalmente otros 4 trenes graneleros diarios (recibidos + expedidos).

La implantación de las infraestructuras necesarias para el funcionamiento de la ZAL y Terminal Intermodal requieren de actuaciones de conexión a la red general ferroviaria y viaria pertenecientes a la Administración estatal.

Dadas las características de la actuación, se requiere de agilidad en los plazos de implantación de las distintas infraestructuras, pues parte de las actuaciones vienen financiadas a través de mecanismos europeos que tienen establecidos calendarios de ejecución.

Por todo lo anteriormente expuesto, y en base a todos los estudios, planes y estrategias realizados a lo largo de distintas etapas y puestos de manifiesto en el apartado 1, queda patenten la relevancia que tiene el proyecto dentro de la Región de Murcia, así como a nivel nacional y europeo.

Se considera que el Instrumento de Ordenación Territorial adecuado es la ACTUACIÓN DE INTERÉS REGIONAL, pues se cumple con la definición y objeto recogidos en el artículo 31 de la LOTURM.

En relación a las características pretendidas para la Actuación de Interés Regional, indicar lo siguiente:

- ✓ Tendrá carácter inmediato, pues el inicio de las actuaciones está previsto, en su caso, en los siguientes dos años desde su declaración, en su caso
- ✓ El promotor de la actuación es la Consejería de Fomento e Infraestructuras, con la participación de la Autoridad Portuaria de Cartagena y el Instituto de Fomento de la Región de Murcia.
- ✓ Mediante convenios de colaboración y, en su caso, constitución de consorcios, podrán asociarse para la gestión de la Actuación de Interés Regional las distintas Administraciones públicas y particulares interesados.

4. ÁMBITO TERRITORIAL

4.1 SITUACIÓN Y EMPLAZAMIENTO

De la vinculación de la ZAL al Puerto de Cartagena, nodo prioritario de la Red Transeuropea de Transportes con una importante ampliación para una nueva dársena de contenedores y consiguiente demanda de transporte intermodal, y de su ubicación en uno de los principales polos industriales y de mayor concentración de empresas de la Región (Los Camachos, Cabezo Beaza, Escombreras, etc) con accesos asegurados a la red viaria de alta capacidad, y conexión prevista con el corredor ferroviario mediterráneo, se desprende la posibilidad de que la ZAL de Cartagena sea un nodo logístico de primer nivel en la Región, con carácter estratégico nacional en base al desarrollo del Puerto y a la integración del sistema de transporte en el mercado interior europeo.

A pesar de las diversas ubicaciones analizadas en los estudios previos, parece existir un consenso generalizado a nivel social y empresarial de que el emplazamiento idóneo debe ser el **Polígono Industrial de Los Camachos**, lo que pasa por una confirmación de las expectativas teniendo en cuenta las ventajas e inconvenientes de esta alternativa en cuanto a una centralidad equilibrada entre la demanda metropolitana y comarcal y la demanda portuaria.

El área urbanizable destinada a la implantación de la Zona de Actividades Logísticas contemplada en la Actuación de Interés Regional se corresponde con el Suelo Urbanizable No Programado LC-1 *Cabezo Ventura* (Polígono Industrial Los Camachos, zona Norte) según el Plan General de Ordenación Urbana de Cartagena del año 1987.

Los límites del área objeto de ordenación son:

- Por el Norte, la carretera autonómica RM-311 (Albujón-Los Beatos), perteneciente a la red de segundo nivel de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia
- Por el Sur, el Polígono Industrial "Los Camachos Sur".
- Por el Este, la carretera regional de tercer nivel RMF-39 (Los Beatos-CT32) y autovía estatal CT-32, que conecta la A-30 y la AP-7.
- Por el Oeste, suelo No Urbanizable Protegido por el planeamiento

Se han excluido del ámbito de ordenación los terrenos que fueron ocupados por la autopista Cartagena-Vera (AP-7) así como los relativos al enclave industrial no expropiado por SEPES.

Asimismo, se incluyen dentro del ámbito de la Actuación de Interés Regional, los terrenos necesarios para la conexión viaria de la Zona de Actividades Logísticas, la implantación de la Terminal Intermodal y su conexión ferroviaria con la red general y conexión viaria con la Zona de Actividades Logísticas.

Ámbito de la AIR

4.2 USOS E INFRAESTRUCTURAS EXISTENTES

En la zona central de Los Camachos Norte existe una zona ya urbanizada, con ejecución de viales estructurantes y redes de servicios según el Plan Especial de Infraestructuras Básicas de la Actuación Industrial "Los Camachos", aprobado definitivamente por la Consejería de Política Territorial y Obras Pública el 15/12/93.

Consultado el Sistema de Información Geográfica de la Comunidad de Regantes y tras las conversaciones mantenidas con sus responsables técnicos, nos indican que ya no tienen infraestructuras de riego en el ámbito de Los Camachos Norte, aunque sí en zonas limítrofes. Las infraestructuras pertenecientes a la Mancomunidad de Los Canales del Taibilla y al abastecimiento municipal se encuentra a su vez en zonas exteriores a Los Camachos Norte.

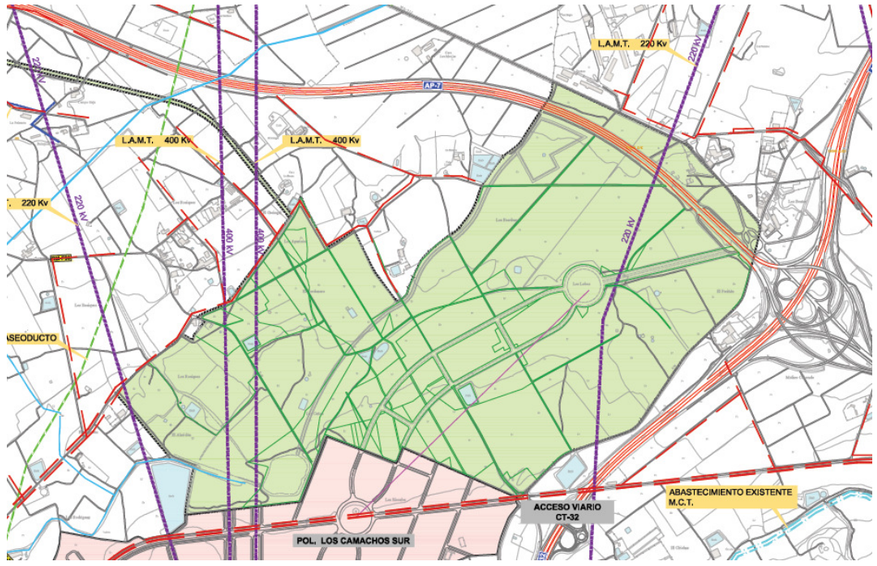
La mayor parte de los terrenos del ámbito se encuentran en desuso, localizándose algunas pequeñas balsas de riego, bien en funcionamiento o bien abandonadas, además de alguna pequeña zona cultivada. En los extremos Sur y Norte se ubican las balsas de laminación de pluviales (esta última se encuentra únicamente preexcavada parcialmente).

Existen en el ámbito 4 líneas eléctricas de alta tensión pertenecientes a Red Eléctrica, y que son las siguientes:

- L.A.T. R.E.E. Nuevas Escombreras, El Palmar 1 (400 kV)
- L.A.T. R.E.E. Nuevas Escombreras, Rocamora (400 kV)
- L.A.T. R.E.E. Fausilla-Hoya Morena (220 kV)
- L.A.T. R.E.E. Fausilla-El Palmar (220 kV)

La carretera RMF-53 atraviesa el ámbito por su zona Oeste. La autopista AP-7 se sitúa al Norte, en el límite del sector de Los Camachos Norte, mientras que la RMF-39 es limítrofe por la zona Este.

Usos e Infraestructuras existentes



Fuente: elaboración propia

En la banda de reserva para la ejecución de la conexión ferroviaria y la Terminal Intermodal se cruzan algunos servicios pertenecientes a la Comunidad de Regantes, una línea eléctrica, tuberías de agua potable y gaseoducto.

Asimismo, en la banda de reserva para la ejecución de la conexión viaria hasta el enlace de La Aparecida, se cruzan algunos servicios pertenecientes a la Comunidad de Regantes, gaseoducto y líneas eléctricas.

4.3 CARACTERÍZACIÓN TERRITORIAL DEL ÁMBITO

4.3.1 OROGRAFÍA

La orografía es sensiblemente llana. Las cotas máximas se sitúan en la zona Sur del ámbito (40 m) y las cotas mínimas en la zona Noroeste (26 m). La pendiente media del terreno es del 0,5-0,7 % . La altura media se sitúa en el entorno de los 30 m.

4.3.2 GEOLOGÍA

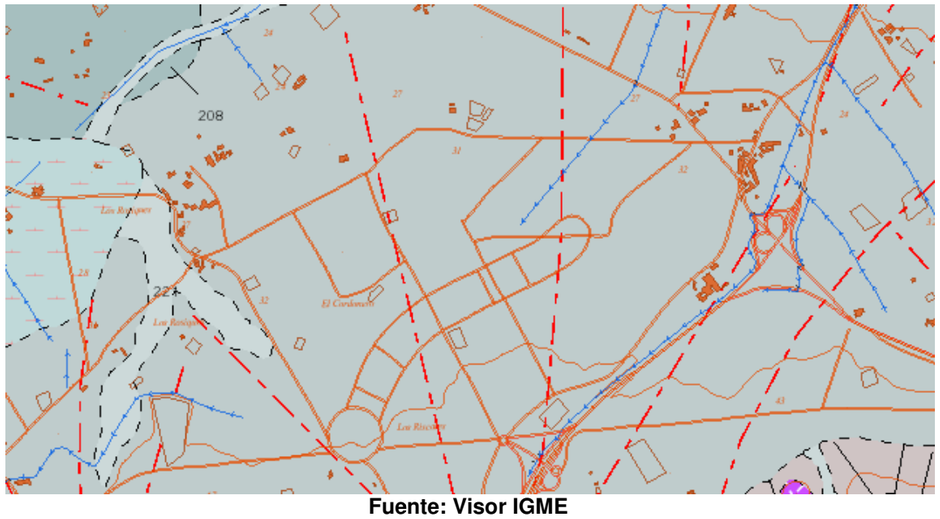
La zona de ubicación del ZAL se encuentra en la llanura denominada Campo de Cartagena, situada geológicamente dentro de la Zona Bética. Se trata de una depresión tectónica que afectó a estratos paleozoicos y triásicos y que, posteriormente se rellenó con sedimentos miocénicos, pliocénicos y finalmente cuaternarios, materiales estos últimos que forman una capa que recubre toda la llanura y en los cuales pueden observarse los efectos de la edafogénesis de épocas más o menos reciente.

Los materiales presentes pertenecen a la Unidad Geológica Abanicos aluviales de 6ª generación perteneciente a la edad geológica del Holoceno. Dichos suelos son de origen fluvial, poco evolucionados aunque profundos. Presentan un perfil poco desarrollado formado de materiales transportados por corrientes de agua.

La litología de las rocas que afloran en la superficie del terreno se encuadran dentro de los conglomerados, gravas, arenas y limos.

Desde el punto de vista hidrogeológico se tratan de formaciones detríticas y cuaternarias de permeabilidad media.

Las características mecánicas, se consideran favorables al presentar una alta capacidad de carga e inexistencia de asentamientos. Los únicos problemas estan ligados a la tectonización existente.

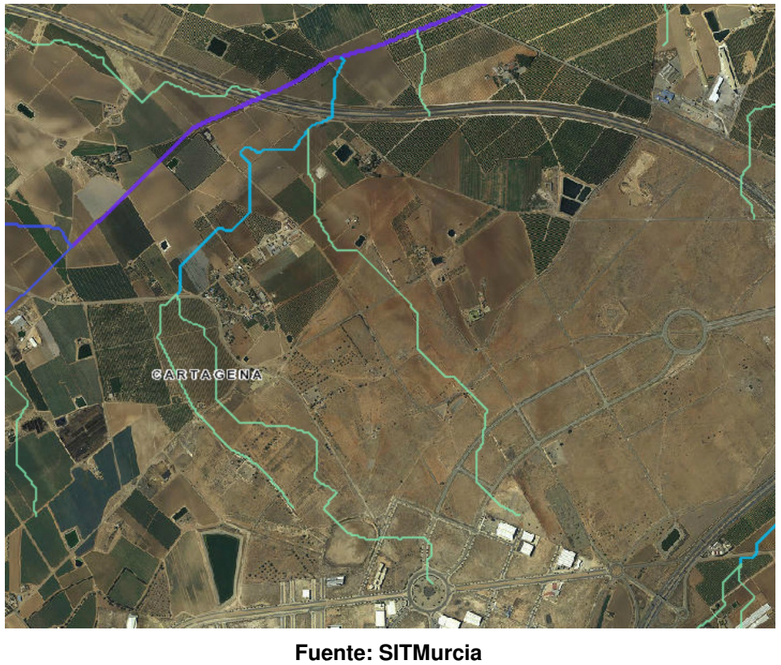


Geología

Fuente: Visor IGME

4.3.3 HIDROLOGÍA SUPERFICIAL

No existen cauces de importancia ni ramblas nominadas en Los Camachos Norte. La red se limita a pequeñas escorrentías asociadas a la Rambla de Miranda.



Red de escorrentía

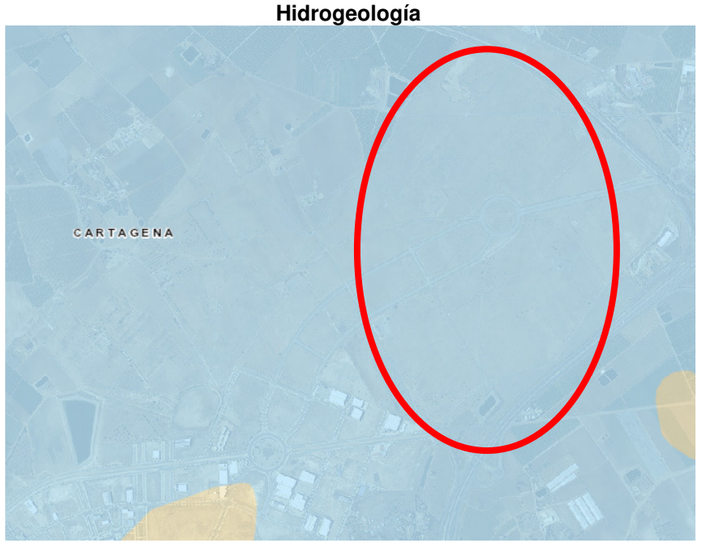
Fuente: SITMurcia

La conexión viaria en el enlace de La Aparecida y la conexión Ferroviaria cruzan la Rambla de Miranda.

4.3.4 HIDROGEOLOGÍA

Atendiendo al mapa hidrogeológico de España, el ámbito se sitúa sobre formaciones detríticas o cuaternarias de permeabilidad media.

Hidrogeología

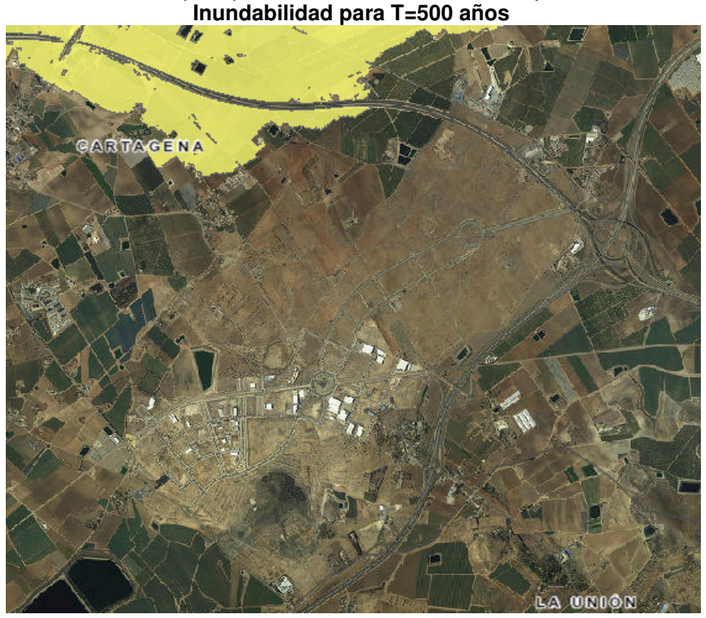


Fuente: SITMurcia

4.3.5 INUNDABILIDAD

El ámbito no se sitúa en zona inundable para periodos de retorno de 10, 100 y 500 años.

Inundabilidad para T=500 años



Fuente: SITMurcia

4.4 CARACTERIZACIÓN AMBIENTAL DEL ÁMBITO

En el Documento de Inicio el procedimiento ambiental se realiza una caracterización ambiental completa del ámbito. No existen hábitats de interés ni espacios pertenecientes a la Red Natura 200. El principal condicionante a este respecto es la presencia de bienes pertenecientes al patrimonio cultural, fundamentalmente molinos con distintos grados de protección. En el Documento Ambiental se adjunta el Estudio de Impacto sobre el Patrimonio cultural de manera que la ordenación e infraestructuras previstas sean compatibles con la conservación de estos bienes catalogados.

Bienes culturales y entornos

Fuente: SITMurcia

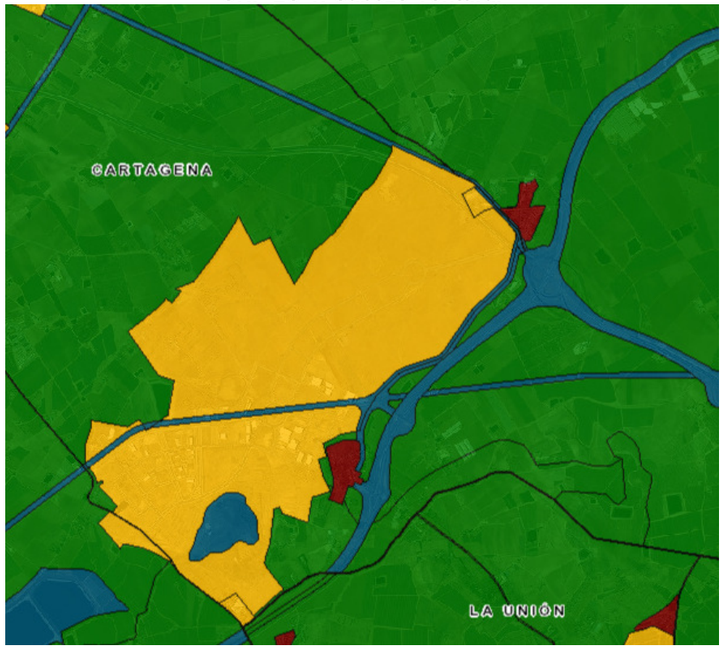
4.5 SITUACIÓN URBANÍSTICA DEL ÁMBITO

Atendiendo al Plan General de Ordenación Urbana de Cartagena, la Zona de Actividades Logísticas de Los Camachos se localiza en el Suelo No Urbanizable Programado LC-1 *Cabezo Ventura* (Polígono Industrial Los Camachos Norte). A continuación se recogen los parámetros básicos para el área recogidos en el citado Plan General.

PARÁMETROS URBANÍSTICOS BÁSICOS	
Clase de suelo:	Suelo Urbanizable No Programado
Ámbito:	UNP LC-1. Cabezo Ventura
Área (m2)	5.750.487,47 (Plan Parcial Los Camachos Sur: 2.616.024 m^2)
Uso global	Industrial

PARÁMETROS URBANÍSTICOS BÁSICOS	
Aprovechamiento de referencia (m^2/m^2)	0,5
Otros usos	Dominante Industrial 0,5 m^2/m^2
Observaciones	Uso característico: industria ligera y media. A efectos de fijar el aprovechamiento se establece un coeficiente de sector de 0,8 y un coeficiente de zona de 0,5

UNP LC-1. Cabezo Ventura.



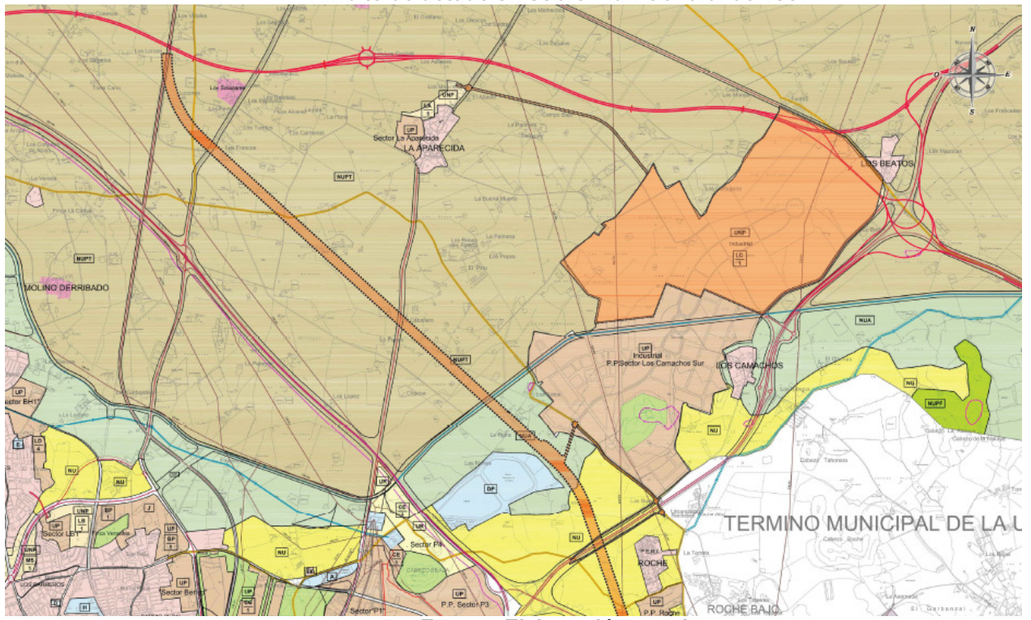
Fuente: SitMurcia

La variante ferroviaria a ejecutar sobre la línea Chinchilla-Cartagena para dar conexión a la Terminal Intermodal y al Puerto de Cartagena discurre por suelos con la siguiente clasificación según el Plan General del año 1987:

- Suelo No Urbanizable Protegido por el planeamiento (NUPT) en las zonas Norte y Centro.
- Suelo No Urbanizable Agrícola de cultivo tradicional (NUA) en la zona Centro y zona Sur.
- Suelo No Urbanizable (UN) en la zona Sur.

La Terminal Intermodal se sitúa sobre No Urbanizable Agrícola de cultivo tradicional (NUA)

Ámbito de actuación sobre Plan General de 1987



Fuente: Elaboración propia

4.6 INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS DEL TERRITORIO

4.6.1 CARRETERAS

En relación a la red de carreteras pertenecientes a la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia situadas en el área de influencia del ámbito, cabría destacar las siguientes:

a) Pertenecientes a la Red de Primer Nivel

- Vía de alta capacidad RM-12. Carretera desdoblada que da acceso a La Manga desde la AP-7, CT-32 y RM-311, a través del denominado Enlace de La Manga.

b) Pertenecientes a la Red de Segundo Nivel

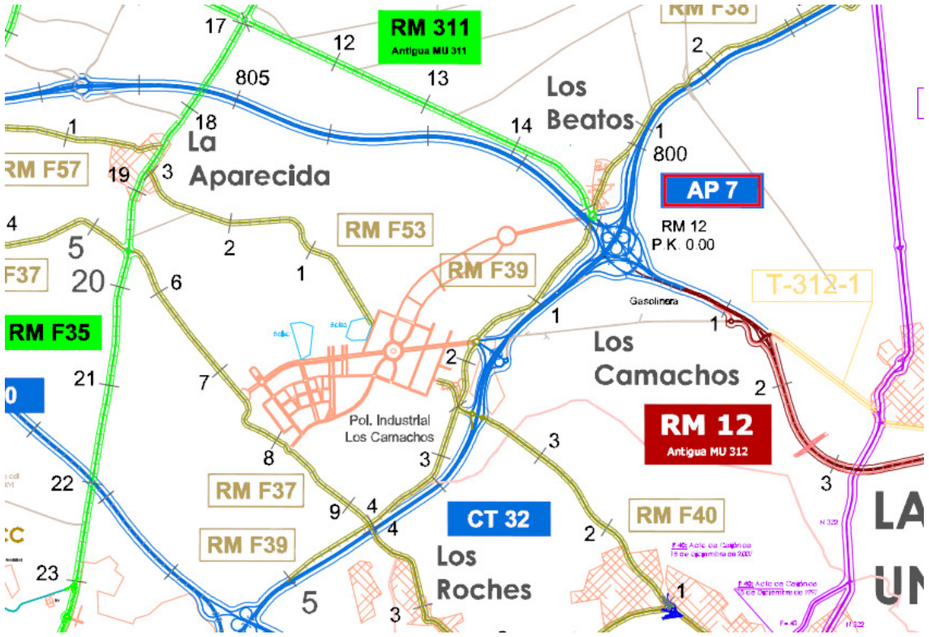
- Carretera RM-311. Carretera que une El Albujón con Los Beatos y que constituye uno de los accesos a la ZAL a través de la glorieta de confluencia de esta carretera, el ramal de salida de la AP-7, RM-F38, RM-F39 y vial existente en Los Camachos Norte

c) Pertenecientes a la Red de Tercer Nivel

- Carretera RM-F39. Carretera que conecta Los Beatos con la CT-32 y que limita por el Este el ámbito de la ZAL.

- Carretera RM-F38. Conecta Los Beatos con la Torre del Negro y da acceso a la ZAL a través de la glorieta de confluencia comentada.
- Carretera RM-F53. Permite la conexión entre el núcleo de La Aparecida y el polígono industrial existente. Parte de su trazado final queda dentro del ámbito de la Zona de Actividades Logísticas
- Carretera RM-F37. Conecta el núcleo de Santa Ana con el de Roche y limita por el Sur con Los Camachos Sur

Red Viaria del ámbito y entorno



Fuente: Dirección General de Carreteras de la CARM

En relación a la red de carreteras pertenecientes al Estado situadas en el área de influencia del ámbito, cabría destacar las siguientes:

- Autopista Cartagena-Vera (AP-7). Circunvala el ámbito por la zona Este y permite la conexión de la ZAL al corredor mediterráneo. La vía comunica con Alicante, Valencia y Barcelona, y de allí con Europa. La AP-7 circunvala la ciudad de Cartagena por el norte, siguiendo hacia el sur hasta la localidad de Vera, donde entronca con la autovía A-7 que la conecta con Almería. De allí tiene acceso a las ciudades más importantes de Andalucía. Pertenece a la red transeuropea de transporte (E-15).

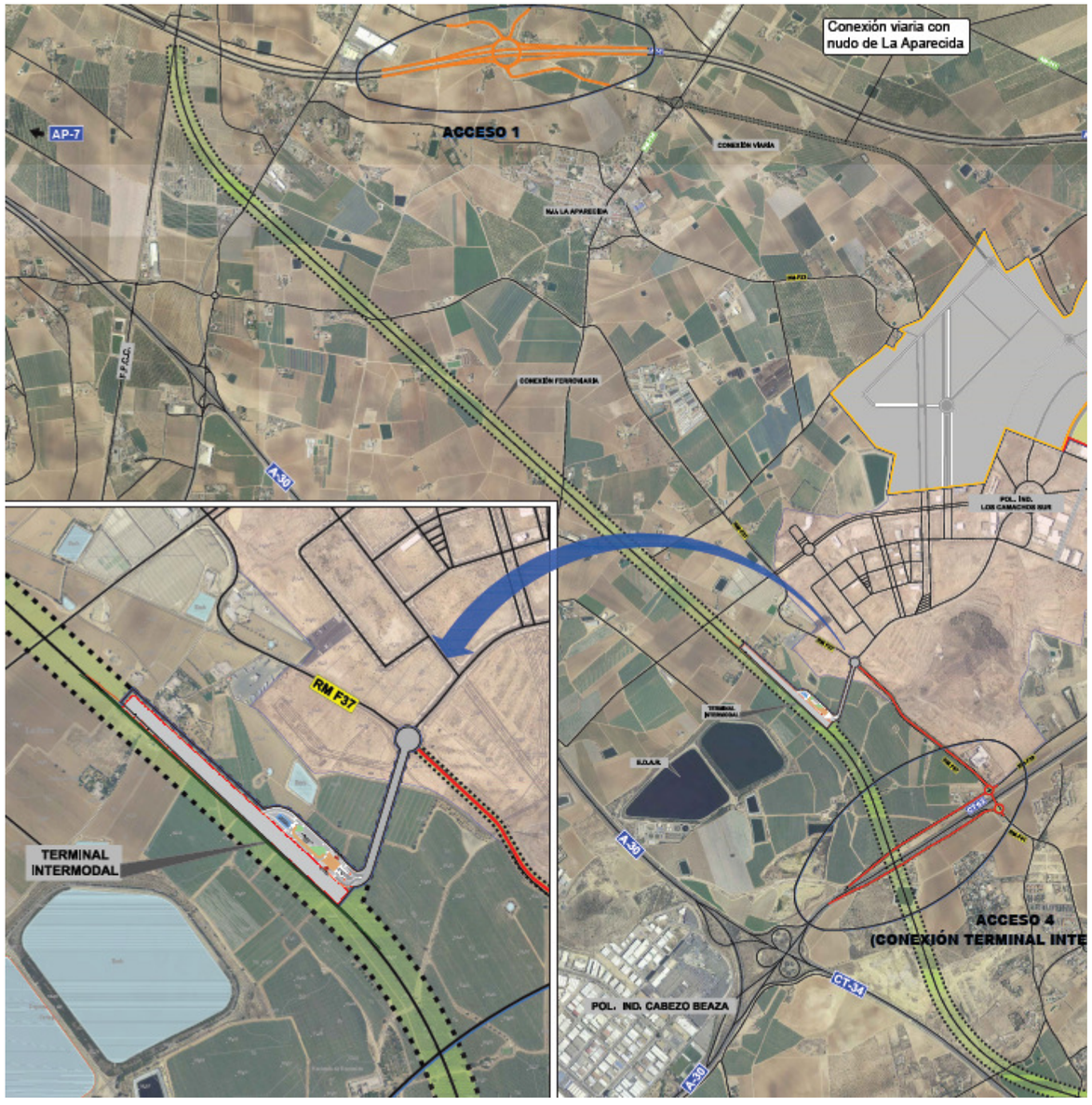
  Permite el acceso a la ZAL a través del ramal de la salida 800 que conecta con la glorieta de confluencia, recogiendo los tráficos de medio y largo recorrido de la zona Este. Asimismo, y a través de su conexión con la CT-32, recoge los tráficos de medio y largo recorrido provenientes de la AP-7 y A-30 (zonas Norte y Oeste).

- Autovía A-30. Comunica el centro de España a través de Albacete con Murcia y Cartagena. Enlaza con la AP-7 a la altura de Miranda, al Oeste de la ZAL, y con la CT-32 a la altura del Polígono Industrial Cabezo Beaza, al Sur de Los Camachos.
- Autovía CT-32. Como nexo de unión entre la AP-7 y la A-30 se tiene la autovía urbana de la ciudad de Cartagena CT-32. Comienza su recorrido en el Polígono Industrial de Cabezo Beaza, en su salida hacia la A-30 y su término se encuentra en el comienzo del tramo Cartagena – Vera de la AP-7.

  Permite el acceso a la ZAL de los tráficos provenientes de la AP-7 y A-30 (zonas Norte y Oeste) a través del enlace con la RM-F39.

- Autovía CT-34. En la intersección de las autovías A-30 y CT-32 nace la también autovía urbana de la ciudad de Cartagena CT-34.. Esta autovía comunica Cartagena con el Valle de Escombreras y la Refinería de Cartagena.

Conexiones viarias existentes y previstas



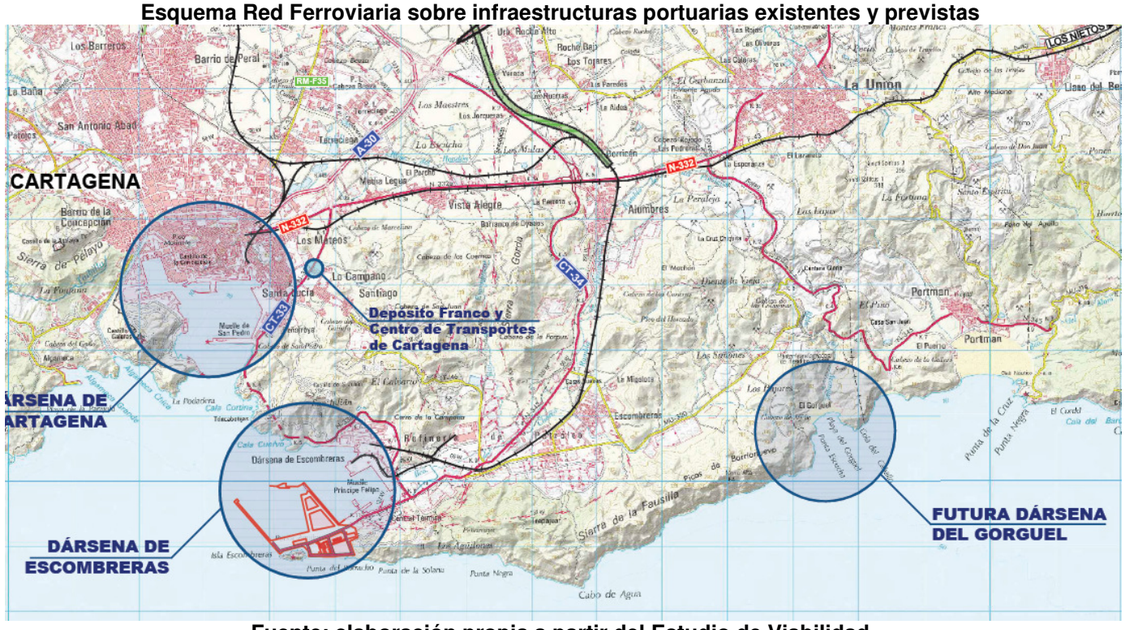
Fuente: elaboración propia a partir del Estudio de Viabilidad

4.6.2 FERROCARRIL

El acceso por ferrocarril a la ciudad de Cartagena se realiza actualmente a través de la línea Chinchilla-Cartagena. Está compuesta por vía única de ancho ibérico(1.668 mm) sin electrificar. Discurre por la zona Oeste y Sur de la ZAL, siendo la distancia a ésta en punto más próximo de unos 5 km.

A la altura de Torreciega, poco antes de la estación de trenes de Cartagena, comienza la línea 326 de vía única y ancho ibérico que da acceso a Escombreras y al Puerto de Cartagena. La distancia más próxima a la ZAL es de 3,2 km por su zona Sur.

Esquema Red Ferroviaria sobre infraestructuras portuarias existentes y previstas



Fuente: elaboración propia a partir del Estudio de Viabilidad

4.7 CARACTERIZACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS NODALES

4.7.1 PUERTO DE CARTAGENA

El Puerto de Cartagena está situado en la Ciudad de Cartagena, es capitanía de la provincia marítima de Cartagena y está gestionado por la Autoridad Portuaria de Cartagena. Es el cuarto puerto a nivel nacional en mercancías tras Algeciras, Valencia y Barcelona y por delante de Tarragona, Bilbao o Huelva. El 60% de la exportación y el 80% de las importaciones de la Región de Murcia se realizan a través del Puerto de Cartagena.

Es uno de los mayores puertos comerciales e industriales de España gracias a su dársena de Escombreras, además de despuntar en el mercado de los cruceros de placer, esta vez gracias a la dársena de Cartagena.

Vista general del Puerto de Cartagena

Fuente. Autoridad Portuaria de Cartagena

La terminal de graneles sólidos, con un muelle de 146 m de longitud de atraque y 7,39 m de calado, dispone de instalaciones de carga y descarga de cemento por tubería, silos de almacenaje y la certificación ISO 9001 en tráfico de graneles.

Otro uso principal en la dársena de Cartagena es la terminal de contenedores, muelle de 385 m de longitud de atraque, 11,25 m de calado y una superficie total de 121.174 m^2 de los cuales 109.495 m^2 se destinan al almacenaje descubierto. En cuanto al aparato logístico del puerto, esta terminal cuenta con una grúa portacontenedores de 36 t con alcance de 11 contenedores de manga del buque, una grúa portacontenedores de 40 t con alcance de 13 contenedores de manga del buque cuyo rendimiento es de 25 contenedores/hora en cada grúa portacontenedores. Existen para los contenedores frigoríficos 200 tomas de enchufe. Otra instalación de la que se dispone es una grúa móvil de 64 t y las instalaciones para el tráfico rodado dispone de una longitud de 79 m de línea de atraque, 11,25 m de calado y el consecuente tacón Ro-Ro para carga y descarga de contenedores y mercancía general. También se dispone de instalaciones de descarga de cemento, ensacado y dos silos de 3.000 t de almacenaje. La terminal ferroviaria de Adif del puerto también se encuentra en esta zona, al igual que el puesto de Inspección Fronteriza para terceros países y para todo tipo de mercancías. Al igual que la anterior terminal, dispone del certificado ISO 9001 en tráfico de contenedores.

Los muelles Santa Lucía COO8 y Santa Lucía C009 están destinados a la mercancía general, con una longitud de atraque de 385 m y 11,25 m de calado. Dispone de una superficie total de 132.141 m^2, siendo 97.874 m^2 de almacenes al aire libre y 11.774 m^2 de almacenes cerrados. Estos muelles disponen de 1 grúa de 30 t, 4 grúas de 6 t, 2 grúas de 16 t, y una báscula para camiones de 60 t. Al igual que la terminal anterior dispone de instalación de descarga de cemento a granel, atraque Ro-Ro para este tipo de tráfico y terminal ferroviaria de Adif. Dispone de la certificación ISO 9001 en Tráfico de Mercancía General.

Terminal de contenedores

Fuente: Autoridad Portuaria de Cartagena

La Terminal Hortofrutícola posee 385 m de longitud de atraque y 11,25 m de calado. Existen almacenes frigoríficos con capacidad para 7.000 pallets con 10.550 m^3 de capacidad de almacenamiento y 200 tomas de enchufe para contenedores frigoríficos. Almacén frigorífico en tinglado con 24.114 m^3 de capacidad de almacenaje y almacén frigorífico para suministro de 7.536 m^3 de capacidad de almacenaje. Su aparato logístico consta de 1 grúa de 30 t, 4 grúas de 6 t y 2 grúas de 16 t.

Las instalaciones pesqueras del Puerto de Cartagena disponibles en la dársena de Cartagena tienen 408 m de longitud y 3,60 m de calado con dos diques de 196 y 167 m de longitud y 7,60 m y 3,60 m de calado respectivamente. Se dispone de almacenes frigoríficos de 4.500 m^2 de capacidad de almacenaje de pescado, almacenes frigoríficos de 1.500 m^2 de capacidad de almacenaje de hielo, Travelift con 200 t. de capacidad de elevación y 7.199 m^2 de superficie de depósito de embarcaciones, una fábrica de hielo (20 t/día), lonja de pescado

de 1.425 m^2 de superficie, instalaciones para preparación y envasado de pescado de 220 m^2 y 4.500 m^2 de instalaciones para reparación y secadero de redes.

En los astilleros existen tres corporaciones, Grupo Navantia con un dique seco de 216 m de eslora y 30 m de manga, un dique flotante de 119,88 m de eslora y 27,08 m de manga exterior, un astillero de 176 m de longitud de gradas y 19,1 m de ancho, con 3 gradas, carenero múltiple de 130x25 m con 8.740 t de capacidad de izado y varado con 130 m de eslora máxima y un varadero ASCAR S.L. con un muelle de 116 m y 8 m de calado, Travelift de 200 t de capacidad de elevación y 7.199 m^2 para depósito de embarcaciones y el Ministerio de Defensa haciendo uso del Arsenal Militar: varadero de 3 gradas.

La identificación de las diferentes partes de la Dársena de Escombreras se realiza según el empleo que se da a cada uno de las terminales:

Terminal de graneles sólidos

El Muelle Sur se encuentra a la cabeza en cuanto dimensiones de longitud de atraque y calado se refiere, con 601 m. y 21 m, respectivamente. Su uso principal es la descarga y almacenaje de graneles sólidos, utilizando para ello dos grúas móviles de 80 y 144 t.

El Muelle Isaac Peral le sigue con sus dimensiones de 440 m de longitud de atraque y 13,72 m de calado. Este muelle dispone de una superficie total de 164.006 m^2 y está capacitado para mantener buques de hasta 60.000 TPM. También posee un muelle para embarcaciones auxiliares de 150 m y 5 m de calado.

El material logístico del que se dispone es:

- 1 grúa de 12 t.
- 1 grúa de 30 t,
- 1 grúa móvil de 100 t,
- 2 grúas móviles de 80 t.,
- 1 grúa móvil de 63 t,
- 5 almacenes cerrados (19.220 m^2),
- 5 básculas de pesaje para camiones, y
- 1 báscula de pesaje para ferrocarril.

El Muelle Príncipe Felipe Sur sigue al anterior con 350 m de longitud de atraque y 13,72 m. de calado. Con una superficie total de 109.125 m^2 y conectado con la red ferroviaria. En este muelle se encuentra el edificio de Servicios Oficiales y usuarios, así como instalaciones de descarga de graneles líquidos por tubería y las instalaciones de recepción de cemento a granel.

Para ello manejan la siguiente maquinaria:

- 1 grúa de 12 m,
- 1 grúa de 16 m, y
- 1 báscula de pesaje de camiones de 60 t.

Además posee almacenes de fertilizantes sólidos con 38.220 m^2 de superficie y tanques de almacenaje para fertilizantes líquidos con una superficie total de 7.000 m^2.

Seguidamente se encuentra el Muelle Príncipe Felipe Oeste, con 180 m de atraque y 11,90 m de calado y una superficie de 7.135 m^2 en los que se encuentran las instalaciones de recepción, descarga por tubería y ensacado de cemento a graneles para llevarlo a las respectivas instalaciones de almacenaje. Este muelle tiene capacidad para recibir tanto graneles sólidos como líquidos y posee las siguientes herramientas para ello:

- 1 grúa de 12 t,
- 1 grúa de 16 t,
- 2 silos de cemento de 5.000 t,
- 2 silos de cemento de 14.600 t,
- 1 nave de almacenamiento de 10.000 t, y
- 1 nave de almacenamiento de 20.000 t.

Todos los muelles anteriormente citados poseen la Certificación ISO 9001 de calidad en tráfico de graneles sólidos.

Terminales de graneles líquidos

Estas terminales son las más rentables económicamente para la Autoridad Portuaria, por ellas se producen las descargas tanto de crudo como de los diferentes elementos petroquímicos necesarios para las industrias del Valle de Escombreras.

El Pantalán de Gas Natural Licuado donde se producen los atraques de los buques metaneros para la descarga de gas tiene una longitud de 445 m y 12,5 m de calado. Tiene soporte para recibir metaneros de hasta 310 m de eslora.

El Muelle Príncipe Felipe Norte está formado por una longitud de 277 m de atraque y 11,25 m de calado. Sirve tanto para graneles sólidos (descarga de cemento) como para líquidos (amoniaco, fosfóricos y gas natural licuado). Tiene una capacidad de 20.000 TPM y está preparado para mantener un rendimiento de 4.000 t/h.

Existe un Muelle de graneles líquidos para fertilizantes con 330 m de longitud y 7 m de calado.

El Atraque Sureste posee 2 atraques de 130 m de longitud y 13,20 m de calado para graneles líquidos. Además goza de 2 tomas de gas-oil, una de fuel-oil y 4 brazos de descarga (2 de fenol y 2 de acetona) de 6" de diámetro. Este muelle se encarga de las operaciones con acetona, fenol e hidrocarburos. Es una terminal para carga de aceites vegetales.

El Espigón, al igual que el muelle anterior tiene trabajos con acetona, fenol e hidrocarburos, además de ser también una terminal para la carga de aceites vegetales. Este muelle tiene una mayor longitud de atraque (200 m) pero un menor calado (8 m) que el Atraque Sureste.

Pantalán, con dos muelles de 13,20 y 10,5 metros de calado y 325 m de longitud de atraque que mantienen acciones con graneles líquidos, refinados del petróleo, y gas natural licuado, posee 12 tomas de gasoil y 4 de fuel-oil.

El Muelle Maese, 362 m de longitud de atraque y 9,90 m de calado, está preparado para funcionar y actuar con refinados del petróleo, aceites vegetales y bioetanol, sirve de terminal de carga de Biodiesel. Este muelle posee 12 tomas de gasoil y una oficina de inspección de muelles.

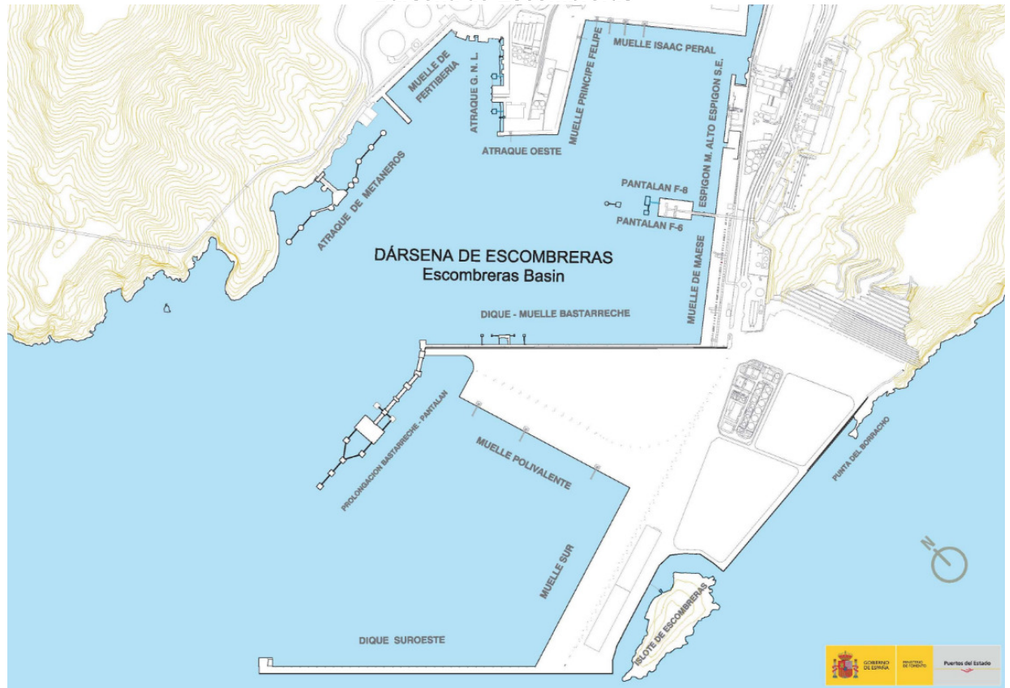
El Dique-Muelle Bastarreche se divide en dos muelles diferentes: el muelle Bastarreche 1; con 400 m de longitud y 10,80 m de calado para productos refinados del petróleo; y el muelle Bastarreche 2; que tiene una longitud de atraque de 417 m y 21,40 m de calado con instalaciones especiales para la llegada de superpetroleros de 250.000 TPM para realizar descargas de gases licuados del petróleo y crudo con cinco brazos articulados para 3.500 Tm/h y utilizando 16 tomas de gasoil y otras 16 de fuel-oil.

La Prolongación Bastarreche tiene el mayor pantalán de la terminal con 450 m de atraque y 24 m de calado para la recepción de petróleo crudo con capacidad de 315.000 TPM.

Zona industrial

Esta zona industrial está formada por 270.000 m^2, en los cuales se encuentran las instalaciones de industria relacionadas con el puerto. Existe una terminal de productos líquidos, con una superficie total de 4 Ha y 22.339 m^2 de almacenes cubiertos.

Dársena de Escombreras



Fuente: Autoridad Portuaria de Cartagena

En 2006, la Autoridad Portuaria de Cartagena propuso la ampliación del puerto con una nueva dársena en El Gorguel, destinada al transbordo de contenedores y la canalización del tráfico derivado de las importaciones y exportaciones del hinterland (el área de influencia del puerto).

Inicialmente se diseñó una dársena con la bocana abierta hacia la Bahía de Portmán, con una superficie de almacenamiento de 180 Ha, y un dique de 2.900 m. Posteriormente se modificó la orientación, que quedaría opuesta a la bahía de Portmán para evitar la exposición a los oleajes del este, las dificultades para futuras ampliaciones y la oposición del Ayuntamiento de La Unión por interferir con los proyectos de recuperación de la Bahía de Portmán.

La terminal, que está pensada para ser construida en dos fases, aspira a tener una capacidad de tres millones de TEUs y un calado suficiente para permitir la entrada de los portacontenedores de última generación. Los tráficos previstos por el Plan Director son los siguientes:

Tráfico previsto para la terminal de El Gorguel

	Teus/año		Teus. Import-export/año (15%)	
Tráfico portuario El Gorguel	1ª Fase	2ª Fase	1ª Fase	2ª Fase
	2.000.000	5.000.000	300.000	750.000

Fuente. "Plan de Nodos Logísticos de la Región de Murcia". Dirección General de Transportes y Puertos de la Región de Murcia y el Instituto de Fomento de la Región de Murcia. Enero de 2012

4.7.2 DEPÓSITO FRANCO Y CENTRO DE TRANSPORTES DE CARTAGENA

Debido a su privilegiada situación y comunicaciones, el Depósito Franco de Cartagena lleva casi 40 años en funcionamiento permitiendo beneficiarse a multitud de empresas de las ventajas fiscales, de almacenaje y demás servicios derivados del comercio internacional de mercancías.

El consorcio del Depósito Franco fue creado mediante Decreto 1082/68 del Ministerio de Hacienda como un Proyecto de Relanzamiento Industrial y Comercial de la Comarca de Cartagena en el año 1970. En 1993, el Instituto de Fomento se incorpora a dicho Consorcio, modificándose los estatutos. El Consorcio del Depósito Franco también gestiona el Centro de Transportes de Cartagena desde 1998.

El Consorcio está integrado por:

- Cámara de Comercio de Cartagena,
- Ayuntamiento de Cartagena,
- Autoridad Portuaria de Cartagena, e
- Instituto de Fomento de la Región de Murcia.

La superficie total del Depósito Franco de Cartagena alcanza los 16.200 m^2, que se reparten de la siguiente manera:

- 4.200 m^2 de almacenaje cubierto,
- 6.000 m^2 de almacenaje descubierto, y
- 6.000 m^2 de zona de ampliación, estos terrenos son propiedad de la Autoridad Portuaria y de un particular que tienen consideración de suelo residencial en la revisión del Planeamiento Urbanístico de 2012, por lo que no parece que las instalaciones del Depósito Franco y el Centro de Transportes debieran ocupar esta superficie en un futuro.

Vista general del Depósito Franco y Centro de Transportes de Cartagena

Fuente. Google Earth

Las zonas de almacenaje disponen de capacidad para el empaquetado, desempaquetado y otras manipulaciones de mercancías.

La utilización del Depósito Franco y el Centro de Transportes por las empresas tiene multitud de ventajas comerciales y logísticas, entre las que destacan:

- Ventajas comerciales: reducción de gastos de financiación, no restricción de mercancías, almacenaje en régimen fiscal o de Depósito Franco, manipulación de mercancías en cuanto a análisis, reparación de desperfectos producidos durante la manipulación, limpieza, control de desechos, selección y clasificación del material, sellado de la mercancía que acredita su origen real, envasado y desenvasado de mercancías, control informático de las mercancías, agilidad en los trámites aduaneros, báscula, amplio horario, etc.
- Ventajas logísticas: astilleros, carenero, puerto deportivo, puerto de pescadores, dársena de crudos, 7 km de muelles, gran tráfico portuario del Puerto de Cartagena, terminales de contenedores, granos y semillas, cementos, líquidos y gases, almacén frigorífico, etc.

4.7.3 CITMUSA

CITMUSA es el primer parque empresarial especializado en logística de la Ciudad de Murcia.

La Sociedad Centro Integrado de Transporte de Murcia, S.A. se creó para la promoción y gestión urbanística, económica y de servicios del CITMUSA, integrada por:

- Ayuntamiento de Murcia,

- Instituto de Fomento de la Región de Murcia,
- CajaMurcia,
- Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Murcia, y
- Federación Regional de Organizaciones Empresariales de Transporte de Murcia (FROET).

El objetivo básico del proyecto es dotar a Murcia y su Región de una moderna Plataforma Logística Multimodal, insertada en la Red Española de Plataformas Logísticas y en la Red Europea de Transporte combinado, potenciando y desarrollando la multimodalidad e integrando a Murcia en el Eje Mediterráneo de la Red de Transporte Combinado Internacional.

El objeto social, según se concibe en el artículo 2 de los Estatutos, es el siguiente:

- La promoción y gestión urbanística, económica y de servicios del Centro Integrado de Transportes de Murcia.
- La realización de estudios urbanísticos, redacción de planes de ordenación y proyectos de urbanización así como la iniciativa para su tramitación y aprobación.
- La actividad urbanizadora, tanto en cuanto de la promoción de la preparación del suelo y su renovación o remodelación como en cuanto a la realización de obras de infraestructura urbana y dotación de servicios para la ejecución del Plan Especial del Centro Integrado de Transportes.
- La gestión y explotación de obras y servicios resultantes de la urbanización.

El Centro Integrado de Transportes se concibe con dos zonas diferenciadas en cuanto a su funcionalidad, tratamiento y demanda potencial:

- Centro de Servicios a los vehículos, a las personas y a las empresas.
- Centro Logístico destinado a recoger operadores de transporte, almacenaje, transitarios, agencias de transporte, etc.

Los terrenos donde se ubica el Centro Integrado de Transportes de Murcia fueron objeto de un Plan Especial de Urbanización. La superficie total del ámbito del Plan Especial fue de 77,04 hectáreas, distribuido en las siguientes zonas:

- Centro de servicios: 96.704 m^2.
- Centro logístico: 311.969 m^2.
- Zonas verdes y espacios deportivos: 140.687 m^2.
- Viario público: 221.074 m^2.

Las obras de urbanización correspondientes a la Fase I fueron inauguradas en enero del 2005. Su superficie consta de 450.000 m^2 divididos de la siguiente forma:

- Zona Logística (175.000 m^2): incluye las instalaciones para el desarrollo de todo tipo de operadores relacionados con el transporte y la logística.
- Zona de servicios (85.000 m^2): incluye todos aquellos servicios que las empresas instaladas en el Centro, y los transportistas en general, demandan para el desarrollo de su actividad. Engloba: Centro de Servicios al Vehículo (aparcamiento, talleres, repuestos, venta y alquiler de vehículos…). La parcela de 25.000 m^2 donde se han ubicado talleres de todo tipo, repuestos y concesionario, ha sido adquirida por el Grupo Huertas.
- Aparcamiento de camiones con 100 plazas de capacidad.
- Estación de Servicio: inicialmente estaba prevista su instalación en una parcela de 8.000 m^2. La configuración de esta parcela ha ido variando a la par que los distintos proyectos de la denominada autovía de La Paloma. En principio, es previsible que dicha Estación de Servicio la explote la FROET aunque falta por detallar en qué condiciones y con qué servicios.
- Centro de Servicios a las personas: restauración, sala de descanso, aseos-duchas, hotel, comercios, centro de comunicaciones, etc.
- Centro de Servicios a las Empresas: entidades bancarias, gestorías, asociaciones, centro de formación, agencias, etc. A destacar que FROET está construyendo en una parcela cedida de 4.000 m^2 su Sede Social y un Centro de Formación para el Transporte. De igual manera, la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Murcia gestionará la construcción de Aduana y Recinto Aduanero.
- 110.000 m^2 de viario.
- 80.000 m^2 de zonas verdes.

El inicio de las obras de construcción de la Fase II estaba previsto para 2012, con una urbanización de 400.000 m^2, distribuidos de la siguiente forma:

- Centro de Servicios: 16.875 m^2.
- Centro Logístico: 153.730 m^2.
- Zonas verdes y Espacios Deportivos: 40.748 m^2.
- Viario público: 64.356 m^2.

Actualmente se ubican en el Centro las siguientes empresas:

- Huertas Motor, S.L.
- Comercial Dimovil, S.L.
- DHL Murcia
- Transportes Polígono Oeste
- Grupo Transaher, S.L.
- Transportes Azkar – Grupo Dachser
- Eficiencia Logística, S.L.

- Suditrans, S.L.
- Mudanzas Murcia Carceles-Hijos
- Furgonetas Demetrio Sangonera
- Nomarspain
- Transportes La Murciana Central, S.L.

Vista actual del CITMUSA

Fuente. Google Earth

CITMUSA tiene conexión directa a la Autovía Alcantarilla-El Palmar, junto al Parque Empresarial Magalia. Conexiones directas con la Autopista del Mediterráneo A7, Autovía de Andalucía y Madrid-Cartagena. Buenas comunicaciones con el puerto de Cartagena y a un posible Transporte Aéreo (futuro Aeropuerto de la Región en Corvera). Próximo e inmediato al corredor de infraestructuras del Reguerón y a la Estación de Mercancías de Nonduermas.

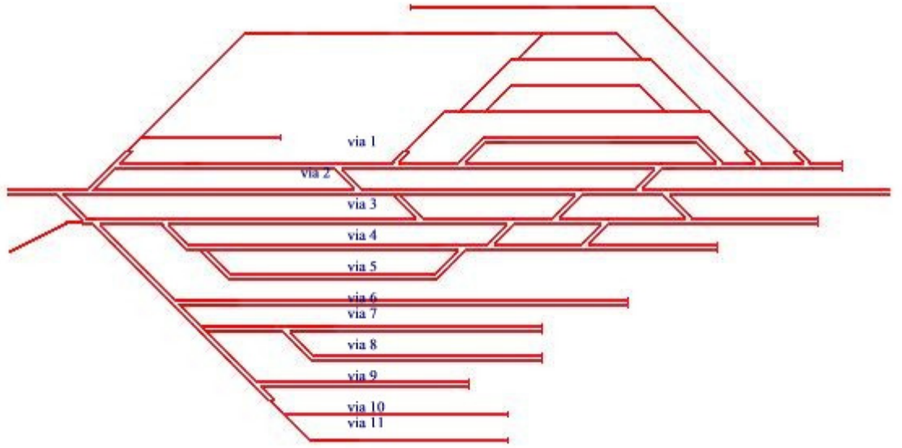
4.7.4 TERMINALES FERROVIARIAS DE MERCANCÍAS

En el "Plan estratégico para el impulso del transporte ferroviario de mercancías en España", noviembre 2010 del Ministerio de Fomento, se analizaban las principales relaciones ferroviarias existentes en España, entre las que destacaban las casi 237.000 toneladas transportadas en 2008 por RENFE entre el área de Murcia y Madrid, de las que casi 226.000 toneladas corresponden a tráficos de vagón convencional y, por tanto, asociado a los graneles del Puerto de Escombreras. Esta terminal, según datos de 2008, fue el origen del transporte por ferrocarril en vagón convencional de cerca de 338.000 toneladas, situándose como una de las 10 terminales de mayor tráfico generado de ese tipo. El total de tráfico se traducía en un promedio de unas 3 circulaciones ferroviarias diarias en el tramo entre Alquerías y Cartagena.

En la Región de Murcia, según la Declaración Sobre la Red 2016 de Adif, existen dos terminales de transporte de mercancías conectadas a la Red Ferroviaria de Interés General de ancho 1.668 mm: Murcia Mercancías y Escombreras. Adicionalmente, están conectados a la red un total de tres cargadores privados relacionados con el transporte de combustibles: CLH S.A., Ecocarburantes Españoles S.A. y Repsol Butano S.A.

Resulta de especial interés la terminal ferroviaria de Escombreras, pues podría constituir la instalación técnica de apoyo a la terminal intermodal de la ZAL de Cartagena. Sus principales características pueden apreciarse en la figura y tabla siguientes.

. Instalación técnica de la Terminal de Escombreras



Fuente. Adif

Relación entre vías operativas y longitudes de la Terminal de Escombreras

Nombre	Longitud útil orientativa	Electrificado	Enclavamiento
Vía 1	188 m	NO	Telemandado
Vía 2	190 m	NO	Telemandado
Vía 3	350 m	NO	Telemandado
Vía 4	315 m	NO	Telemandado
Vía 5	315 m	NO	Telemandado
Vía 6	415 m	NO	Telemandado
Vía 7	310 m	NO	Telemandado
Vía 8	310 m	NO	Telemandado
Vía 9	150 m	NO	Telemandado
Vía 21	80 m	NO	Manual

Nombre	Longitud útil orientativa	Electrificado	Enclavamiento
Vía 22	341 m	NO	Manual
Vía 31	450 m	NO	Telemandado
Vía 32	430 m	NO	Telemandado

Fuente. Elaboración propia a partir de los datos del Adif

En todo caso, esta decisión requerirá un análisis específico en función de la ubicación definitiva, el número y características de los trenes que es necesario tratar en la nueva terminal, etc.

Cabe señalar la actuación complementaria que se está ejecutando en la zona, para dotar de acceso ferroviario a la ampliación de la dársena de Escombreras. Las obras se encuentran bastante avanzadas y discurren desde los nuevos muelles de la ampliación hasta la estación de Adif en Escombreras.

El acceso ferroviario en ejecución conectará con la vía actual Cartagena-Escombreras en su p.k. 11+024, en el trayecto denominado Escombreras-Los Parales, en un punto próximo a la cabecera lado puerto de la estación de Escombreras. El nuevo ramal tiene una longitud total de 2.560,47 m. El nuevo acceso ferroviario se configura en vía única de ancho ibérico (1.668 mm) sin electrificar, para una velocidad máxima de 40 km/h. Adicionalmente, a partir del p.k. 2+560,47, se desarrollarán dos playas de vías con longitudes de 918 m (playa de vías nº2) y 729 m (playa de vías nº 2), correspondientes a las nuevas terminales ferroviarias de los muelles Sur y Norte, respectivamente.

En segundo lugar, por la importancia relacionada directamente con el proyecto, ubicada en la pedanía de Nonduermas (Murcia), se encuentra la Terminal de Murcia Mercancías.

En 2013, Adif licitó la manipulación de UTIs y otros servicios asociados, a riesgo y ventura y por un plazo de cinco años, al consorcio formado por la naviera MacAndrews y la ferroviaria Continental Rail.

El servicio más importante es el proyecto para el transporte frigorífico entre Murcia y Bilbao de productos hortofrutícolas, impulsado por MacAndrews, con la colaboración de Continental Rail y Transportes Fuentes.

El servicio multimodal “puerta a puerta” conecta la terminal de Nonduermas con el Puerto de Bilbao y, de ahí, viaja a los mercados del Reino Unido, Irlanda, Holanda y Suecia. En este proyecto, denominado Reefer Rail, el Grupo Fuentes se encarga del acarreo de las mercancías, contenerizada en origen, así como de la gestión de la terminal, mientras que Continental Rail se establece como proveedor de los servicios ferroviarios. El servicio dio inicio en 2012 y ha conseguido una gran consolidación, ya que la ocupación del tren se sitúa por encima del 95% en sentido Murcia-Bilbao.

Actualmente, el servicio Reefer Rail cuenta con cuatro circulaciones semanales, miércoles y sábados de Murcia a Bilbao, tanto con producto fresco como ultracongelado, con un tiempo de tránsito total estimado de 20 horas. La composición ferroviaria es de 450 m, transporta 28 contenedores de 45” y, según declaraba la compañía MacAndrews a finales de 2015, el 25% de los exportadores murcianos se decantaron por el empleo de este servicio frente a la carretera.

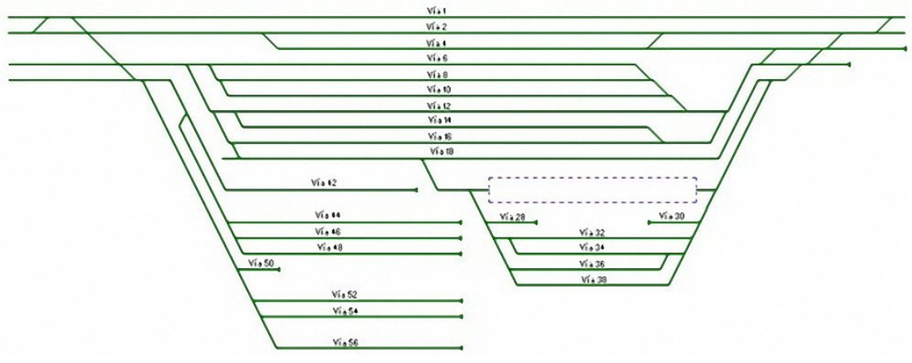
La instalación logística, en la figura siguiente, cuenta con espacios dedicados a naves y almacenes, parcelas, locales y oficinas, muelles cubiertos y descubiertos y unas playas de carga/descarga.

Instalación logística de la Terminal de Murcia Mercancías

Fuente. Adif

La instalación técnica de la terminal de Murcia Mercancías, cuyo esquema se muestra en la figura bajo estas líneas, se caracteriza en la tabla siguiente.

Instalación técnica de la Terminal de Murcia Mercancías



Fuente. Adif

Relación entre vías operativas y longitudes de la Terminal de Murcia Mercancías

Nombre	Longitud útil orientativa	Electrificado	Enclavamiento
Vía 6	630 m	NO	Manual
Vía 8	585 m	NO	Manual

Nombre	Longitud útil orientativa	Electrificado	Enclavamiento
Vía 10	606 m	NO	Manual
Vía 12	555 m	NO	Manual
Vía 14	590 m	NO	Manual
Vía 16	655 m	NO	Manual
Vía 18	286 m	NO	Manual
Vía 42	440 m	NO	Manual
Vía 44	320 m	NO	Manual
Vía 46	420 m (Rampa)	NO	Manual
Vía 48	420 m (Rampa)	NO	Manual
Vía 50	72 m	NO	Manual
Vía 52	453 m	NO	Manual
Vía 54	360 m	NO	Manual
Vía 56	364 m	NO	Manual

Fuente. Elaboración propia a partir de los datos del Adif

4.7.5 AEROPUERTOS

La ubicación del nuevo aeropuerto (Corvera), que se prevé entre en funcionamiento en unos meses, asegura una conexión viaria y ferroviaria con los principales polos socioeconómicos nacionales (Madrid, Alicante y Almería), y regionales (Puerto de Cartagena y Centro Integrado de Mercancías).

Aeropuerto Internacional de Corvera

Fuente: Google Maps

Ubicación y zona de influencia del aeropuerto internacional de la Región de Murcia

Fuente: www. aeropuertointernacionaldemurcia.com

El transporte aéreo de la Región con carácter comercial se centra en el Aeropuerto de San Javier, tanto para viajeros como para mercancías, aunque en 2012 se terminó la construcción del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia pero aún no se ha iniciado su actividad comercial.

Adicionalmente la Región de Murcia cuenta con dos aeródromos más para uso deportivos y militares, situados en los municipios de Alcantarilla y los Alcázares.

El Aeropuerto de San Javier es una base aérea militar del Ejército del Aire abierta al tráfico civil como aeropuerto público gestionado por Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA), tras la aplicación del R.D. 1167/1995, de 7 de julio. Está situado en la ribera norte del Mar Menor, en la pedanía de Santiago de la Ribera del municipio de San Javier, a unos 45 km de la capital.

Situación del aeropuerto de San Javier

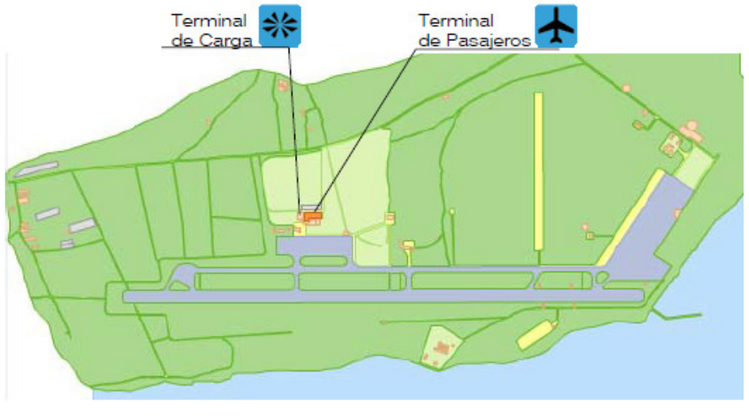
Fuente. "Estudio que defina la Viabilidad de una Zona de Actividades Logísticas (ZAL) en el Parque Industrial de Los Camachos en Cartagena". Instituto de Fomento. Enero 2004

El aeropuerto dispone de una pista principal, denominada 05-23, de 2.300 por 601 metros, así como de una calle de rodaje paralela.

A principios de la década de 1990 se llevaron a cabo diferentes obras tras las que se dotó de un edificio terminal de pasajeros, con una superficie de 3.500 m^2, suficiente para atender cuatro vuelos simultáneamente. La plataforma de estacionamiento de aeronaves mide 360 por 104 metros y es capaz de albergar dos aviones de fuselaje ancho o tres de tipo medio.

Existe, asimismo, un edificio terminal de carga de 530 m^2 de superficie.

Planta del aeropuerto de San Javier



Fuente. "Estudio que defina la Viabilidad de una Zona de Actividades Logísticas (ZAL) en el Parque Industrial de Los Camachos en Cartagena". Instituto de Fomento. Enero 2004

El aeropuerto tiene capacidad para recibir aeronaves de tamaño mediano. Cuenta con dos pistas, abierta la segunda, de menor longitud que la más antigua, en 2011 y destinada en exclusiva la escuela elemental de San Javier, con los que la principal es utilizada por el Ejército del Aire en combinación con vuelos civiles durante todo el día.

En los últimos años, el Aeropuerto de Murcia ha incrementado su tráfico de pasajeros gracias a la llegada de varias aerolíneas de las llamadas low-cost. El pasado 2016 se cerró con 1.096.980 pasajeros, un 2,7% más que el año anterior.

En cuanto a los movimientos de aeronaves registrados, en 2016 se realizaron 8.272, de los que 7.527 tuvieron carácter comercial, un 1,9% más que en el ejercicio anterior.

El tráfico de mercancías por avión es testimonial en la Región de Murcia y en los últimos años ha quedado al borde de la desaparición, lejos de las cifras que se marcaron en el año 1998, cuando en un solo mes se llegaron a transportar 350.000 kg de atún rojo a Japón. No servirá de solución el nuevo Aeropuerto Internacional Región de Murcia, ya que no tiene prevista ninguna unidad de carga.

Las buenas cifras que se marcaban por las exportaciones de atún a Japón descendieron bruscamente en el año 2001, cuando los criadores y exportadores empezaron a trabajar con el aeropuerto de Alicante, ya que necesitaban una pista más larga y resistente para que aterrizaran aviones de mayor capacidad.

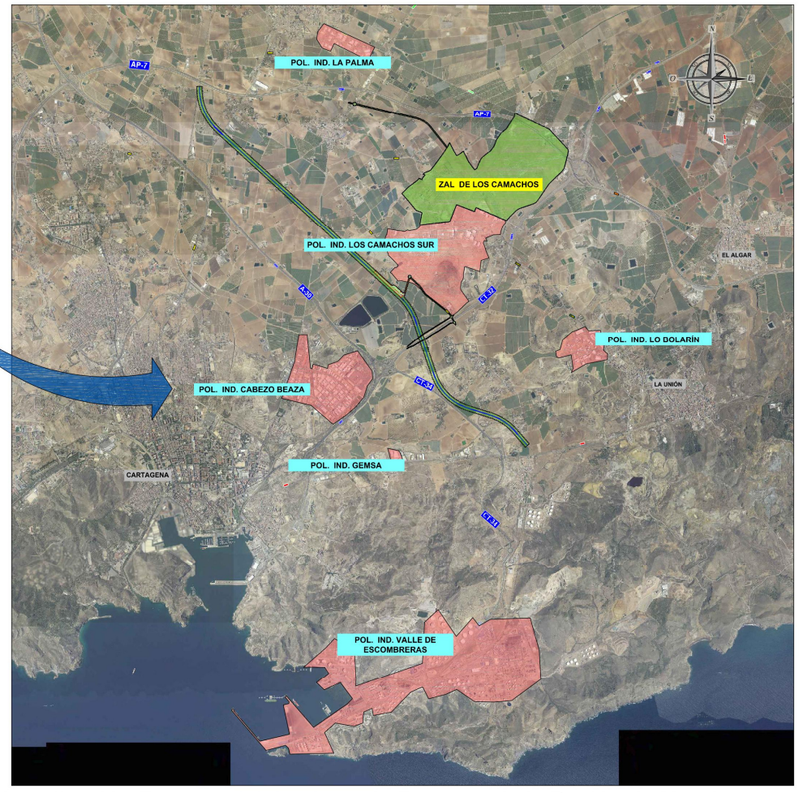
El protocolo que firmaron el Ministerio de Fomento y la Consejería de Obras Públicas en noviembre de 2011 para compatibilizar los usos de los aeropuertos de San Javier y Corvera traspasaba a este último toda la actividad comercial – de pasajeros y mercancías – y dejaba el primero solo para funciones militares.

Como se ha mencionado anteriormente, el aeropuerto de Corvera terminó su construcción en 2012 y aún no ha habido servicios comerciales en él. Por el contrario, las compañías que operan en el Aeropuerto de Murcia-San Javier no utilizan sus aviones para el transporte de mercancías debido a que apenas queda espacio libre en las bodegas, pese al empuje de la exportación de productos hortofrutícolas, que ha colocado a la Región de Murcia entre las comunidades autónomas con mayor tirón.

4.7.6 POLÍGONOS INDUSTRIALES EN EL ENTORNO DE LA ACTUACIÓN

Se han identificado los polígonos/áreas industriales existentes y situados en el entorno de la actuación. De ellos, cuatro se encuentran en el término municipal de Cartagena (Parque Industrial Los Camachos, Polígono Industrial Cabezo Beaza, Zona Industrial Valle de Escombreras, Polígono Industrial La Plama) y uno en el término municipal de La Unión (Polígono Industiral Lo Bolarín)

Polígonos Industriales en el entorno de la ZAL de Los Camachos



POLÍGONOS EXISTENTES	
Nombre	**Término Municipal**
Parque Industrial Los Camachos Sur (1ª fase - 2ª fase)	Cartagena
Polígono Industrial Cabezo Beaza	Cartagena
Polígono Industrial Gemsa	Cartagena
Zona Industrial Valle de Escombreras	Cartagena
Polígono Industrial La Palma	Cartagena (La Palma)
Polígono Industrial Lo Bolarín	La Unión

Fuente: Servicio Avanzado de Localización Empresarial. Instituto de Fomento de la Región de Murcia

Para cada uno de ellos, se adjunta la ficha del Servicio Avanzado de Localización Empresarial del Instituto de Fomento de la Región de Murcia donde se recogen las características de cada polígono en cuanto a información general, datos principales, servicios ofrecidos, infraestructuras existentes, etc.

Región de Murcia — UNIÓN EUROPEA

FICHA DE INFORMACION POR POLÍGONO

ACTUALIZACIÓN DE LA INFORMACIÓN DE SOPORTE DEL SERVICIO AVANZADO DE LOCALIZACIÓN EMPRESARIAL: PORTAL SALIN

Denominación	Parque Industrial Los Camachos Sur (1ª fase+ 2ª fase)	Municipio	Cartagena	Categoría	POLÍGONO INDUSTRIAL AVANZADO	Código	17.01

INFORMACIÓN GENERAL:

Tipo	Parque Empresarial	Estado	Urbanizado en ampliación	Estado General de Conservación	BUENO
Descripción		Dirección	Autovia CT-32 (Salida Los Camachos)	Inauguración	2007

El Parque Industrial de Los Camachos es un enclave estratégicamente situado cerca del Mar Menor. Está ubicado en la confluencia de dos autovías, la AP-7 y la CT-32, por lo que dispone de excelentes comunicaciones tanto con el Puerto de Cartagena como con el eje Mediterráneo. Está situado a menos de 10 km de la ciudad de Cartagena y a 32 km del Aeropuerto Internacional de Corvera.
Dispone de las infraestructuras básicas de abastecimiento, saneamiento (cuenta con red separativa), electricidad y telecomunicaciones. Como servicios de valor añadido destacamos el servicio de vigilancia y videovigilancia, pistas deportivas, aparcamiento de vehículos ligeros, lavadero de coches y camiones, servicio de restaurante o gasolinera.
Está gestionado por la Entidad Urbanística de Conservación de Los Camachos, que realiza tareas de conservación y mantenimiento.
La dotación de servicios y el estado de conservación hacen que obtenga una calificación de "Polígono Industrial Avanzado", que sumado a la amplia disponibilidad de suelo libre, hacen de este polígono un importante polo de atracción empresarial.
La tipología de empresas instaladas es muy variada, desde el sector tecnológico hasta la logística y distribución.
El municipio de Cartagena, además, ofrece incentivos a la creación de nuevas empresas.

DATOS URBANÍSTICOS:

Sup. Industrial	556.252,00	Anncho Max. Viales	38,5
Sup. Comercial	56.751,00	Ancho Min. Viales	12,5
Sup. Zona Verde	52.551,00	Parcela Mínima	287,00
Sup. Dotacional	56.363,00	Parcela Máxima	100.000,00
Sup. Viales	276.005,00		
Sup. Otros	0,00		
Total Urbanizada	1.503.669,00		
Sup. Total	2.612.340,00		

BONIFICACIONES:

REDUCCIÓN DE HASTA EL 95% DEL IMPUESTO LICENCIA DE OBRAS (SEGÚN CRITERIOS DE CREACIÓN DE EMPREO) PARA NUEVAS INSTALACIONES EN P.I. O TRASLADO DE INSTALACIONES.

REDUCCIÓN DEL 50% DEL I.A.E. EN LOS PRIMEROS 5 AÑOS PARA NUEVA ACTIVIDAD PROFESIONAL MAS UNA REDUCCIÓN ADICIONAL POR INCREMENTO DEL NÚMERO DE TRABAJADORES.

DISTANCIAS:

Puerto de Cartagena	10 Km
Aeropuerto de Alicante	100 Km
Aeropuerto de Corvera	32 Km
Vía de Gran capadidad	0,5 Km
FF.CCC.	(CARTAGENA) - 9 Km

DESARROLLO URBANÍSTICO:

Denominación	Fecha aprobación	Promotor	Estado	Sup. Planificada
PLAN PARCIAL SECTOR LOS CAMACHOS NORTE	09/03/2004	SEPES. Entidad Publica Empresarial de Suelo.	En Proyecto	2.612.340,00
PLAN PARCIAL SECTOR LOS CAMACHOS SUR	09/03/2004	SEPES. Entidad Publica Empresarial de Suelo.	Urbanizado	2.612.340,00
PLAN PARCIAL SECTOR LOS CAMACHOS SUR		En Proyecto	Urbanizado	

CONTACTOS:

Ayuntamiento:		Gestor:	Entidad de Conservación:	Asociación de Empresarios:
Teléfono	968128800	Nombre	ENTIDAD URBANÍSTICA DE CONSERVACIÓN DEL POL. IND. LOS CAMACHOS SUR 1ª Y 2ª FTAPA	
Web	www.ato-cartagena.es	Contacto	JUANA MAYORDOMO MARTINEZ	
Teléfono ADL	968128977	Teléfono	968522442	
		Correo Electronic	JUANIMAYORDOMO@CORDOBAYGARCIA.ES	

INFRAESTRUCTURAS:

Agua_Compañia	Hidrogea	Subestacion electrica	
Red de Saneamiento	Si	Elec_Potencia en baja	
EDAR mas cercana	3 km	Elec_Potencia en media o alta	Dos lineas de alta tenSión de 20 Kv, en tramitación de a
EDAR Capacidad	35000 m3/dia	Red de gas	
EDAR Tipo	Fangos Activos	Gas_compañia	
EDAR Tratamiento	Convencional + DeSinfección	Gas_suministro	
Sistema separativo de pluviales	Si, con un diámetro mínimo para ambas redes de 400 mm.	Ecoparque	
Tanque de Tormentas		Compañia teleco	Teléfonica
Estación de Bombeo		Acceso a Internet	Si
Electricidad_compañia	Iberdrola	Banda ancha o Fibra	Fibra óptica

SERVICIOS:

S_CAFETERIA/RESTAURANTE	Si	S_MANTENIMIENTO	Si, Entidad Urba. De Conserv. Del P.I. Los Camachos S
S_HOTEL		S_JARDINERIA	Si
S_NEUMÁTICOS		S_SERVICIO POSTAL	Servicio de correos y buzones centralizados.
S_TALLERES		S_CONTRAINCENDIOS	Hidrantes cada 200 m.
S_LAVADERO	Si	S_TRASN-PUBLICO	
S_GASOLINERA	Si	S_RECOGIDA SELECTIVA	
S_APARC-COCHES O CAMION	Solo de coches. 12017 plazas por todo el polígono.	S_COMPAÑIA GEST. RESIDUO	Gestón propia
S_ZONAS VERDES	Si	S_BOMBEROS	
S_EQUIP-DEPORTIVOS		S_AULA FORMACIÓN	Si
S_INSTAL-SOCIALES	No, no construido	S_FERRETERIA	
S_VIVERO EMPRESAS	Si	S_ENTIDADES FINANCIERAS	
S_CENTRO DE TRANSPORTES		S_COMERCIOS	Si
S_EDIF-OFICINAS	Si	S_OTROS	Acuerdos con SEPES e INFO para ayudas a la instalacion de nuevas empresas.
S_VIGILANCIA	Si		
S_VIDEO VIGILANCIA	Si		
S_CONTROL DE ACCESOS	Si		
S_ACCESO	Adecuado		
S_ACCESO DIRECTO AUTOVIA	Si		

Región de Murcia

UNIÓN EUROPEA

FICHA DE INFORMACION POR POLÍGONO

ACTUALIZACIÓN DE LA INFORMACIÓN DE SOPORTE DEL SERVICIO AVANZADO DE LOCALIZACIÓN EMPRESARIAL: PORTAL SALIN

Denominación	Polígono Industrial Cabezo Beaza	Municipio	Cartagena	Categoría	POLÍGONO INDUSTRIAL SUPERIOR	Códig	17.02

INFORMACIÓN GENERAL:

Tipo	Polígono Industrial	Estado	Urbanizado en ampliación	Estado General de Conservación	BUENO
Descripción		Dirección	Autovía A-30, Salida 191 (Torreciega)	Inauguración	1988

El Polígono Industrial Cabezo Beaza, de promoción pública (SEPES), situado en el extrarradio de la ciudad de Cartagena y con conexión directa desde la autovía A-30, con el Puerto de Cartagena a 4 km, y el futuro Aeropuerto Internacional de Corvera a 29 km.
En la actualidad, la actividad industrial se desarrolla junto a una amplia oferta comercial ubicada en el ámbito, un centro comercial con importante actividad donde se han instalado todo tipo de empresas con venta directa al público en general.
El estado de conservación y mantenimiento es bueno, además de contar con las infraestructuras básicas d abastecimiento, saneamiento, electricidad o fibra óptica, ofrece un elevado número de servicios como servicio de vigilancia, hotel, restauración, talleres o entidades financieras, motivo por el cual se le asigna una categoría de "Polígono Industrial Superior"
En cuanto a su gestión cuenta con Asociación de Empresarios que realiza tareas de promoción, conservación y mantenimiento.
Actualmente no existe suelo libre y no hay prevista una ampliación.
Señalar además, que el Ayuntamiento de Cartagena ofrece incentivos generales para la creación de nuevas empresas.

DATOS URBANÍSTICOS:

Sup. Industrial	796.306,00	Anncho Max. Viales	30
Sup. Comercial	16.075,00	Ancho Min. Viales	10
Sup. Zona Verde	171.794,00	Parcela Mínima	500,00
Sup. Dotacional	54.745,00	Parcela Máxima	1.556,00
Sup. Viales	157.464,00		
Sup. Otros	6.298,00		
Total Urbanizada	1.673.359,00		
Sup. Total	2.097.720,00		

BONIFICACIONES:

REDUCCIÓN DE HASTA EL 95% DEL IMPUESTO LICENCIA DE OBRAS (SEGÚN CRITERIOS DE CREACIÓN DE EMPREO) PARA NUEVAS INSTALACIONES EN P.I. O TRASLADO DE INSTALACIONES.

REDUCCIÓN DEL 50% DEL I.A.E. EN LOS PRIMEROS 5 AÑOS PARA NUEVA ACTIVIDAD PROFESIONAL MAS UNA REDUCCIÓN ADICIONAL POR INCREMENTO DEL NÚMERO DE TRABAJADORES.

DISTANCIAS:

Puerto de Cartagena	4 Km
Aeropuerto de Alicante	75 Km
Aeropuerto de Corvera	29 Km
Vía de Gran capadidad	0 Km
FF.CCC.	(RENFE CARTAGENA) - 3 Km

DESARROLLO URBANÍSTICO:

Denominación	Fecha aprobación	Promotor	Estado	Sup. Planificada
PLAN PARCIAL CABEZO BEAZA		Sociedad Industrial Cartagenera de Desarrollo, S.L.	Urbanizado	477.971,00
PLAN PARCIAL CABEZO BEAZA AMPLIACIÓN			Urbanizado	729.786,00
POLIGONO I. CABEZO BEAZA 3ª FASE			Urbanizado	465.602,00
PLAN PARCIAL CABEZO BEAZA 4ª FASE			En Proyecto	424.361,00

CONTACTOS:

Ayuntamiento:		Gestor:	Entidad de Conservación:	Asociación de Empresarios:
Teléfono	968128800	Nombre		ASOCIACIÓN DE EMPRESARIOS DEL POL. IND. CABEZO BEAZA 1ª FASE
Web	www.ato-cartagena.es	Contacto		JUANA MIRA VERDE
Teléfono ADL	968128977	Teléfono		968503210
		Correo Electronic		policar@cartagena.es

SERVICIOS:

S_CAFETERIA/RESTAURANTE	Varias franquicias en centro comercial, Restaurante Lo	S_MANTENIMIENTO	Si, Entidad Urba. De conservación del P.I. Cabezo Bea
S_HOTEL	Hotel, restaurante, Spa. Posadas de España. Tel: 96832	S_JARDINERIA	Si
S_NEUMÁTICOS		S_SERVICIO POSTAL	Reparto individual
S_TALLERES	Si	S_CONTRAINCENDIOS	Si
S_LAVADERO		S_TRASN-PUBLICO	Si, Linea L4 y 4b ALSA Cartagena-P.I. Cabezo Beaza
S_GASOLINERA	Si	S_RECOGIDA SELECTIVA	Si
S_APARC-COCHES O CAMION	Si	S_COMPAÑIA GEST. RESIDUO	Lhicarsa
S_ZONAS VERDES	Si	S_BOMBEROS	Si
S_EQUIP-DEPORTIVOS	Si, pistas deportivas	S_AULA FORMACIÓN	
S_INSTAL-SOCIALES		S_FERRETERIA	
S_VIVERO EMPRESAS	Si	S_ENTIDADES FINANCIERAS	Si, varias
S_CENTRO DE TRANSPORTES		S_COMERCIOS	Si
S_EDIF-OFICINAS	Si	S_OTROS	En la zona del Parque mediterraneo hay mercadillo al
S_VIGILANCIA	Si		Hay gasolinera de empresa
S_VIDEO VIGILANCIA	Si		Cent. Tec. De la Energía y el Med. Amb., CETENMA
S_CONTROL DE ACCESOS			ITV y Lonja de Cartagena
S_ACCESO	Adecuado		Centro Comercial Espacio Mediterraneo
S_ACCESO DIRECTO AUTOVIA	Si		Agencia de Viajes

INFRAESTRUCTURAS:

Agua_Compañía	Hidrogea	Subestacion electrica	
Red de Saneamiento	Si	Elec_Potencia en baja	380 Kw
EDAR mas cercana	0,5 km	Elec_Potencia en media o alta	Media (Sin problemas)
EDAR Capacidad	35000 m3/dia	Red de gas	
EDAR Tipo	Fangos Activos	Gas_compañia	
EDAR Tratamiento	Convencional + DeSinfección	Gas_suministro	
Sistema separativo de pluviales		Ecoparque	Si (carácter privado)
Tanque de Tormentas		Compañia teleco	Teléfonica
Estación de Bombeo		Acceso a Internet	Si
Electricidad_compañia	Iberdrola	Banda ancha o Fibra	Fibra óptica (aunque no llega a todas partes)

Región de Murcia

UNIÓN EUROPEA

FICHA DE INFORMACION POR POLÍGONO

ACTUALIZACIÓN DE LA INFORMACIÓN DE SOPORTE DEL SERVICIO AVANZADO DE LOCALIZACIÓN EMPRESARIAL: PORTAL SALIN

Denominación	Polígono Industrial Gemsa	Municipio	Cartagena	Categoría	POLÍGONO INDUSTRIAL ELEMENTAL	Códig	17.03

INFORMACIÓN GENERAL:

Tipo	Poligono Industrial	Estado	Urbanizado	Estado General de Conservación	MEDIO
Descripción		Dirección	Carretera N-332, km 3.2 - (Cartagena-La Unión)	Inauguración	2005

El Polígono Industrial de Gemsa es una actuación privada totalmente urbanizada, que se encuentra en la zona industrial al pie de la carretera N-332 de Cartagena a La Unión, una zona de tradición industrial que se encuentra muy cerca del Valle de Escombreras y tiene proximidad a la conexión de la autovía A-30 y el Aeropuerto Internacional de Corvera está a 30 km.
Cuenta con promociones de naves industriales en venta o alquiler y actualmente no está prevista su ampliación.
Se encuentra dotado de los servicios básicos de abastecimiento, saneamiento, electricidad y telecomunicaciones.
En cuanto a su gestión cuenta con Entidad de Conservación que gestiona y realiza tareas de promoción, conservación y mantenimiento.
Señalar además, que el Ayuntamiento de Cartagena ofrece incentivos generales para la creación de nuevas empresas.

DATOS URBANÍSTICOS:

Sup. Industrial	32.706,00	Anncho Max. Viales	14
Sup. Comercial	0,00	Ancho Min. Viales	10
Sup. Zona Verde	0,00	Parcela Mínima	
Sup. Dotacional	0,00	Parcela Máxima	
Sup. Viales	17.268,00		
Sup. Otros	0,00		
Total Urbanizada	52.012,00		
Sup. Total	52.012,00		

BONIFICACIONES:

REDUCCIÓN DE HASTA EL 95% DEL IMPUESTO LICENCIA DE OBRAS (SEGÚN CRITERIOS DE CREACIÓN DE EMPREO) PARA NUEVAS INSTALACIONES EN P.I. O TRASLADO DE INSTALACIONES.

REDUCCIÓN DEL 50% DEL I.A.E. EN LOS PRIMEROS 5 AÑOS PARA NUEVA ACTIVIDAD PROFESIONAL MAS UNA REDUCCIÓN ADICIONAL POR INCREMENTO DEL NÚMERO DE TRABAJADORES.

DISTANCIAS:

Puerto de Cartagena	15 Km
Aeropuerto de Alicante	65 Km
Aeropuerto de Corvera	30 Km
Vía de Gran capadidad	4 Km
FF.CCC.	6 Km

DESARROLLO URBANÍSTICO:

Denominación	Fecha aprobación	Promotor	Estado	Sup. Planificada
PLAN PARCIAL P. I. GEMSA		Gemsa	Urbanizado	52.012,00

CONTACTOS:

Ayuntamiento:		Gestor:	Entidad de Conservación:	Asociación de Empresarios:
Teléfono	968128800	Nombre	ENTIDAD DE CONSERVACIÓN GEMSA S.A.	
Web	www.ato-cartagena.es	Contacto	RAFAEL SEGADO	
Teléfono ADL	968128977	Teléfono	968125008	
		Correo Electronic	rsegadorodriguez@gmail.com	

INFRAESTRUCTURAS:

Agua_Compañía	Hidrogea	Subestacion electrica	
Red de Saneamiento	Si	Elec_Potencia en baja	
EDAR mas cercana	7 km	Elec_Potencia en media o alta	
EDAR Capacidad	35000 m3/dia	Red de gas	
EDAR Tipo	Fangos Activos	Gas_compañía	
EDAR Tratamiento	Convencional + DeSinfección	Gas_suministro	
Sistema separativo de pluviales		Ecoparque	
Tanque de Tormentas		Compañía teleco	Teléfonica
Estación de Bombeo		Acceso a Internet	Si
Electricidad_compañía	Iberdrola	Banda ancha o Fibra	Fibra óptica

SERVICIOS:

S_CAFETERIA/RESTAURANTE	Si	S_MANTENIMIENTO	Si, Gemsa S.A
S_HOTEL		S_JARDINERIA	Si
S_NEUMÁTICOS		S_SERVICIO POSTAL	
S_TALLERES		S_CONTRAINCENDIOS	Si
S_LAVADERO		S_TRASN-PUBLICO	Si, Linea L10 ALSA Cartagena-P.I. Gemsa
S_GASOLINERA	Si, en las proximidades	S_RECOGIDA SELECTIVA	
S_APARC-COCHES O CAMION	Si	S_COMPAÑIA GEST. RESIDUO	Lhicarsa
S_ZONAS VERDES		S_BOMBEROS	
S_EQUIP-DEPORTIVOS		S_AULA FORMACIÓN	
S_INSTAL-SOCIALES		S_FERRETERIA	
S_VIVERO EMPRESAS		S_ENTIDADES FINANCIERAS	
S_CENTRO DE TRANSPORTES		S_COMERCIOS	
S_EDIF-OFICINAS		S_OTROS	Instalaciones con sistema domótico
S_VIGILANCIA	Si		
S_VIDEO VIGILANCIA	Si, fuera de servicio		
S_CONTROL DE ACCESOS			
S_ACCESO	Adecuado		
S_ACCESO DIRECTO AUTOVIA	No		

Región de Murcia — UNIÓN EUROPEA

FICHA DE INFORMACION POR POLÍGONO

ACTUALIZACIÓN DE LA INFORMACIÓN DE SOPORTE DEL SERVICIO AVANZADO DE LOCALIZACIÓN EMPRESARIAL: PORTAL SALIN

Denominación	Zona Industrial Valle de Escombreras	Municipio	Cartagena	Categoría	SIN CATEGORÍA	Código	17.04

INFORMACIÓN GENERAL:

Tipo	Zona Industrial	Estado	Urbanizado	Estado General de Conservación	MEDIO
Descripción		Dirección	Carretera N-343 - Cartagena	Inauguración	1960

La Zona Industrial del Valle de Escombreras con una situación estratégica frente al mar Mediterráneo. Con unas comunicaciones muy buenas, cuenta con conexión ferroviaria directa y además de vías de alta capacidad (CT-34, A-30 y AP-7). Situado a menos de 4 km del Puerto de Cartagena, 43 km del Aeropuerto Internacional de Corvera y 60 km de la capital de la Región de Murcia.
El transporte de mercancias se puede realizar bien por carretera, ferrocarril, o bien utilizando los servicios, infraestructuras y líneas marítimas desde el Puerto de Cartagena.
La instalación de ciclos combinados con una potencia total de 3.200 Megawatios (este nivel de producción representa casi el 10% del consumo nacional) o la ampliación de las instalaciones de distintas compañías son algunas de las causas por las que, en la actualidad, se considera al Valle de Escombreras como el núcleo energético e industrial del sudeste español.
La dotación de servicios no es la típica de un polígono Industrial ya que la configuración, tamaño y tipología de empresas es totalmente diferente, con todo ello, cuenta con los servicios básicos de abastecimiento, saneamiento, electricidad, telecomunicaciones y gas.
Tiene una importante oferta de suelo libre además de tener posibilidades de ampliación, ya que todo el valle tiene la calificación en el Plan General de Cartagena como UNP EC1 (Escombreras) : Zona única - Zona Industrial Única, cuyo ámbito total tiene una superficie de 9.833.698 m².
En cuanto a su gestión cuenta con Asociación de Empresarios del Valle de Escombreras (AEVE), participando en tareas de mantenimiento las distintas administraciones titulares tanto de suelo como de vías de comunicación, dada las caracteristicas propias de la zona.

DATOS URBANÍSTICOS:

Sup. Industrial	800.000,00	Anncho Max. Viales	20
Sup. Comercial	0,00	Ancho Min. Viales	10
Sup. Zona Verde	0,00	Parcela Mínima	
Sup. Dotacional	0,00	Parcela Máxima	
Sup. Viales	0,00		
Sup. Otros	10.953,00		
Total Urbanizada	27.779.476,00		
Sup. Total	27.779.476,00		

BONIFICACIONES:

REDUCCIÓN DE HASTA EL 95% DEL IMPUESTO LICENCIA DE OBRAS (SEGÚN CRITERIOS DE CREACIÓN DE EMPREO) PARA NUEVAS INSTALACIONES EN P.I. O TRASLADO DE INSTALACIONES.

REDUCCIÓN DEL 50% DEL I.A.E. EN LOS PRIMEROS 5 AÑOS PARA NUEVA ACTIVIDAD PROFESIONAL MAS UNA REDUCCIÓN ADICIONAL POR INCREMENTO DEL NÚMERO DE TRABAJADORES.

DISTANCIAS:

Puerto de Cartagena	4 Km
Aeropuerto de Alicante	118 Km
Aeropuerto de Corvera	43 Km
Vía de Gran capadidad	0 km
FF.CCC.	(ESCOMBRERAS ASUR) - 0 Km

DESARROLLO URBANÍSTICO:

Denominación	Fecha aprobación	Promotor	Estado	Sup. Planificada
VALLE DE ESCOMBRERAS		REPESA, CEPSA, Caltex Oil Products Company Ltd. y ENCASO	Urbanizado	27.779.476,00

CONTACTOS:

Ayuntamiento:			Gestor:	Entidad de Conservación:	Asociación de Empresarios:
Teléfono	968128800	Nombre			AEVE
Web	www.ato-cartagena.es	Contacto			ANGEL GRESPO MORO
Teléfono ADL	968128977	Teléfono			968500470
		Correo Electronic			gerencia@aeve.es

INFRAESTRUCTURAS:

Agua_Compañía	Hidrogea	Subestacion electrica	
Red de Saneamiento	Si	Elec_Potencia en baja	
EDAR mas cercana	km	Elec_Potencia en media o alta	3 centrales tèrmicas en la zona
EDAR Capacidad	35000 m3/dia	Red de gas	No (individual por cada empresa)
EDAR Tipo	Fangos Activos	Gas_compañía	Redexis
EDAR Tratamiento	Convencional + DeSinfección	Gas_suministro	
Sistema separativo de pluviales	no	Ecoparque	
Tanque de Tormentas		Compañía teleco	Teléfonica
Estación de Bombeo		Acceso a Internet	Si
Electricidad_compañía	Iberdrola	Banda ancha o Fibra	Fibra óptica

SERVICIOS:

S_CAFETERIA/RESTAURANTE	Si	S_MANTENIMIENTO	Ayuntamiento
S_HOTEL		S_JARDINERIA	
S_NEUMÁTICOS		S_SERVICIO POSTAL	
S_TALLERES		S_CONTRAINCENDIOS	No, de forma individual por cada empresa
S_LAVADERO		S_TRASN-PUBLICO	Autobuses para los trabajadores
S_GASOLINERA		S_RECOGIDA SELECTIVA	
S_APARC-COCHES O CAMION		S_COMPAÑIA GEST. RESIDUO	Cada empresa gestiona de forma individual sus reSidu
S_ZONAS VERDES		S_BOMBEROS	
S_EQUIP-DEPORTIVOS		S_AULA FORMACIÓN	
S_INSTAL-SOCIALES		S_FERRETERIA	
S_VIVERO EMPRESAS		S_ENTIDADES FINANCIERAS	
S_CENTRO DE TRANSPORTES		S_COMERCIOS	
S_EDIF-OFICINAS		S_OTROS	Conexión mediante tuberia con el puerto
S_VIGILANCIA	No, de forma individual por cada empresa		Trazado de viales apto para megacamiones
S_VIDEO VIGILANCIA			
S_CONTROL DE ACCESOS			
S_ACCESO	Adecuado		
S_ACCESO DIRECTO AUTOVIA	Si		

Región de Murcia — UNIÓN EUROPEA

FICHA DE INFORMACION POR POLÍGONO

ACTUALIZACIÓN DE LA INFORMACIÓN DE SOPORTE DEL SERVICIO AVANZADO DE LOCALIZACIÓN EMPRESARIAL: PORTAL SALIN

Denominación	Polígono Industrial La Palma	Municipio	Cartagena	Categoría	POLÍGONO INDUSTRIAL AVANZADO	Códig	17.05

INFORMACIÓN GENERAL:

Tipo	Poligono Industrial	Estado	Urbanizado	Estado General de Conservación	BUENO
Descripción		Dirección	Carretera MU-311 - La Palma	Inauguración	1993

El poligono industrial de La Palma se encuentra junto al núcleo urbano de La Palma, pedania de 5.000 habitantes perteneciente al término municipal de Cartagena. Está ubicado a 12 km del Puerto de Cartagena y a 23 km del Aeropuerto Internacional de Corvera.
Cuenta con acceso desde la carretera RM-301, que ha sido remodelado recientemente con la construcción de una rotonda que facilita los flujos de entrada y salida de vehículos al polígono, asi como, mejora la seguridad vial.
El estado de conservación de las infraestructuras en muy bueno.
Dispone de los servicios básicos de abastecimiento, saneamiento, electricidad y telecomunicaciones. Además, cuenta con servicios adicionales como aparcamiento de vehículos, restaurante, servicios al vehiculo (gasolinera, taller y servicio de neumáticos) e instalaciones de carácter social, estando clasificado en la categoria de "Polígono Industrial Avanzado".
En cuanto a su gestión cuenta con una Entidad de Conservación que realiza tareas de promoción, conservación y mantenimiento. Actualmente tiene oferta de suelo libre y no tiene prevista una ampliación.
Señalar además, que el Ayuntamiento de Cartagena ofrece incentivos generales para la creación de nuevas empresas.
Su situación geográfica en plena comarca del campo de Cartagena lo hace ideal para la implantación de empresas locales y comarcales. Aparecen empresas de todo tipo, desde concesionarios de vehículos, maquinaria agricola (venta y reparación), lavanderias, talleres, material de construcción, telefonia, electricidad, lavaderos, etc.

DATOS URBANÍSTICOS:

Sup. Industrial	162.500,00	Anncho Max. Viales	27
Sup. Comercial	4.405,00	Ancho Min. Viales	11
Sup. Zona Verde	32.695,00	Parcela Mínima	250,00
Sup. Dotacional	9.756,00	Parcela Máxima	1.000,00
Sup. Viales	107.644,00		
Sup. Otros	0,00		
Total Urbanizada	325.000,00		
Sup. Total	325.000,00		

BONIFICACIONES:

REDUCCIÓN DE HASTA EL 95% DEL IMPUESTO LICENCIA DE OBRAS (SEGÚN CRITERIOS DE CREACIÓN DE EMPREO) PARA NUEVAS INSTALACIONES EN P.I. O TRASLADO DE INSTALACIONES.

REDUCCIÓN DEL 50% DEL I.A.E. EN LOS PRIMEROS 5 AÑOS PARA NUEVA ACTIVIDAD PROFESIONAL MAS UNA REDUCCIÓN ADICIONAL POR INCREMENTO DEL NÚMERO DE TRABAJADORES.

DISTANCIAS:

Puerto de Cartagena	12 Km
Aeropuerto de Alicante	50 Km
Aeropuerto de Corvera	23 Km
Via de Gran capadidad	5 Km
FF.CCC.	(LA PALMA-POZO ESTRECHO) - 3,5 Km

DESARROLLO URBANÍSTICO:

Denominación	Fecha aprobación	Promotor	Estado	Sup. Planificada
PLAN PARCIAL LA PALMA		Junta de Compensación Poligono Industrial La Palma	Urbanizado	325.000,00

CONTACTOS:

Ayuntamiento:		Gestor:	Entidad de Conservación:	Asociación de Empresarios:
Teléfono	968128800	Nombre	ENTIDAD DE CONSERVACIÓN	
Web	www.ato-cartagena.es	Contacto	JUANA MAYORDOMO MARTINEZ	
Teléfono ADL	968128977	Teléfono	968522442	
		Correo Electronic	econspipalma@hotmail.com	

INFRAESTRUCTURAS:

Agua_Compañia	Hidrogea	Subestacion electrica	
Red de Saneamiento	Si	Elec_Potencia en baja	50 Kw
EDAR mas cercana	7 km	Elec_Potencia en media o alta	
EDAR Capacidad	35000 m3/dia	Red de gas	
EDAR Tipo	Fangos Activos	Gas_compañia	
EDAR Tratamiento	Convencional + DeSinfección	Gas_suministro	
Sistema separativo de pluviales		Ecoparque	
Tanque de Tormentas		Compañia teleco	Teléfonica
Estación de Bombeo		Acceso a Internet	Si
Electricidad_compañia	Iberdrola	Banda ancha o Fibra	Banda ancha

SERVICIOS:

S_CAFETERIA/RESTAURANTE	Si	S_MANTENIMIENTO	Entidad de Conservación del Poligono Industrial de L
S_HOTEL		S_JARDINERIA	
S_NEUMÁTICOS	Si	S_SERVICIO POSTAL	Centralizado
S_TALLERES	Si	S_CONTRAINCENDIOS	
S_LAVADERO		S_TRASN-PUBLICO	Si, Lineas L24-L21-L24b Cartagena-P.I. La Palma
S_GASOLINERA	Si	S_RECOGIDA SELECTIVA	Si, en dos locales
S_APARC-COCHES O CAMION	Si (carpa)	S_COMPAÑIA GEST. RESIDUO	Lhicarsa
S_ZONAS VERDES	Si	S_BOMBEROS	
S_EQUIP-DEPORTIVOS	Si	S_AULA FORMACIÓN	
S_INSTAL-SOCIALES	Si, estación experimental agroalimentaria Tomàs Ferro	S_FERRETERIA	
S_VIVERO EMPRESAS	Si	S_ENTIDADES FINANCIERAS	
S_CENTRO DE TRANSPORTES		S_COMERCIOS	Si
S_EDIF-OFICINAS		S_OTROS	
S_VIGILANCIA	Si, noches y fines de semana		
S_VIDEO VIGILANCIA	Si		
S_CONTROL DE ACCESOS			
S_ACCESO	Adecuado		
S_ACCESO DIRECTO AUTOVIA	No		

Región de Murcia — UNIÓN EUROPEA

FICHA DE INFORMACION POR POLÍGONO

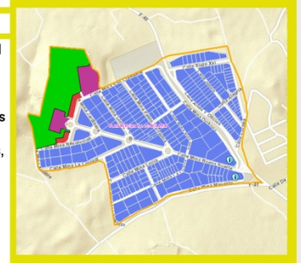
ACTUALIZACIÓN DE LA INFORMACIÓN DE SOPORTE DEL SERVICIO AVANZADO DE LOCALIZACIÓN EMPRESARIAL: PORTAL SALIN

Denominación	Polígono Industrial Lo Bolarín	Municipio	La Unión	Categoría	POLÍGONO INDUSTRIAL ELEMENTAL	Códig	43.01

INFORMACIÓN GENERAL:

Tipo	Parque Empresarial	Estado	Urbanizado	Estado General de Conservación	BUENO
Descripción		Dirección	Salida de La Unión hacia la AP-7 (Cartagena-Alicante)- La Unión	Inauguración	2007

El Polígono Industrial de Lo Bolarín se encuentra situado al oeste del núcleo urbano de La Unión, limitado por las carreteras regionales RM-F40 y RM-F41. Se encuentra a una distancia de 38 km del futuro Aeropuerto Internacional de Corvera, a solo 10 km del Puerto de Cartagena, a 57 km de Murcia y a 458 km del centro peninsular.
Este polígono ofrece los servicios básicos de abastecimiento, saneamiento, electricidad y telecomunicaciones. Adicionalmente, cuenta con servicio de cafetería/restaurante, servicios destinados a mantenimiento de vehículos (lavadero, gasolinera, taller), aparcamiento, equipamientos deportivos y vigilancia.
Las labores de conservación y mantenimiento son realizadas por dos agentes: la empresa de servicios municipales se encarga de las calles principales mientras que las calles pertenecientes a la reparcelación de grandes parcelas son mantenidas por agrupaciones de propietarios generadas tras la división de parcelas. Pese a esta especial situación, el estado de conservación y mantenimiento del polígono es bueno.
En el año 2014 se realizaron obras de acondicionamiento del polígono basadas en la mejora de la señalización vertical, señalización horizontal, alumbrado, acceso al polígono, rotondas, aceras y en la red de saneamiento. Además, se instalaron buzones comunitarios y nuevas señales de denominación de calles.
Actualmente, cuenta con suelo libre urbanizado sin edificar y no tiene previstos futuros desarrollos, ni suelo previsto al efecto.
Por último, debemos destacar su proximidad al gran nodo industrial: Parque Industrial de Los Camachos- Polígono Industrial Cabezo-Beaza, ambos promovidos por SEPES.



DATOS URBANÍSTICOS:

Sup. Industrial	340.473,00	Anncho Max. Viales	24
Sup. Comercial	10.096,00	Ancho Min. Viales	9
Sup. Zona Verde	50.485,00	Parcela Mínima	1.000,00
Sup. Dotacional	10.097,00	Parcela Máxima	14.000,00
Sup. Viales	93.509,00		
Sup. Otros	0,00		
Total Urbanizada	517.743,00		
Sup. Total	517.743,00		

BONIFICACIONES:

DISTANCIAS:

Puerto de Cartagena	12 Km
Aeropuerto de Alicante	65 Km
Aeropuerto de Corvera	34 Km
Vía de Gran capadidad	1,7 Km
FF.CCC.	(FEVE LA UNIÓN) - 4 Km

DESARROLLO URBANÍSTICO:

Denominación	Fecha aprobación	Promotor	Estado	Sup. Planificada
PLAN PARCIAL P. I. LO BOLARIN		°	Urbanizado	517.743,00

CONTACTOS:

Ayuntamiento:		Gestor:	Entidad de Conservación:	Asociación de Empresarios:
Teléfono	968560660	Nombre		ASOCIACIÓN DE EMPRESARIOS
Web	www.ayto-launion.com	Contacto		JOSÉ ANTONIO MARTÍNEZ FORNET
Teléfono ADL		Teléfono		629628821
		Correo Electronic		martinezfornetabogado@gmail.com

INFRAESTRUCTURAS:

Agua_Compañía	Acciona	Subestacion electrica	
Red de Saneamiento	Si	Elec_Potencia en baja	
EDAR mas cercana	1,7 km	Elec_Potencia en media o alta	
EDAR Capacidad	4100 m3/dia	Red de gas	
EDAR Tipo	Fangos Activos	Gas_compañía	
EDAR Tratamiento	Aireación Prolongada + DeSinfección + Filtro de Anillas	Gas_suministro	
Sistema separativo de pluviales		Ecoparque	
Tanque de Tormentas		Compañía teleco	Teléfonica
Estación de Bombeo		Acceso a Internet	Si
Electricidad_compañía	Iberdrola	Banda ancha o Fibra	

SERVICIOS:

S_CAFETERIA/RESTAURANTE	Si	S_MANTENIMIENTO	Ayuntamiento
S_HOTEL		S_JARDINERIA	
S_NEUMÁTICOS		S_SERVICIO POSTAL	Centralizado
S_TALLERES	Si	S_CONTRAINCENDIOS	Si
S_LAVADERO	Si	S_TRASN-PUBLICO	
S_GASOLINERA	Si	S_RECOGIDA SELECTIVA	Si
S_APARC-COCHES O CAMION	Si	S_COMPAÑIA GEST. RESIDUO	La Unión servicios municipales S.L
S_ZONAS VERDES	Si	S_BOMBEROS	
S_EQUIP-DEPORTIVOS	Si	S_AULA FORMACIÓN	
S_INSTAL-SOCIALES		S_FERRETERIA	
S_VIVERO EMPRESAS		S_ENTIDADES FINANCIERAS	
S_CENTRO DE TRANSPORTES		S_COMERCIOS	Si
S_EDIF-OFICINAS		S_OTROS	
S_VIGILANCIA	Si		Colegio en las proximidades
S_VIDEO VIGILANCIA	Si		
S_CONTROL DE ACCESOS			
S_ACCESO	Adecuado		
S_ACCESO DIRECTO AUTOVIA	No		

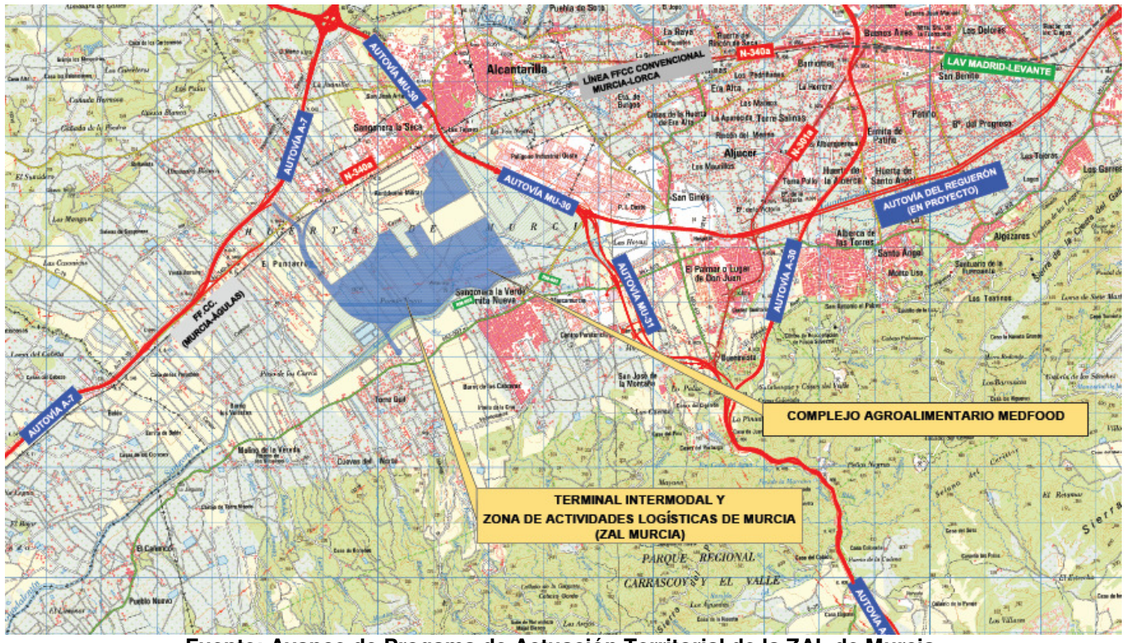
4.7.7 ZAL DE MURCIA

La Estrategia del Sector del Transporte y la Logística de la Región de Murcia y el Plan de Nodos Logísticos formulado por la Comunidad Autónoma han identificado el ámbito oeste de Murcia como una de las posibles opciones para la implantación de una Plataforma Logística Intermodal (ZAL de Murcia) de carácter estratégico suprarregional por su buena situación con respecto a la red viaria y ferroviaria, especialmente con las previsiones para el Corredor Mediterráneo de mercancías establecidas en la Red Transeuropea de Transportes, las sinergias con el principal polo industrial de la Región, y las alternativas contempladas en el Protocolo de colaboración suscrito con el Ministerio de Fomento, para el desarrollo de terminales intermodales vinculadas a nodos logísticos.

La ubicación planificada para esta infraestructura se encuentra en la pedanía murciana de Sangonera la Seca, con una superficie aproximada de 1.900.000 m^2. La ZAL de Murcia, considerada un nodo prioritario de la Red Transeuropea de Transporte - red de Infraestructuras prioritarias para el transporte internacional de larga distancia-, se configura como un gran distrito logístico que junto con la Terminal Intermodal integran la Plataforma Logística Intermodal de Murcia, la cual tiene como objetivos principales: la integración e interconexión de los modos de transporte, suprimir el cuello de botella de las instalaciones ferroviarias actuales y potenciar el desarrollo logístico y la prestación generalizada de servicios intermodales de la Región. En esta Zona se desarrollarán actividades de transporte y distribución de mercancías tanto para el mercado nacional como internacional, combinando carga y transporte por carretera y ferrocarril. El nodo logístico de Murcia incluye tanto la terminal de ferrocarril-carretera como las instalaciones logísticas vinculadas.

Estas instalaciones posibilitan un transporte combinado más eficiente por reducción de costes y tiempo de entrega, sostenible y generador de valor añadido, que con base en la intermodalidad ferroviaria y el desarrollo de la actividad logística favorezca la incorporación definitiva de la Región de Murcia en el mercado interior europeo, integrando a los sectores productivos en las redes europeas de distribución y comercialización de mercancías, y elevando el grado de competitividad de las empresas, la actividad económica y el empleo.

Ubicación ZAL de Murcia



Fuente: Avance de Progama de Actuación Territorial de la ZAL de Murcia

Se pretende que puedan convivir las dos ZAL previstas dado su carácter complementario, pues tienen distinta naturaleza y la suma de las sinergias haría de la Comunidad un enclave logístico multimodal de primer nivel.

5. ALCANCE Y CONTENIDO

5.1 DESARROLLO DE LA ACTUACIÓN DE INTERÉS REGIONAL

La Actuación de Interés Regional tiene por objeto la implantación, ordenación y desarrollo de una Zona de Actividades Logísticas en Los Camachos y de una Terminal Intermodal en el Suroeste del ámbito. Asimismo, se incluyen las conexiones ferroviarias y viarias a la red general y las conexiones exteriores con el resto de infraestructuras y servicios generales.

La tramitación e implantación de la Actuación de Interés Regional seguirá el siguiente esquema de desarrollo:

1) Avance de la Actuación de Interés Regional de la Zona de Actividades Logísticas de Los Camachos

Tal y como indica el artículo 70 de la LOTURM para la tramitación de los instrumentos de Ordenación del Territorio, cuando los trabajos de elaboración hayan adquirido el suficiente grado de desarrollo que permita formular un avance con los criterios, objetivos y soluciones generales, la Dirección General competente en materia de Ordenación del Territorio lo someterá a información pública durante un mes para la presentación de alternativas y sugerencias.

Junto con el avance se formulará y expondrá al público la documentación necesaria para iniciar el trámite ambiental.

Simultáneamente, se realizará el trámite de consultas previsto en la legislación ambiental y se solicitarán los informes que, de acuerdo con lo establecido en la legislación, procedan. A la vista del resultado de las consultas e informes que procedan, la dirección general competente en materia de ordenación del territorio dispondrá lo conveniente para la elaboración del plan (documento).

2) Documento de la Actuación de Interés Regional de la Zona de Actividades Logísticas

El documento de la Actuación de Interés Regional se elaborará con el suficiente nivel de detalle que permita la posterior implantación de la ZAL y Terminal Intermodal mediante la redacción de los correspondientes proyectos básicos y de construcción de las distintas infraestructuras y servicios.

Se pretende por tanto que el documento recoja la ordenación pormenorizada de la ZAL e incluirá las determinaciones que recoge la LOTURM para los Planes Parciales en su artículo 124 adaptadas a la naturaleza y características de la actuación.

Asimismo, incluirá la definición de todos los terrenos necesarios para la ejecución de la actuación, incluidas las conexiones exteriores con redes de infraestructuras y servicios generales, plazos, inversiones comprometidas y su acreditación y el resto de determinaciones exigidas por la LOTURM. El documento vendrá acompañado del Estudio Ambiental Estratégico y del Estudio de Impacto Territorial.

3) Proyectos básicos y constructivos de infraestructuras y servicios

De manera que la urbanización del ámbito y la construcción de las distintas infraestructuras y servicios contenidos en la actuación pueda llevarse a cabo se elaborarán y tramitarán los siguientes proyectos:

i. Proyecto de urbanización de la Zona de Actividades Logísticas

El proyecto de urbanización comprenderá todos los documentos necesarios para la completa definición y ejecución de las obras de urbanización incluidas en el ámbito y sirven como desarrollo de las previsiones fijadas por el documento de Actuación de Interés Regional. Estos proyectos planifican y apoyan el desarrollo de suelo urbanizado para la ZAL de Los Camachos, creando las condiciones necesarias para la construcción de edificaciones y servicios necesarios para la implementación de las diversas actividades. Los proyectos definirán las obras la ejecución de los siguientes elementos:

- Los viales públicos (incluidas pavimentaciones de calzadas, aceras, señalización, etc).
- Los servicios urbanos exigibles: abastecimiento, saneamiento, electricidad, telecomunicaciones y otros servicios exigidos.
- Los espacios libres públicos, incluidos mobiliario urbano y jardinería.
- Actuaciones necesarias para compatibilizar el desarrollo con el planeamiento urbanístico.
- Etc

ii. Proyectos básicos y de construcción de infraestructuras básicas de la Zona de Actividades Logísticas y Terminal Intermodal

Se trata de los proyectos de ejecución de las infraestructuras básicas/acometidas a servicios generales para el sector: abastecimiento, saneamiento y pluviales, depuración, electricidad y telecomunicaciones.

En estos proyectos se desarrollarán todos los documentos necesarios (incluida valoración económica) para la definición de las obras a ejecutar para el desarrollo de las infraestructuras de conexión de la ZAL y TI. Estos proyectos llegarán a un nivel de detalle que permite la construcción directa a partir de la documentación generada e incluirán la memoria, sus anejos, pliegos de condiciones, planos, presupuestos, estudios de seguridad y salud, etc.

iii. Estudio Informativo, proyecto básico y proyecto de construcción de la conexión por carretera de la Zona de Actividades Logísticas

El proyecto de construcción permitirá la ejecución de las determinaciones contenidas en el estudio informativo y proyecto básico. Se definirán las actuaciones necesarias para la conexión por carretera de la ZAL con la red de gran capacidad así como se definirán los accesos a ésta

iv. Proyecto básico y constructivo de la terminal intermodal (TI) y centro logístico de la ZAL de Cartagena y Estudio Informativo, Proyecto básico y constructivo de la Conexión Ferroviaria de la ZAL.

Los proyectos de construcción permitirán la ejecución de las determinaciones contenidas en el estudio informativo y proyecto básico. Se definirán, justificarán y valorarán las obras necesarias para la ejecución de la Terminal Intermodal y la conexión ferroviaria de ésta con la red general.

5.2 AVANCE DE PREORDENACIÓN DE LA ZONA DE ACTIVIDADES LOGÍSTICAS

A partir de las determinaciones recogidas en el *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)* elaborado por la **UTE TRN-GETINSA-PAYMA** se adjunta a continuación la preordenación de la ZAL. Dicha preordenación podrá sufrir variaciones en el Documento de Actuación de Interés Regional donde se definirá de manera pormenorizada la ordenación del sector.

5.2.1 ANÁLISIS FUNCIONAL

La Plataforma Logística Intermodal de Cartagena se estructurará en al menos tres áreas funcionales diferenciadas según su naturaleza y el servicio y actividad para el que se concebirán.

- Área de Servicios
- Área Logística
- Área Intermodal (Terminal Intermodal)

Área de servicios

El Área de servicios y más concretamente la parte correspondiente a los servicios a las personas, se constituye como una pieza central y probablemente la más representativa de una ZAL. El nivel de calidad aplicado en esta parte es reflejo habitualmente de los estándares de dimensionamiento y calidad del resto de la Plataforma, por lo que requiere una especial atención en cuando a su localización. En líneas generales, los servicios del Área de Servicios de la ZAL se clasifican en:

- Servicios a vehículos, que comprenderían además del estacionamiento de vehículos pesados, surtidores de combustible, talleres, lavados de vehículos y desinfección e inertización de cisternas y porta-animales, concesionarios, tienda de repuestos, etc.
- Servicios a empresas, que se corresponderían fundamentalmente con el alquiler de espacios de oficinas para los diferentes tipos de empresas relacionadas con el transporte de mercancías y la logística en el ámbito de la ZAL.
- Servicios a personas, dedicados a atender las necesidades de los trabajadores en el marco de su jornada laboral mediante servicios de alojamiento, restauración o incluso servicios comerciales.
- Otros servicios en equipamientos y dotaciones, como podrían ser centros de formación o de convenciones, etc.

Es en esta área de servicios donde se propone ubicar el nuevo Centro de Transportes y el Depósito Franco, que con el dimensionamiento necesario para atender las nuevas y previsibles necesidades, permita además trasladar las actuales instalaciones de los mismos a la ZAL desde su localización actual. Aunque el Depósito Franco más bien una componente del área funcional logística, se ha considerado oportuno contemplarla integrada en el área de servicios para ofrecer una continuidad a las actuales instalaciones conjuntas existentes en Cartagena.

Área Logística

El Área Logística es otra de las piezas fundamentales de una ZAL, conformada por manzanas o supermanzanas que incluyen instalaciones en el interior de las cuáles se ejercen, por diversos operadores, todas las actividades relacionadas con el transporte, la logística y la distribución de mercancías (transporte, almacenaje, distribución y otras actividades logísticas de valor añadido).

Adicionalmente se reservará una superficie suficiente como Reserva Estratégica de suelo a escala interregional para actividades económicas del CAEDI Cartagena-Los Camachos, de acuerdo con las Directrices y Plan de Ordenación Territorial del Suelo Industrial de la Región de Murcia.

Por último, y siguiendo la filosofía del Polígono Industrial de Camachos Sur, podría resultar atractivo para el conjunto del sector contar con un espacio reservado para el uso terciario

Concepción para su ejecución por fases

La implantación se plantea en tres unidades de actuación para la ZAL de Cartagena (UA-1, UA-2 y UA-3), que además de reflejar en cierto modo lo que podría ser una puesta en funcionamiento por etapas, cada una de ellas en sí misma podría dividirse dependiendo de la demanda generada. Adicionalmente, la Unidad de Actuación 4 correspondería a la Terminal Intermodal que se ubicaría adyacente a la variante ferroviaria a ejecutar al sur del Polígono Industrial de Los Camachos.

En primer lugar resulta imprescindible abordar el Área de Servicios (UA-1) como germen de la futura ZAL. Esta área se podrá abordar por fases de forma que tanto el aparcamiento de vehículos pesados como la urbanización de parcelas para el desarrollo de servicios complementarios se ejecuten primero parcialmente y dejando la reserva de terrenos conveniente para ir ampliándolas a medida que vaya resultando necesario. Se prevé que la UA-1 se ubique en el extremo sureste del sector de Camachos Norte, junto al actual enlace existente con la CT-32 (el único ejecutado actualmente que resuelve los accesos y salidas en todas las direcciones desde y hacia Los Camachos).

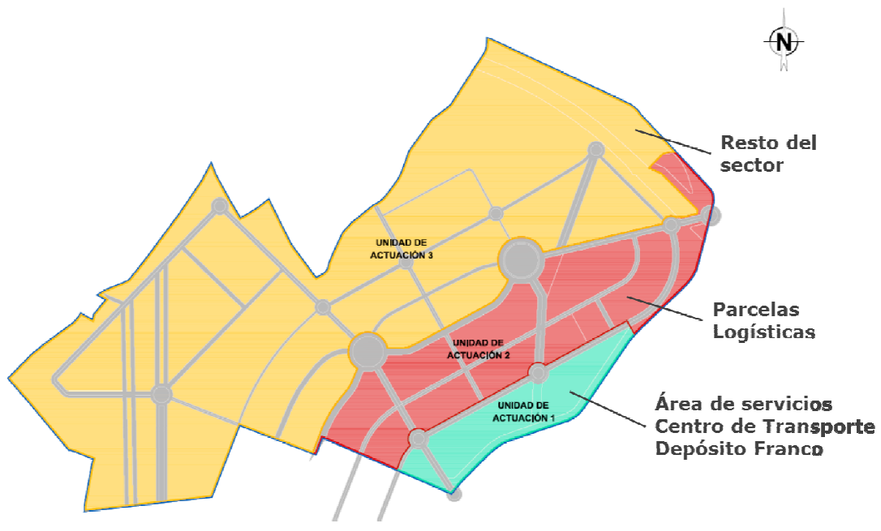
En una segunda fase de ejecución se instala el Área Logística Inicial (UA-2), dedicado a las parcelas logísticas.. Podría incluso ser conveniente y razonable que esta UA-2 se empiece a planificar y ejecutar, al menos parcialmente, junto a la UA-1, para ofrecer a los operadores logísticos y demás empresas los espacios necesarios para sus operativas logísticas. De esta forma, desde el inicio de la ZAL de Cartagena las empresas contarían con los efectos sinérgicos de disponer de un Centro de Transportes y un Depósito Franco más adaptados a sus necesidades, de un edificio administrativo y servicios complementarios y de parcelas para la oferta de actividades

logísticas de valor añadido. Esta UA-2, aun acometiéndose por fases, debería ir extendiéndose desde el extremo sureste junto a la UA-1, hasta el extremo norte junto al viario estructurante que cruza bajo la autopista AP-7.

Por último, y ya en función de las demandas que se generasen a más largo plazo y sobre todo con la puesta en servicio y consolidación de la nueva dársena de contenedores de El Gorguel, debería irse acometiendo por fases el desarrollo del resto del sector de Camachos Norte (UA-3), donde además de las parcelas de uso logístico, tendrían cabida parcelas para uso terciario e incluso la reserva estratégica de suelo en el CAEDI Cartagena-Los Camachos. Como consecuencia de la amplia extensión de terreno de esta última unidad de actuación, podría resultar de interés acometer su urbanización y comercialización en diversas etapas, acompasándolo con las necesidades del mercado y, en especial, de la puesta en servicio de las diferentes fases que pudiese finalmente tener la dársena de El Gorguel. En todo caso, se considera conveniente siempre garantizar la mayor conectividad con las unidades de actuación adyacente y con Camachos Sur.

Con todo lo anterior, la concepción de la Zona de Actividades Logísticas de Cartagena en el Polígono Industrial de Los Camachos se plantea como aparece en la siguiente figura.

Concepción para ejecución por fases



Fuente. Estudio de Viabilidad. UTE TRN-GETINSA-PAYMA

5.2.2 PREORDENACIÓN

5.2.2.1 AVANCE

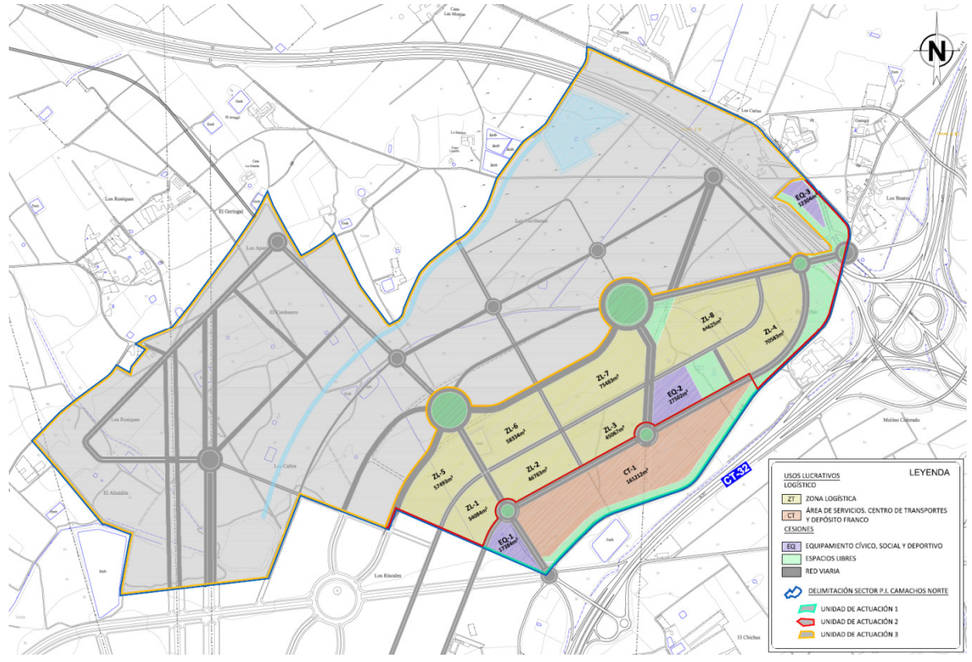
Se propone una preordenación que cumple con los requisitos establecidos en las normativas vigentes y que permite acomodar la ejecución del desarrollo urbanístico a las necesidades de la demanda existente y previsible. La ordenación pormenorizada será objeto del documento de Actuación de Interés Regional posterior.

Se han tenido en consideración los análisis funcionales y de ejecución por fases para el desarrollo de las tres unidades de actuación que se propone desarrollar en el ámbito del sector SPCN (Camachos Norte).

- UA-1. Área de Servicios
- UA-2. Área Logística Inicial
- UA-3. Resto del sector SPCN (Camachos Norte)

En ese sentido, tanto la propuesta de ejecución por fases como la adecuación a los condicionantes existentes, se han ido acomodando a las necesidades de la demanda, reflejando una urbanización progresiva del ámbito desde su extremo sureste junto al enlace con la CT-32 y hacia el noroeste.

Propuesta de preordenación de la ZAL de Los Camachos



Fuente. Estudio de Viabilidad. UTE TRN-GETINSA-PAYMA

Superficies resultantes de la preordenación propuesta

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 m2	60,87%
Área de servicios del Centro de Transportes		
Edificio Administrativo y aparcamiento de vehiculos ligeros		
Depósito Franco		
Espacios libres públicos	37.206,97 m2	14,05%
Equipamiento público (EQ-1)	17.394,03 m2	6,57%
Viario	49.054,50 m2	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 m2*	
ZL-2	*46.782,58 m2*	
ZL-3	*45.067,30 m2*	
ZL-4	*70.583,25 m2*	
ZL-5	*57.493,08 m2*	
ZL-6	*58.333,79 m2*	
ZL-7	*75.482,75 m2*	
ZL-8	*84.625,13 m2*	
Espacios libres públicos	120.710,71 m2	15,17%
Equipamiento público (EQ-2 y EQ-3)	39.805,66 m2	5,00%
Viario	162.647,13 m2	20,44%
UA 3. RESTO DEL SECTOR SPCN	**2.431.246,56 m2**	**100,00%**
Superficie de parcelas netas	1.337.185,61 m2	55,00%
Reserva Estratégica del CAEDI Cartagena-Los Camachos	142.471,05 m2	5,86%
Espacios libres públicos	280.322,73 m2	11,53%
Equipamiento público (EQ)	154.384,16 m2	6,35%
Viario	516.883,02 m2	21,26%

Como se muestra en la tabla anterior, en las tres Unidades de Actuación se respeta la legislación vigente en relación a las superficies destinadas a espacios libres públicos y equipamientos públicos (cesiones), pudiendo establecer como aproximación la siguiente distribución:

- 55-60% Aprovechamiento,
- 20-25% Viario,
- >10% Espacios libres
- >5% Equipamientos de dominio y uso públicos.

5.2.2.2 INFRAESTRUCTURAS COMUNES

A continuación se realiza una propuesta preliminar de las infraestructuras que es necesario ejecutar para garantizar una adecuada y completa urbanización del sector SPCN (Camachos Norte).

Red de saneamiento y aguas pluviales

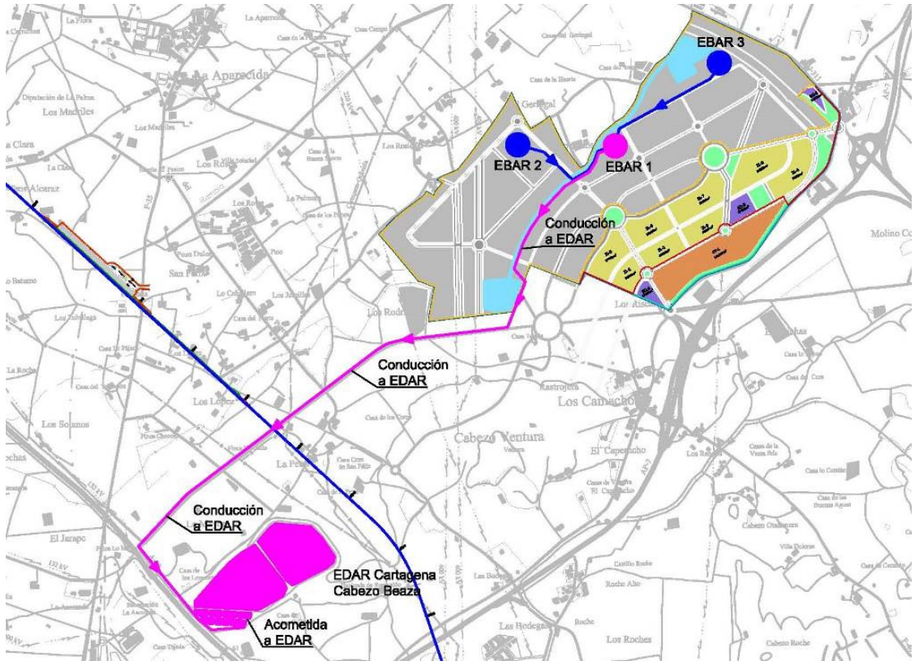
Se plantea la construcción de tres estaciones de bombeo de aguas residuales (EBAR) en la parte Norte de la actuación P.I. de los Camachos Norte.

Desde una de las estaciones de bombeo (EBAR 1) se bombearán las aguas residuales hacia la EDAR existente denominada “EDAR Cartagena-Cabezo Beaza” y situada en la zona sur de la actuación, junto a la autovía A-30 Murcia-Cartagena.

La canalización de saneamiento que conecta la EBAR1 con la EDAR existente discurrirá por viales públicos, primero por los propios a construir en la actuación P.I. Los Camachos Sur, F37 y camino paralelo a EDAR existente, hasta alcanzar la entrada de esta última.

La red de saneamiento se ejecutará por gravedad hasta alguna de las estaciones de bombeo de aguas residuales propuesta.

Red de Saneamiento



Fuente. Estudio de Viabilidad. UTE TRN-GETINSA-PAYMA

Para la recogida de aguas pluviales actualmente existe una balsa de laminación ya ejecutada en la parte sur de la actuación destinada a recoger las aguas pluviales del sector sur del ámbito. Se encuentra en proyecto otra balsa de laminación en la zona norte del sector y una balsa de infiltración. Estas dos balsas de laminación se encontrarán comunicadas entre sí mediante un canal de evacuación que permitirá el trasiego de aguas desde la zona sur a la zona norte del P.I. Los Camachos, y desde esta hasta la rambla de Miranda donde hará su vertido.

Balsas de laminación ejecutada y prevista. Rambla de Miranda. Fuente: elaboración propia a partir de google maps

ABASTECIMIENTO

La conexión del sector a la red de agua potable se realizará desde el depósito municipal de Cabezo Beaza, por lo que no es necesaria la construcción de una nueva balsa o depósito en sustitución de la existente.

Por otro lado se deberá conectar el depósito existente de Cabezo Ventura en Camachos Sur con la nueva aducción procedente del depósito de Cabezo Beaza. El depósito de Cabezo Ventura, actualmente fuera de servicio por problemas de ejecución deberá ser rehabilitado para garantizar su correcto funcionamiento.

Depósito de Los Camachos Sur en Cabezo Ventura. Fuente: elaboración propia a partir de google maps

SUMINISTRO ELÉCTRICO EN ALTA TENSIÓN

La conexión a la red eléctrica existente se ha situado en el Sur-Oeste del sector, realizando una nueva subestación de transformación eléctrica junto a la línea eléctrica existente denominada “Escombreras-Rocamora” de 400kV.

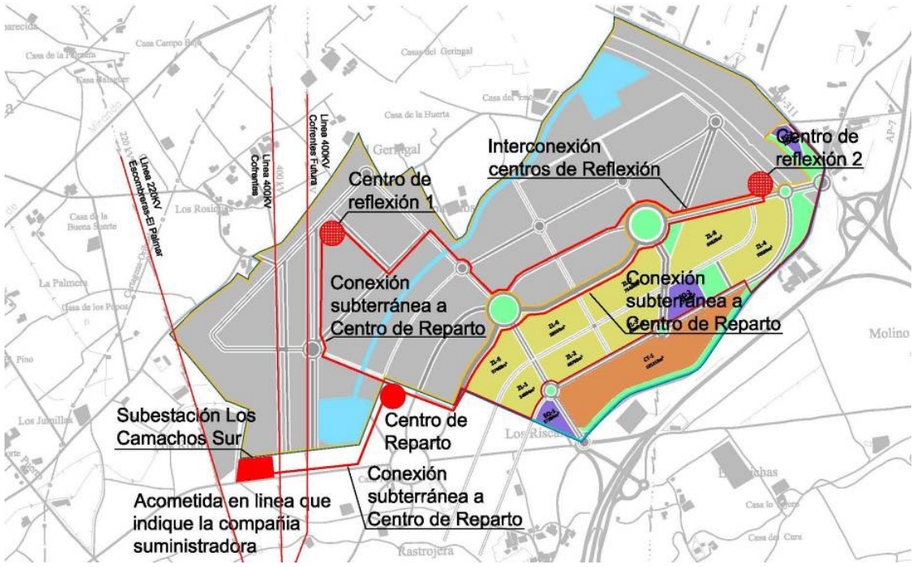
Con posterioridad y en los proyectos técnicos correspondientes se estudiaran las demandas de potencias según las necesidades requeridas por las industrias e infraestructuras a construir, así como su trazado y desarrollo técnico.

En cualquier caso, el trazado del suministro eléctrico tanto en media como en baja tensión se realizará de forma subterránea.

De esta subestación se partirá hasta un centro de reparto y de este último se ejecutarán los anillos de media tensión que recorrerán toda la actuación hasta los centros de transformación secundarios, desde los que se suministrará potencia eléctrica a las industrias en baja tensión.

Se ha proyectado instalar dos centros de reflexión asociadas a los anillos de media tensión cuya misión es la de ajustar los valores de tensión y frecuencia de la red, y que darán servicio a los diferentes sectores de la actuación.

Así mismo estos centros de reflexión estarán unidos al centro de reparto de forma que se garantice en todo momento el suministro eléctrico



Suministro eléctrico en Alta Tensión. Fuente. Estudio de Viabilidad. UTE TRN-GETINSA-PAYMA

SUMINISTRO DE GAS NATURAL

La red de gas natural canalizado se proyectará para dotar del servicio de gas al total de parcelas diseñadas en el sector del Camachos Norte y posibles áreas adyacentes.

El suministro de gas para la actuación se realizará desde la línea existente Cartagena-Orihuela que discurre por la zona sur de la actuación entre ésta y la EDAR Cartagena-Cabezo Beaza.

En cualquier caso, se realizará acometida desde central regasificadora existente al oeste de la actuación, o entronque en línea más cercana a la que preste autorización de enganche la compañía suministradora. Desde ésta, se llevará línea hasta central de reparto a ubicar en la actuación en punto a definir en fases posteriores. Desde esta central de reparto, mediante red ramificada partirán las canalizaciones en gas de baja presión que discurrirán bajo aceras de las obras de urbanización.

SUMINISTRO DE TELEFONÍA Y COMUNICACIONES

Se estudiará la alimentación para servicio telefónico y de comunicaciones a cada parcela mediante redes enterradas.

No se han obtenido datos de la compañía suministradora de los puntos de entronque más cercanos para realizar la acometida a la actuación.

En cualquier caso se realizará la instalación bajo aceras de tubo corrugado, arquetas de registro y tiro y arquetas de acometida en parcela para la canalización de cableado estructurado y fibra óptica cuyo objetivo es dar servicio de voz, datos y telefonía a las empresas a instalarse en los distintos sectores.

5.2.2.3 USOS Y ACTUACIONES CONSIERADAS EN LAS UNIDADES DE ACTUACIÓN

Se plantean los siguientes usos para cada unidad de actuación con objeto de poder dar respuesta a las necesidades de la demanda identificada y al modelo de negocio planteado.

- UA-1. Área de Servicios
  - Uso logístico (almacenamiento, aparcamiento de vehículos pesados, servicios al vehículo, servicios al transportista, etc.)
- UA-2. Área Logística Inicial
  - Uso logístico genérico
- UA-3. Resto del sector SPCN (Camachos Norte)
  - Uso logístico genérico, Área de Reserva Estratégica de Suelo, Usos Terciarios Comercial y/o Administrativo.

Adicionalmente, en el ámbito existirán usos públicos como infraestructuras y servicios, equipamientos públicos (social, deportivo,…), espacios libres públicos y red viaria pública.

UA-1: Área de Servicios. Centro de Transportes y Depósito Franco

La Unidad de Actuación 1 se desarrollaría en el extremo sureste del sector, como continuidad de la Etapa 1 del P.I. Los Camachos, entre la carretera RM-F39 y la que sería la prolongación de la Calle Níquel.

En esta unidad, con una superficie total prevista de 264.867 m^2, se contempla el desarrollo del Centro de Transportes y Depósito Franco, incluyendo el edificio administrativo central de la Plataforma Logística. De esta forma, se logra garantizar una adecuada visibilidad de estos elementos singulares del conjunto y que reflejan la imagen de centro gestionado.

A. Aparcamiento de Vehículos Pesados.

Aparcamiento vigilado especializado para vehículos pesados y con capacidad mínima para atender las necesidades identificadas y previsibles a futuro (más de 500 plazas). Dicho aparcamiento contará con servicios auxiliares como los que actualmente se prestan en el Centro de Transportes de Cartagena y que sin ánimo de exhaustividad serían zona de aseo y descanso para el personal de conducción, surtidor de combustibles, nave-taller con foso para

reparaciones menores realizadas por los propios conductores, nave compartimentada con trasteros para el almacenaje de repuestos y utillaje(servicio a pagar de forma independiente), así como el espacio necesario para la disposición de una báscula de pesaje (servicio a pagar de forma independiente).

Por tanto, se tendrá en consideración un área adyacente al aparcamiento con una estación de servicio para vehículos pesados, unos módulos de aseo y descanso, una nave taller para reparaciones de aproximadamente 300 m², una nave para trasteros o almacén de aproximadamente 1.500 m² y una báscula para pesaje de hasta 60 tn.

B. Área de Servicios del Centro de Transportes.

Se situará en parcela junto al aparcamiento de vehículos pesados indicado anteriormente. Dispondrá de una superficie aproximada de 45.000 m² y se pondrá a disposición del mercado para la prestación de servicios complementarios (talleres, tiendas de repuestos, cafeterías y restaurantes, Inspección Técnica de Vehículos, comercios, etc.).

C. Edificio Administrativo y Aparcamiento de Vehículos Ligeros.

Se trata de una zona de servicios a los trabajadores y a las empresas, que dispondrá de un edificio administrativo y multiservicios de 2 plantas de 800 m² por planta con dotación de oficinas, salas para uso múltiple a definir y locales para servicios de restauración, de información o bancarios, así como aparcamiento con asfaltado y señalética para vehículos ligeros. Dispondrá además de alumbrado con báculos, vallado perimetral y video vigilancia. La parcela mínima para esta actuación será de 6.000 m².

El uso como zona de carácter comercial y administrativo determina su ubicación prioritaria junto a los viarios principales que unen esta actuación con la de Camachos Sur situándose a la entrada de la actuación por la zona este, y vertebrándolos con los viales de acceso exteriores, incluido el futuro eje de conexión con La Aparecida.

D. Depósito Franco.

Ubicada en parcelas anexas a la del aparcamiento de vehículos pesados, pero con acceso independiente, se dispondrá una zona con una superficie no inferior a los 34.000 m², en donde se ubicarán naves modulares con una superficie total de 12.000 m² cuya función es el almacenaje de mercancía, tanto en las campas exteriores como en el interior de las propias naves.

E. Espacios Libres Públicos.

Se describen aquí el conjunto de los espacios libres públicos que se considerarán en todo el sector, por sus características comunes a las tres unidades de actuación. En todo caso, para cada una se determinarán sus ubicaciones y superficies asociadas.

Se plantea una red de espacios libres en las actuaciones que cumplan de una forma simultánea una función de protección del medio ambiente y así mismo quede integrado dentro del entorno de la actuación.

De igual forma estos espacios quedan al uso de los ciudadanos para su disfrute y esparcimiento.

Esta red de espacios también cumple una función conservadora para la flora y fauna de la zona, sirviendo como base de su ecosistema y evitando las menores interferencias con las especies autóctonas.

Cabe destacar dentro de estas zonas la correspondiente a las balsas de laminación y canal de conexión con la rambla de Miranda que suponen en sí mismo un eje o barrera verde que supone tanto una zona de disfrute para los usuarios como una mejora sustancial al entorno medioambiental para la flora y fauna de la zona y así mismo una red integradora de la zona con sus alrededores.

Dentro de estos espacios distinguimos las siguientes áreas:

- Red de espacios para los conjuntos BIC y zonas arqueológicas catalogadas: Se proponen áreas ajardinadas y espacios libres que rodeen los espacios BIC y zonas arqueológicas catalogadas existentes, los resalten y permitan su conservación y disfrute.
- Red de espacios para viales y bulevares: Las rotondas dispondrán en su centro de zonas ajardinadas, así como los bulevares.
- Los bulevares de transito que quedan divididos por zonas intermedias ajardinadas donde también se encontrarán los tendidos eléctricos aéreos existentes, realizando su integración con el entorno.
- Existe una vía pecuaria denominada Colada de Fontes que se protegerá mediante una banda paralela a esta de vegetación de un ancho mínimo de 5 m para protección y transición del espacio urbano hacia un entorno rural.
- Los viales perimetrales de orden primario AP7 y MU-311 dispondrán de una banda ajardinada, paralela a estos, de un ancho mínimo de 30 m que realizarán la transición paisajística desde estos hasta el entorno de la actuación.
- El vial perimetral F38 dispondrá al igual que los anteriores de una banda ajardinada de 5m de anchura.
- Red de espacios para transición hacia suelo no sectorizado y no urbanizable: Se debe proteger los valores paisajísticos y medioambientales respecto de las zonas clasificadas como no urbanizable (principalmente de cultivo) y también de aquel suelo no sectorizado. Para la separación del entorno urbanizado e industrializado del rural se pretenden bandas de espacios libres ajardinados de ancho variable según la zona que divida aquellas zonas de uso agrícola o indeterminado y que no son objeto de sectorización o actuación. El objeto de esta actuación es la transición desde un entorno industrial sectorizado hacia otro de ámbito rural y así mismo la protección de especies de fauna y flora autóctonas.
- Red de espacios integradora: Como se ha indicado anteriormente, las balsas de recogida de aguas pluviales, así como el canal de interconexión entre estas y de conexión con la rambla de Miranda, al ser elementos a cielo abierto supondrán un espacio integrador para los valores paisajísticos y medioambientales de la zona y de igual manera, para el uso y disfrute de la población.
- Supone igualmente un entorno de valor para la flora y fauna de la zona, colaborando en la formación de un ecosistema propio.

- Conjunto de espacios libres ajardinados para la protección del suelo no urbanizable (SNUE) adyacente. La protección del entorno con respecto a la actividad industrial se establece con bandas de espacios libres de separación con los suelos de protección agrícola y ambiental, que actúan como espacios de amortiguación acústica.

Para el caso de la Unidad de Actuación 1, la superficie de espacios libres públicos ascendería a 37.206,97 m^2, que representa más de un 14% del total de la UA-1.

Espacios Verdes

Fuente. Estudio de Viabilidad. UTE TRN-GETINSA-PAYMA

F. Urbanización y Acometidas a Parcelas.

Como en el caso anterior, este ítem es común a todas las unidades de actuación, por lo que se incluyen una descripción general para todo el sector.

Se procederá al reparto y dotación de acometidas para cada parcela, así como de las infraestructuras de urbanización, que se ejecutarán conjuntamente con los viales, de las siguientes infraestructuras:

- Centros de transformación 20/0.4KV
- Anillo de Alta tensión
- Anillo de Baja tensión
- Red de acometida de agua
- Red de saneamiento público
- Red de evacuación aguas pluviales
- Red de alumbrado exterior
- Red de Telecomunicaciones
- Red de gas
- Acometida individual a parcela

En los proyectos específicos para cada instalación se definirán secciones y características de los mismos.

En cualquier caso, estas instalaciones discurrirán por los viales a construir dentro de la actuación.

G. Viario.

Se plantea una red viaria interior para los accesos y circulación de vehículos en la actuación. Esta red viaria estará integrada con la red de espacios libres, que quedará integrada con ella, y permitirá el uso de estos espacios comunes por los usuarios de la actuación, procurando un equilibrio con el medio ambiente del entorno y una circulación lógica dentro de la actuación.

Dentro de esta red viaria podremos distinguir viales principales, secundarios y terciarios según su uso y sección. Para su definición, se ha analizado en primer lugar los viarios existentes en Camachos Sur, diferenciando los que tendrían continuidad hacia Camachos Norte de los que no la tendrían. En ese sentido, y dando continuidad a los corredores de las L.E.A.T. de 400 kV, se prolongarían las secciones de las Calles Cloro-Cesio y Fósforo-Cobalto (secciones de 64 metros de anchura). Asimismo, se daría continuidad al viario del eje estructurante conformado por las calles Iridio y Helio, con anchuras totales de 30 metros. Por último, se daría continuidad también a las calles Galio, Litio y Níquel con secciones de 20 metros de anchura.

La red de viales principales la componen los ejes vertebradores viarios o ejes verticales que unen la actuación con la red viaria existente, es decir, con la CT-32, AP-7 y MU-311, y la comunican con la actuación sur. Tienen el carácter de avenidas con bulevar central ajardinado, aceras y aparcamiento lateral y doble vía de doble sentido con secciones que según la vía van desde los 64 metros (caso de los corredores de las L.E.A.T. de 400kV al oeste) a los 40 metros (corredor de la L.E.A.T. de 200 kV al este) tal y como puede observarse en planos y en las figuras a continuación.

La red de viales secundarios está comprendida por aquellas calles que estructuran la red y articulan los viarios principales de acceso y transito general con la red viaria terciaria de acceso a cada sector y parcela. Tienen el carácter de avenidas con bulevar o acera intermedia no ajardinada, acera y aparcamientos laterales y doble vía de doble sentido con secciones viarias de 30 metros como se puede observar en planos y en las figuras a continuación.

La red viaria terciaria es aquella que da acceso desde los viarios secundarios a cada sector y parcela. Tienen el carácter de calles con acera y aparcamiento lateral en cada sentido y simple vía de doble sentido, con sección viaria de 20 metros como puede observarse en planos y en las figuras a continuación. Podrían plantearse, en fases posteriores y de acuerdo a la distribución de usos definitiva, secciones sin aparcamiento laterales en aquellos casos que se requiera el acceso directo a un patio de maniobras con muelles de carga/descarga.

H. Equipamiento público

La preordenación propuesta tiene en consideración un conjunto de parcelas destinadas a Equipamientos Públicos, a las que, en fases posteriores y de acuerdo con los requerimientos y necesidades de la Administración, se les asignarán usos específicos como el deportivo o el cívico-social.

Se ha perseguido una distribución equilibrada dentro de la ordenación del sector y dentro de cada Unidad de Actuación.

Entre las parcelas destinadas a equipamiento público, para el caso que nos ocupa sería muy recomendable dedicar alguna a espacios destinados a la gestión de los residuos generados en la Plataforma Logística (generalmente inertes).

Para el caso de la Unidad de Actuación 1, se prevé que la parcela más próxima al viario de acceso principal de forma triangular, se dedique a equipamiento social como podría ser el centro formativo o centro de convenciones de la ZAL. Se trataría de edificación singular y emblemática, elemento identificador junto con el edificio administrativo del complejo. En este caso, la superficie destinada es de 17.390 m^2, que representa un 6,57% del total de la UA-1.

UA-2: Área Logística Inicial

La Unidad de Actuación 2 se desarrollaría al oeste de la UA-1, y contaría con una superficie total de 795.615 m^2, incluyendo el cruce del viario estructurante bajo la autopista AP-7 y la parcela al noreste de ésta última.

En esta UA-2 tan sólo se contempla la urbanización de parcelas para usos logísticos, además lógicamente de los viarios, espacios libres y equipamientos públicos que correspondan.

Así, se han previsto preliminarmente un total de 8 grandes manzanas para usos logísticos, dos parcelas para equipamientos públicos y un viario que conecte con el eje estructurante y permita conectar completamente el ámbito con la carretera MU-311.

A. Espacios Libres Públicos.

Para la UA-2 se destinan 120.700 m² aproximadamente para la gestión de espacios libres públicos. Estos incluyen las protecciones de las zonas de afección de la AP-7 en su lado noreste y de la RM-F39, así como de la Colada de Fontes y MU-311.

Las condiciones para los espacios libres públicos serán las mismas que las indicadas en puntos anteriores.

B. Urbanización y Acometidas a Parcelas.

Las condiciones para urbanización y acometidas a parcelas en esta fase es la misma que la indicada en puntos anteriores.

Las parcelas para usos logísticos totalizan 472.452 m^2 (representando un 59,38% de la UA-2) y se prevé para ellas un aprovechamiento medio del entorno del 65%.

C. Viario.

Se destinan 162.650 m² aproximadamente para viarios en la UA-2, que representan un 20,44% de la unidad de actuación.

Las condiciones para viarios en esta fase es la misma que las indicadas en puntos anteriores.

D. Equipamiento público

Para el caso de la Unidad de Actuación 2, se prevén dos parcelas destinadas a equipamiento público.

Una de ellas se ubicaría junto a los restos del molino 2 catalogado como Bien de Interés Cultural y la zona de dispersión del yacimiento arqueológico existente, de forma que además de integrarse con éstos tuviese un adecuado acceso desde el viario principal y fuese cercana a la zona administrativa y de servicios del Centro de Transportes. De esta forma, se podría plantear en esta ubicación, con una superficie de 27.500 m^2, equipamiento deportivo que atendiese las necesidades de trabajadores del sector y conductores.

Otra de ellas, se ubicaría al oeste de la autopista AP-7, junto a la carretera MU-311 y entre la glorieta de conexión con el enlace y el enclave industrial no expropiado. Parecería una ubicación adecuada, por su condición de aislamiento, para la disposición del centro de gestión de residuos o similar.

En todo caso, en fases posteriores, se definirían los usos definitivos de estas áreas de acuerdo a las necesidades del sector y las voluntades de la Administración competente en la materia.

UA-3: Resto del Sector SPCN

La Unidad de Actuación 3 corresponde al resto del sector SPCN que no ha sido ocupado por las unidades de actuación UA-1 o UA-2. La UA-3 se desarrollaría urbanísticamente en una fase posterior a las anteriores y albergaría tanto las parcelas para uso logístico que se demandaran a raíz del desarrollo y consolidación de la nueva dársena de El Gorguel, como la reserva estratégica de suelo y parcelas para uso terciario dando continuidad al eje estructurante de Camachos Sur.

La superficie total es de 2.431.246 m^2, de los cuales se estima que unos 1.337.185 m^2 se dedicarían a usos lucrativos (bien logísticos o bien terciarios) y otros 142.471 m^2 se reservarían como Reserva Estratégica de Suelo del CAEDI de Cartagena-Los Camachos.

A. Espacios Libres Públicos.

Se destinan 280.322 m² aproximadamente para la gestión de espacios libres públicos.

Las condiciones para los espacios libres públicos serán las mismas que las indicadas con anterioridad, destacando tanto la transición hacia el suelo no urbanizable del flanco oeste, como la integración de los elementos que conformarán el sistema de aguas pluviales (balsas y canal colector) y las líneas eléctricas de 400 kV que atraviesan la zona.

B. Urbanización y Acometidas a Parcelas.

Las condiciones para urbanización y acometidas a parcelas en esta fase es la misma que la indicada en puntos anteriores.

C. Viario

Se destinan 516.883 m² aproximadamente para viarios en la UA-3, destacando la conexión hacia el flanco oeste que daría conexión con el viario hacia el enlace de La Aparecida con la AP-7.

Las condiciones para viarios en esta fase es la misma que las indicadas en puntos anteriores.

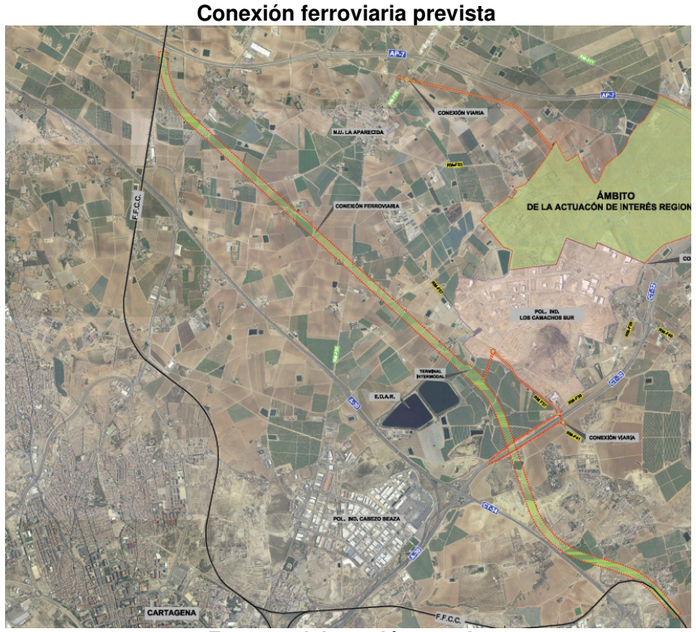
D. Equipamiento público

Para el caso de la UA-3, se estima necesario dedicar parcelas con una superficie total de 154.384 m^2, cumpliendo con la legislación vigente. En fases posteriores y de acuerdo a la ordenación finalmente propuesta, se establecerán las áreas específicas a asignar así como sus usos.

5.3 TERMINAL INTERMODAL Y CONEXIÓN FERROVIARIA

Para la conexión ferroviaria se prevé la ejecución de una variante ferroviaria en vía única de ancho mixto que conecte el punto de la línea ferroviaria actual al sur del cruce bajo la AP-7 con la misma línea en las inmediaciones de Alumbres. Dicha infraestructura formaría parte de la Red Ferroviaria de Interés General.

Conexión ferroviaria prevista

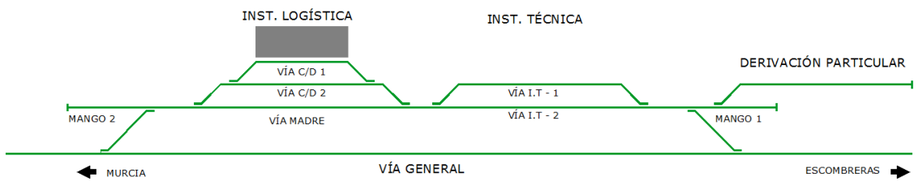


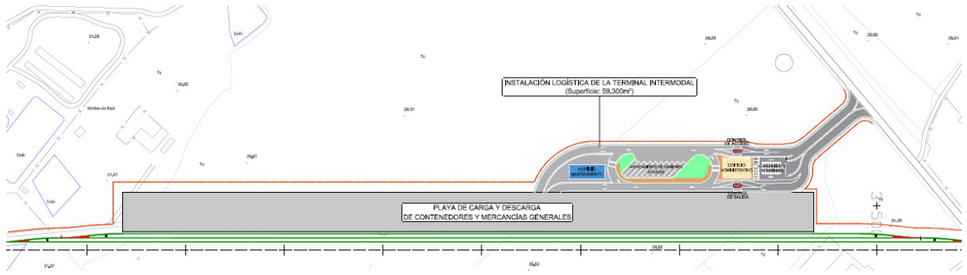
Fuente: elaboración propia

Se plantea una terminal con instalaciones en serie, de forma que se evite la necesidad de ejecutar mangos de maniobras para composiciones completas. Así las cosas, y dado que existe longitud suficiente, se propone una configuración que dispone la instalación técnica en el centro de la terminal y las instalaciones de carga en sendos extremos; es decir, la instalación logística a un lado y la posible derivación particular en el otro.

En el esquema a continuación se ve reflejada esta configuración así como las conexiones necesarias con vía general (en este caso, la variante ferroviaria). En ese sentido, se plantea que las conexiones a vía general permitan el acceso a la instalación técnica desde cualquiera de las direcciones y la expedición de trenes desde la instalación técnica y la instalación logística. Para ello, se hace necesario disponer una vía madre electrificada junto a las vías de carga/descarga, para permitir el paso de trenes desde la instalación técnica en dirección Murcia.

Terminal Intermodal tipo para ubicación propuesta





Fuente. Estudio de Viabilidad. UTE TRN-GETINSA-PAYMA

La ubicación no afectaría al propio desarrollo interno como a una futura ampliación del Polígono Industrial Los Camachos hacia el oeste y no generaría mayor fracturación del territorio en el ámbito, además de no ocupar espacios de Los Camachos Norte. Además, la Terminal Intermodal estaría ubicada en un emplazamiento próximo al P.I. Los Camachos y sobre el eje que conecta los polígonos de Cabezo Beaza y La Palma, de forma que se genera una importante sinergia en el ámbito, creando un polo con gran potencial logístico e industrial.

Por último, la disposición de las instalaciones logística y técnica en serie y pasante (conectada por ambos extremos con vía general de la RFIG) optimizaría la funcionalidad y los encajes de la terminal.

Implantación Terminal Intermodal

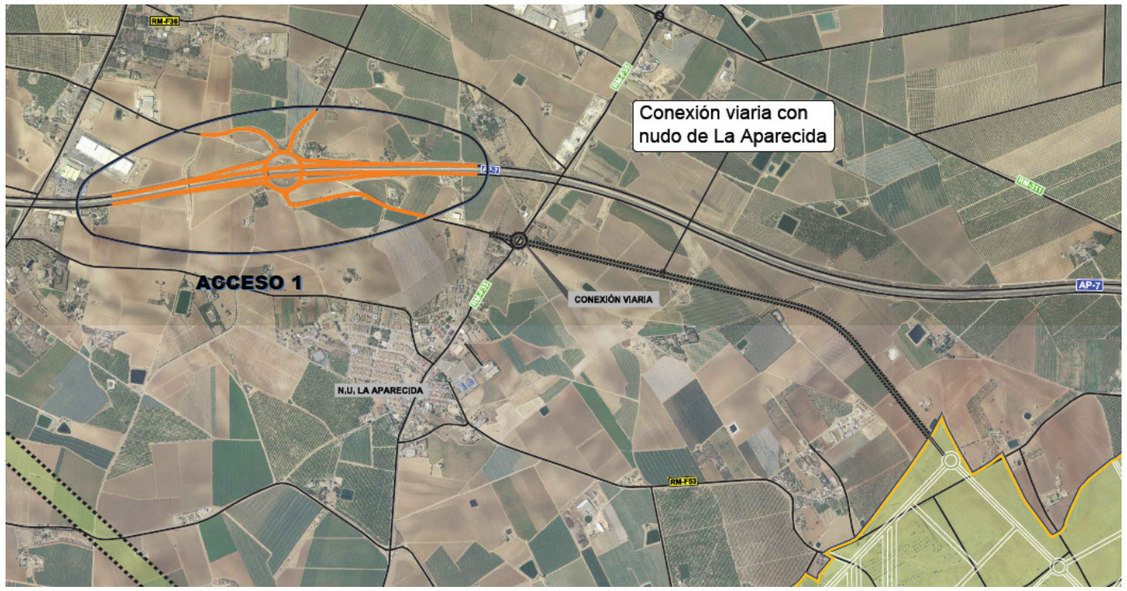
Fuente: elaboración propia

5.4 CONEXIÓN VIARIA

Se propone un gran eje desde el enlace de acceso a Los Camachos desde la autovía CT-32 (al este del polígono) hasta el enlace de la AP-7 en La Aparecida de forma que a futuro garantice las mejores condiciones de accesibilidad al ámbito de estudio.

Se trata de un eje viario de 2,4 km de longitud con una sección de carretera convencional (1 carril por sentido) que conectará con una glorieta con la carretera RM-F35 al norte del casco urbano de La Aparecida y más al oeste con el vial que conecta con el enlace con la autopista AP-7.

Conexión viaria en nudo de La Aparecida.



Fuente: elaboración propia

5.5 RELACIÓN CON OTROS INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

En apartados anteriores se analizó la afección de la Actuación de Interés Regional sobre el planeamiento municipal de Cartagena. A continuación se analiza la afección sobre los instrumentos de Ordenación del Territorio de aplicación al ámbito: Directrices y Plan de Ordenación Territorial del Suelo Industrial de la Región de Murcia y Directrices y Plan de Ordenación Territorial del Litoral de la Región de Murcia.

a) Directrices y Plan de Ordenación Territorial del Suelo Industrial de la Región de Murcia

Las Directrices establecen en el artículo 33 de su normativa el carácter de Actuación Estratégica Regional, vinculada al modelo de suelo industrial de la Región de Murcia al CAEDI (Complejo de Actividades Económicas, Dotacionales e Industriales) de Cartagena-Los Camachos. Zona II:

- ✓ Complejo multifuncional en la entrada este de Cartagena, integrando las áreas industriales de los Camachos y Cabezo Beaza.
- ✓ Los objetivos de la actuación son la generación de suelo industrial y de servicios en los Camachos a corto plazo, la creación de zonas logísticas a corto plazo, la reserva estratégica de suelo de escala interregional y la coparticipación de Cabezo Beaza en las operaciones de cualificación del conjunto.

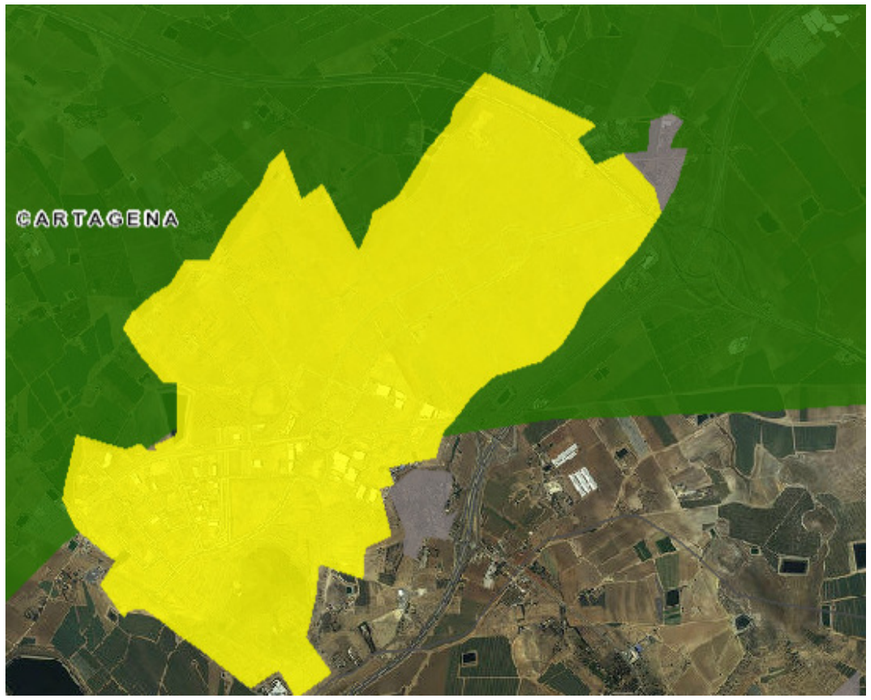
Asimismo, se indica que se reservará una zona como Reserva Estratégica de suelo a escala interregional para actividades económicas del CAEDI Cartagena-Los Camachos, de acuerdo con las Directrices y Plan de Ordenación Territorial del Suelo Industrial de la Región de Murcia, situación que se ha tenido en cuenta en la actuación, estableciendo una reserva en el entorno de las 14-15 Has.

Por lo tanto, no solo la Actuación de Interés Regional es compatible con las Directrices si no que se da cumplimiento a los objetivos de la misma.

b) Directrices y Plan de Ordenación Territorial del Litoral de la Región de Murcia.

Las Directrices incluyen a la Zona de Actividades Logísticas de Los Camachos dentro del Suelo Urbanizable No Programado, siendo por tanto la actuación compatible con las determinaciones de aquella. Las conexiones viarias y ferroviarias se sitúan sobre suelo clasificado como de protección agrícola.

Directrices y Plan de Ordenación del Litoral de la Región de Murcia



Fuente: SITMurcia

6. VALORACIÓN ECONÓMICA DE LAS INVERSIONES A EJECUTAR

En base a las estimaciones realizadas en el *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)* realizado por las empresas TRN INGENIERÍA Y GETINSA-PAYMA se presenta a continuación el coste de las actuaciones previstas.

6.1 COSTES UNITARIOS ZONA DE ACTIVIDADES LOGÍSTICAS

	CONCEPTO	UD	COSTE/UD (€/ud)
1	**INFRAESTRUCTURAS COMUNES SPCN**		
1.1	**SANEAMIENTO Y PLUVIALES**		
1.1.1	**Estaciones de bombeo de aguas residuales**	**ud**	**11.600,00**
1.1.2	**Colector saneamiento diámetro 600 mm HA para conexión con EDAR existente**	**ml**	**224,87**
1.1.3	**Embalse de laminación pluviales**	**m2**	
	Desbroce y limpieza	m²	0,40
	Excavación en terreno mediante medios mecánicos, vertido de tierras en el propio terreno para formación de taludes en balsa	m³	3,50
	Ejecución de correa perimetral en hormigon armado HA-25 vibrado, vertido con cubilote	m³	127,35
	Lona de aislamiento EPDM 1,5mm, termosoldada y comprobada a presión. Cubierta de fondo más cubierta	m²	4,25
	Pletina de cierre en inox y doble goma. Tacos tornillos e instalado	ml	14,05
1.1.4	**Canal conexión balsa de laminación 1 (existente) con balsa de laminación 2 (en proyecto)**	**ml**	**715,00**
1.2	**ABASTECIMIENTO DE AGUA**		
1.2.1	**Ramal abastecimiento de agua con tubería FD diámetro 500mm**	**ml**	**246,70**
1.3	**SUMINISTRO ELÉCTRICO AL SPCN (ALTA TENSIÓN)**		
	Subestación eléctrica 220/20 kV	**ud**	**3.300.000,00**
	Centro de reparto	**ud**	**145.000,00**
	Conexión subestación a centro de reparto	**ml**	**86,70**
1.4	**SUMINISTRO GAS NATURAL**		
	Estación de regulación y medida y acometida desde la Red General de Transporte de Gas Natural	**Ud**	**67.500,00**
2	**UA-1. ÁREA DE SERVICIOS**		
2.1	**Aparcamiento de vehículos pesados**		
	Movimiento de tierras	m³	20,00
	Pavimento y pintura	m²	36,00
	Iluminación báculos con lámparas LED, incl. aliment.eléctrica y p.a.t.	ud	2.450,00
	Vallado con malla simple torsión y monoposte, 2m de altura	ml	23,00
	Parte proporcional canalizaciones, arquetas e infraestr. auxiliares	ud	165.000,00
	Circuito cerrado TV	ud	85.000,00
2.2	**Área de servicios del Centro de Transportes**		
	Estación de servicio combustible	ud	325.000,00
	Nave-taller	m²	300,00
	Nave para trasteros	m²	320,00
	Báscula camiones	ud	9.500,00
2.3	**Edificio Administrativo**		
	Edificio de dos plantas (800m2/planta)	m²	720,00
2.4	**Aparcamiento de vehiculos ligeros**		
	Movimiento de tierras	m³	20,00
	Pavimento y pintura	m²	25,00
	Iluminación báculos con lámparas LED, incl. aliment.eléctrica y p.a.t.	ud	2.450,00
2.5	**Depósito Franco**		
	Naves modulares	m²	430,00
2.6	**Espacios libres públicos**		
	Ajardinamiento	m²	5,00
2.7	**Urbanización y acometidas a parcelas**		
	Centros de transformación 20/0,4kV	ud	58.400,00
	Anillo de Alta tensión (20 kV)	ml	38,00
	Canalización eléctrica BT	ml	25,00
	Alumbrado exterior	ml	61,25
	Red telecomunicaciones	ml	96,00
	Canalización de gas	ml	40,00

	CONCEPTO	UD	COSTE/UD (€/ud)
	Alcantarillado	ml	127,00
	Red pluviales	ml	221,00
	Red suministro de agua	ml	101,00
	Acometidas a cada parcela	ud	12.000,00
2.8	**Viario**		
	Ejecución de viario	m²	46,65
3	**UA-2. ÁREA LOGÍSTICA INICIAL**		
3.1	**Espacios libres públicos**		
	Ajardinamiento	m²	5,00
3.2	**Urbanización y acometidas a parcelas**		
	Centros de transformación 20/0,4kV	ud	58.400,00
	Anillo de Alta tensión (20 kV)	ml	38,00
	Canalización eléctrica BT	ml	25,00
	Alumbrado exterior	ml	61,25
	Red telecomunicaciones	ml	96,00
	Canalización de gas	ml	40,00
	Alcantarillado	ml	127,00
	Red pluviales	ml	221,00
	Red suministro de agua	ml	101,00
	Acometidas a cada parcela	ud	12.000,00
3.3	**Viario**		46,65
	Ejecución de viario	m²	46,65
4	**UA-3. RESTO DEL SECTOR DE SPCN**		
4.1	**Espacios libres públicos**		
	Ajardinamiento	m²	5,00
4.2	**Urbanización y acometidas a parcelas**		
	Centros de transformación 20/0,4kV	ud	58.400,00
	Anillo de Alta tensión (20 kV)	ml	38,00

	CONCEPTO	UD	COSTE/UD (€/ud)
	Canalización eléctrica BT	ml	25,00
	Alumbrado exterior	ml	61,25
	Red telecomunicaciones	ml	96,00
	Canalización de gas	ml	40,00
	Alcantarillado	ml	127,00
	Red pluviales	ml	221,00
	Red suministro de agua	ml	101,00
	Acometidas a cada parcela	ud	12.000,00
4.3	**Viario**		46,65
	Ejecución de viario	m²	46,65

6.2 PRESUPUESTOS PARCIALES ZONA DE ACTIVIDADES LOGÍSTICAS

	CONCEPTO	UD	MEDICIÓN	COSTE/UD	TOTAL (€)
1	**INFRAESTRUCTURAS COMUNES SPCN**				**10.526.741,76**
1.1	**SANEAMIENTO Y PLUVIALES**				**5.276.931,96**
1.1.1	**Estaciones de bombeo de aguas residuales**	**ud**	**3,00**	**11.600,00**	**34.800,00**
1.1.2	**Colector saneamiento diámetro 600 mm HA para conexión con EDAR**	**ml**	**7.433,00**	**224,87**	**1.671.458,71**
1.1.3	**Embalse de laminación pluviales**	**m2**	**56.154,00**		**1.342.018,25**
	Desbroce y limpieza	m²	56.154,00	0,40	22.461,60
	Excavación en terreno mediante medios mecánicos, vertido de tierras	m³	280.770,00	3,50	982.695,00
	Ejecución de correa perimetral en hormigon armado HA-25 vibrado,	m³	275,00	127,35	35.021,25
	Lona de aislamiento EPDM 1,5mm, termosoldada y comprobada a	m²	67.384,80	4,25	286.385,40
	Pletina de cierre en inox y doble goma. Tacos tornillos e instalado	ml	1.100,00	14,05	15.455,00
1.1.4	**Canal conexión balsa de laminación 1 (actual) con balsa de laminación 2**	**ml**	**3.117,00**	**715,00**	**2.228.655,00**
1.2	**ABASTECIMIENTO DE AGUA**				**1.650.176,30**
1.2.1	**Ramal abastecimiento de agua con tubería FD diámetro 500mm**	**ml**	**6.689,00**	**246,70**	**1.650.176,30**
1.3	**SUMINISTRO ELÉCTRICO AL SPCN (ALTA TENSIÓN)**				**3.532.133,50**
	Subestación eléctrica 220/20 kV	**ud**	**1,00**	**3.300.000,00**	**3.300.000,00**
	Centro de reparto	**ud**	**1,00**	**145.000,00**	**145.000,00**

	CONCEPTO	UD	MEDICIÓN	COSTE/UD	TOTAL (€)
	Conexión subestación a centro de reparto	**ml**	**1.005,00**	**86,70**	**87.133,50**
1.4	**SUMINISTRO GAS NATURAL**				**67.500,00**
	Estación de regulación y medida y acometida desde la Red General de	**Ud**	**1,00**	**67.500,00**	**67.500,00**
2	**UA-1. ÁREA DE SERVICIOS**				**17.088.515,32**
2.1	**Aparcamiento de vehículos pesados**				**5.462.300,00**
	Movimiento de tierras	m³	79.500,00	20,00	1.590.000,00
	Pavimento y pintura	m²	79.500,00	36,00	2.862.000,00
	Iluminación mediante báculos con lámparas LED, incluida alimentación	ud	300,00	2.450,00	735.000,00
	Vallado con malla simple torsión y monoposte, 2m de altura	ml	1.100,00	23,00	25.300,00
	Parte proporcional canalizaciones, arquetas e infraestructuras auxiliares	ud	1,00	165.000,00	165.000,00
	Circuito cerrado TV	ud	1,00	85.000,00	85.000,00
2.2	**Área de servicios del Centro de Transportes**				**904.500,00**
	Estación de servicio combustible	ud	1,00	325.000,00	325.000,00
	Nave-taller	m²	300,00	300,00	90.000,00
	Nave para trasteros	m²	1.500,00	320,00	480.000,00
	Báscula camiones	ud	1,00	9.500,00	9.500,00
2.3	**Edificio Administrativo**				**1.152.000,00**
	Edificio de dos plantas (800m2/planta)	m²	1.600,00	720,00	1.152.000,00
2.4	**Aparcamiento de vehículos ligeros**				**206.650,00**
	Movimiento de tierras	m³	2.000,00	20,00	40.000,00
	Pavimento y pintura	m²	5.000,00	25,00	125.000,00
	Iluminación mediante báculos con lámparas LED, incl. alimentación	ud	17,00	2.450,00	41.650,00
2.5	**Depósito Franco**				**5.160.000,00**
	Naves modulares	m²	12.000,00	430,00	5.160.000,00
2.6	**Espacios libres públicos**				**186.034,87**
	Ajardinamiento	m²	37.206,97	5,00	186.034,87
2.7	**Urbanización y acometidas a parcelas**				**1.728.638,03**
	Centros de transformación 20/0,4kV	ud	5,00	58.400,00	292.000,00
	Anillo de Alta tensión (20 kV)	ml	1.873,30	38,00	71.185,40
	Canalización eléctrica BT	ml	1.873,30	25,00	46.832,50
	Alumbrado exterior	ml	1.873,30	61,25	114.739,63
	Red telecomunicaciones	ml	1.873,30	96,00	179.836,80
	Canalización de gas	ml	1.873,30	40,00	74.932,00
	Alcantarillado	ml	1.873,30	127,00	237.909,10
	Red pluviales	ml	1.873,30	221,00	413.999,30
	Red suministro de agua	ml	1.873,30	101,00	189.203,30
	Acometidas a cada parcela	ud	9,00	12.000,00	108.000,00
2.8	**Viario**				**2.288.392,43**
	Ejecución de viario	m²	49.054,50	46,65	2.288.392,43
3	**UA-2. ÁREA LOGÍSTICA INICIAL**				**13.414.713,99**
3.1	**Espacios libres públicos**				**603.553,56**
	Ajardinamiento	m²	120.710,71	5,00	603.553,56
3.2	**Urbanización y acometidas a parcelas**				**5.223.671,82**
	Centros de transformación 20/0,4kV	ud	10,00	58.400,00	584.000,00
	Anillo de Alta tensión (20 kV)	ml	6.406,31	38,00	243.439,59
	Canalización eléctrica BT	ml	6.406,31	25,00	160.157,63
	Alumbrado exterior	ml	6.406,31	61,25	392.386,18
	Red telecomunicaciones	ml	6.406,31	96,00	615.005,28
	Canalización de gas	ml	6.406,31	40,00	256.252,20
	Alcantarillado	ml	6.406,31	127,00	813.600,74
	Red pluviales	ml	6.406,31	221,00	1.415.793,41
	Red suministro de agua	ml	6.406,31	101,00	647.036,81
	Acometidas a cada parcela	ud	8,00	12.000,00	96.000,00
3.3	**Viario**			46,65	**7.587.488,61**
	Ejecución de viario	m²	162.647,13	46,65	7.587.488,61
4	**UA-3. RESTO DEL SECTOR DE SPCN**				**38.185.007,13**

	CONCEPTO	UD	MEDICIÓN	COSTE/UD	TOTAL (€)
4.1	**Espacios libres públicos**				**1.401.613,64**
	Ajardinamiento	m²	280.322,73	5,00	1.401.613,64
4.2	**Urbanización y acometidas a parcelas**				**12.670.800,63**
	Centros de transformación 20/0,4kV	ud	10,00	58.400,00	584.000,00
	Anillo de Alta tensión (20 kV)	ml	16.703,28	38,00	634.724,60
	Canalización eléctrica BT	ml	16.703,28	25,00	417.581,98
	Alumbrado exterior	ml	16.703,28	61,25	1.023.075,84
	Red telecomunicaciones	ml	16.703,28	96,00	1.603.514,78
	Canalización de gas	ml	16.703,28	40,00	668.131,16
	Alcantarillado	ml	16.703,28	127,00	2.121.316,43
	Red pluviales	ml	16.703,28	221,00	3.691.424,66
	Red suministro de agua	ml	16.703,28	101,00	1.687.031,18
	Acometidas a cada parcela	ud	20,00	12.000,00	240.000,00
4.3	**Viario**			46,65	**24.112.592,86**
	Ejecución de viario	m²	516.883,02	46,65	24.112.592,86

6.3 PRESUPUESTOS TOTALES ZONA DE ACTIVIDADES LOGÍSTICAS

Presupuestos totales de la valoración de las actuaciones de la ZAL (incluye edificaciones)

1. INFRAESTRUCTURAS COMUNES SPCN			10.526.741,76 €
2. UNIDADES DE ACTUACIÓN			68.688.236,44 €
SUBTOTAL			**79.214.978,20 €**
Integración ambiental (3%)	*0,03 %*	*79.214.978,20*	2.376.449,35 €
Obras complementarias (1%)	*0,01 %*	*79.214.978,20*	792.149,78 €
Imprevistos (5%)	*0,05 %*	*82.383.577,33*	4.119.178,87 €
Seguridad y salud (2%)	*0,02 %*	*86.502.756,20*	1.730.055,12 €
PRESUPUESTO DE EJECUCIÓN MATERIAL			**88.232.811,32 €**
Gastos generales y Beneficio Industrial (19%)	*0,19 %*	*88.232.811,32*	16.764.234,15 €
PRESUPUESTO BASE DE LICITACIÓN (sin IVA)			**104.997.045,47 €**

Ratio de inversión por superficie bruta, (incluyendo edificaciones)	3.481.426,00 m2	30,16 €/m2

El total de las actuaciones contempladas para la ZAL de Cartagena, tiene un presupuesto base de licitación de 104.997.045,47 €, lo que se traduciría en un coste por m^2 de 30,16 €/m^2 (incluyendo edificaciones).

Presupuestos totales de la valoración de las actuaciones de la ZAL (excluye edificaciones)

1. INFRAESTRUCTURAS COMUNES SPCN			10.526.741,76 €
2. UNIDADES DE ACTUACIÓN			55.802.786,44 €
SUBTOTAL			**66.329.528,20 €**
Integración ambiental (3%)	*0,03 %*	*66.329.528,20*	1.989.885,85 €
Obras complementarias (1%)	*0,01 %*	*66.329.528,20*	663.295,28 €
Imprevistos (5%)	*0,05 %*	*68.982.709,33*	3.449.135,47 €
Seguridad y salud (2%)	*0,02 %*	*72.431.844,80*	1.448.636,90 €
PRESUPUESTO DE EJECUCIÓN MATERIAL			**73.880.481,69 €**
Gastos generales y Beneficio Industrial (19%)	*0,19 %*		14.037.291,52 €
PRESUPUESTO BASE DE LICITACIÓN (sin IVA)			**87.917.773,21 €**

Ratio de inversión por superficie bruta, sin contar las naves ni los edificios de la Fase 1	3.481.426,00 m2	25,25 €/m2

Realizando el mismo ejercicio anterior, pero excluyendo las edificaciones, el presupuesto base de licitación sería de 87.917.773,21 €, lo que se traduciría en un coste por m^2 de 25,25 €/m^2, en el orden de magnitud habitual en estos casos.

6.4 PRESUPUESTOS TOTALES POR UNIDADES DE ACTUACIÓN DE LA ZONA DE ACTIVIDADES LOGÍSTICAS

UNIDAD DE ACTUACIÓN 1	PEM	PBL
Aparcamiento de vehículos pesados	5.462.300,00 €	7.240.112,60 €
Área de servicios del Centro de Transportes	904.500,00 €	1.198.887,25 €
Edificio Administrativo y aparcamiento de vehículos ligeros	1.358.650,00 €	1.800.849,27 €
Depósito Franco	5.160.000,00 €	6.839.423,14 €
Espacios libres públicos	186.034,87 €	246.583,56 €
Repercusión infraestructuras comunes SPCN - UA1	798.513,80 €	1.058.405,77 €
Viario	2.288.392,43 €	3.033.194,59 €
Urbanización (i/ acometidas y servicios afectados)	1.728.638,03 €	2.291.257,15 €
Subtotal UA-1	**17.887.029,11 €**	**23.708.713,33 €**

UNIDAD DE ACTUACIÓN 2	PEM	PBL
Espacios libres públicos	603.553,56 €	799.991,89 €
Repercusión infraestructuras comunes SPCN – UA2	2.398.593,76 €	3.179.263,11 €
Viario	7.587.488,61 €	10.056.985,50 €
Urbanización (i/ acometidas y servicios afectados)	5.223.671,82 €	6.923.818,20 €
Subtotal UA-2	**15.813.307,75 €**	**20.960.058,70 €**

UNIDAD DE ACTUACIÓN 3	PEM	PBL
Espacios libres públicos	1.401.613,64 €	1.857.796,28 €
Repercusión infraestructuras comunes SPCN – UA3	7.329.634,20 €	9.715.207,31 €
Viario	24.112.592,86 €	31.960.508,81 €
Urbanización (i/ acometidas y servicios afectados)	12.670.800,63 €	16.794.761,04 €
Subtotal UA-2	**45.514.641,33 €**	**60.328.273,44 €**

UA-1	23,71 mill.€
UA-2	20,96 mill.€
UA-3	60,33 mill.€

6.5 OTROS CONCEPTOS

Concepto	Presupuesto	Admón. Pública
Variante Ferroviaria	40,00 mil.€	ADIF
Acceso ferroviario a Terminal Intermodal	0,00 mill.€	ADIF
Instalación Técnica de la Terminal Intermodal	7,02 mill.€	ADIF
Acceso viario al oeste de Camachos Norte i/ expropiaciones	2,12 mill.€	CARM
Subtotal	**49,14 mill.€**	**-**

7. PROGRAMACIÓN TEMPORAL DE LAS ACTUACIONES

A continuación se adjunta el cronograma de programación temporal de las distintas actuaciones necesarias para la implantación de la Zona de Actividades Logísticas de Los Camachos y la Terminal Intermodal.

Durante el año 2017 se llevaron a cabo los estudios de viabilidad técnica y económica y el análisis de alternativas que han servido de base para la formulación de la Actuación de Interés Regional.

En el año 2018 está prevista la tramitación de la Actuación de Interés Regional, incluyendo las infraestructuras básicas del territorio (agua, saneamiento, depuración, electricidad, telecomunicaciones), el proyecto básico de la Terminal Intermodal, los estudios ambientales y el programa de actuación.

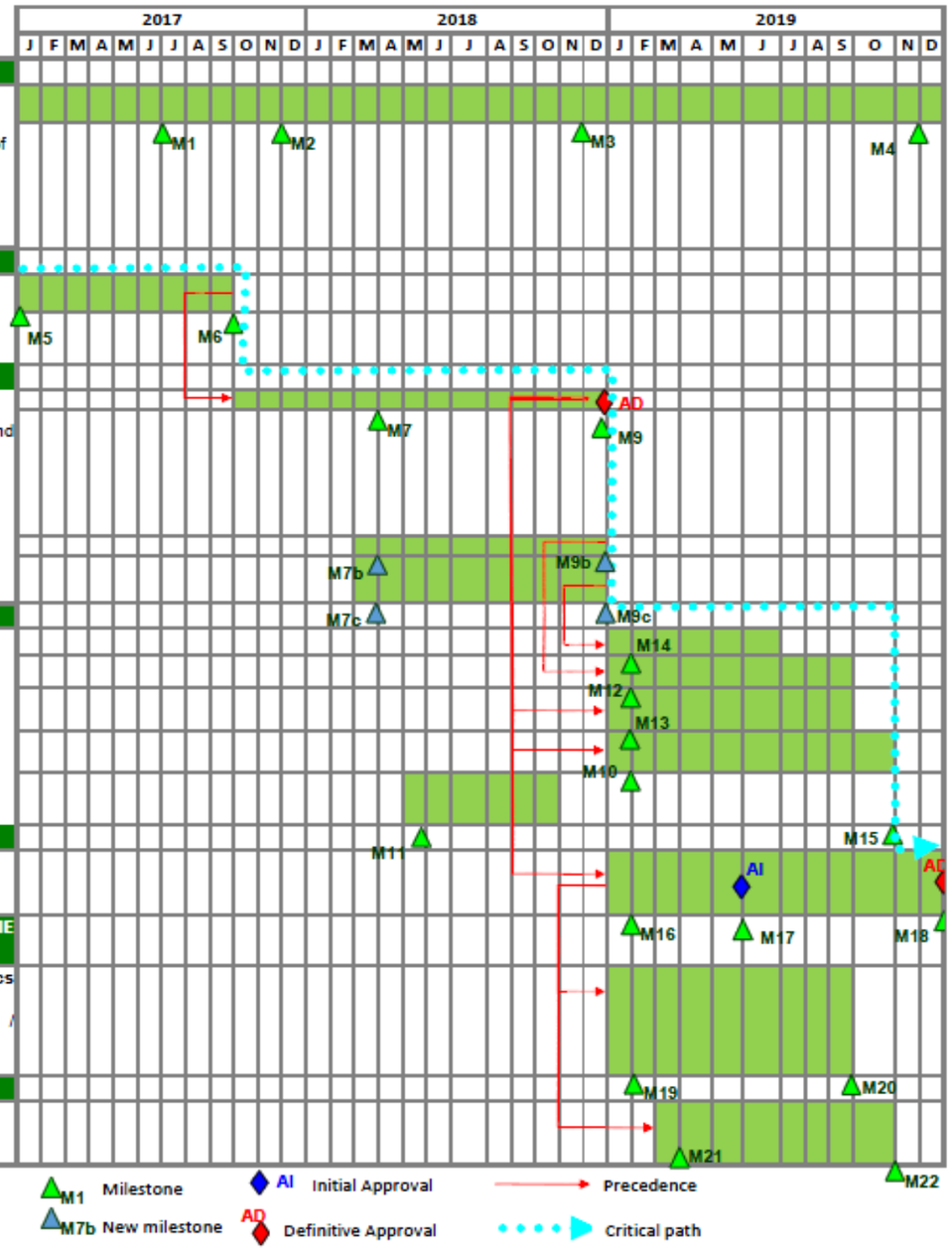
Asimismo, también se prevén durante el 2018 el Estudio Informativo y Proyecto de conexión ferroviaria y la tramitación de la implantación del Depósito Franco y Centro de Transportes.

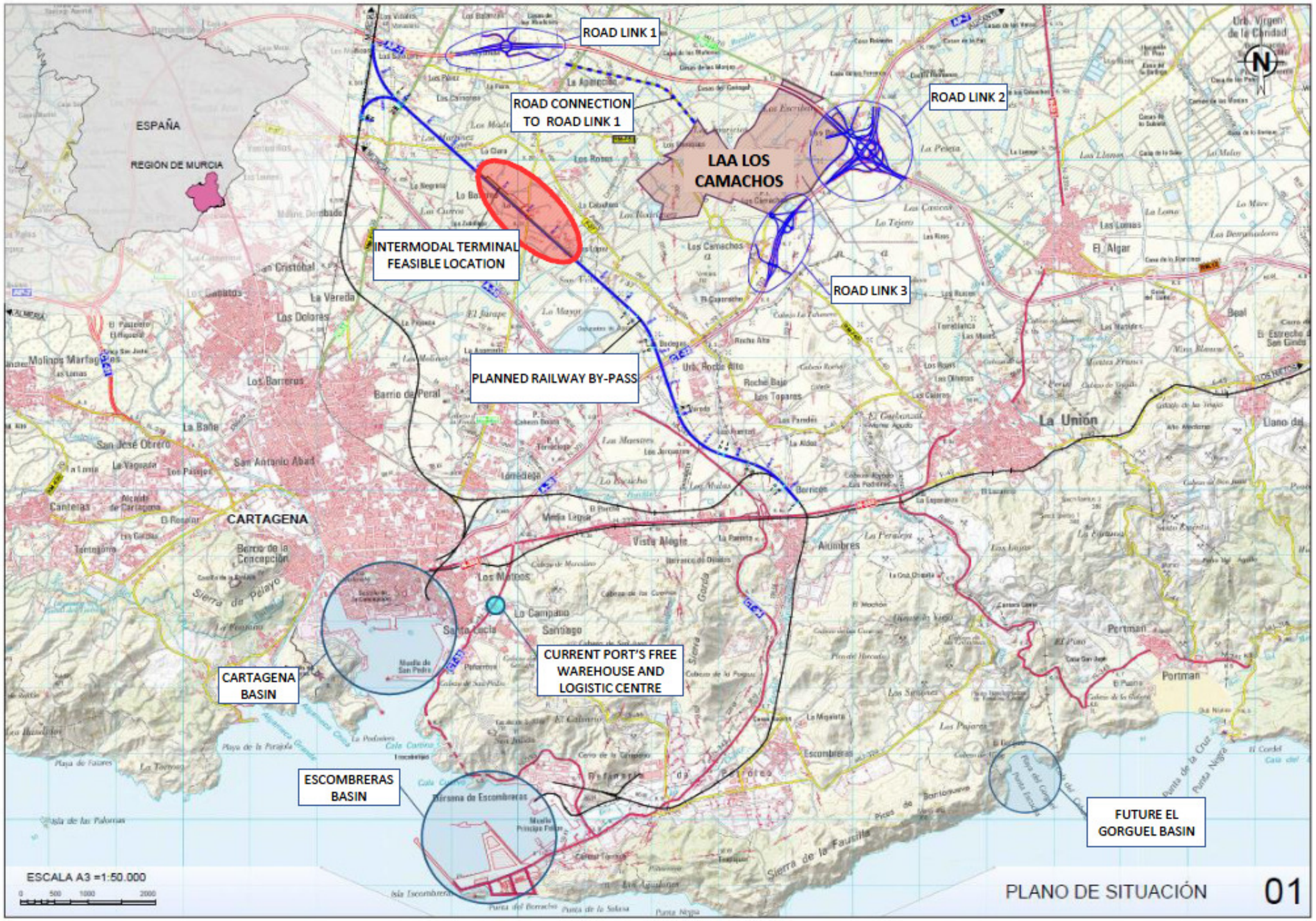
Durante el año 2019 se llevarán a cabo los proyectos de construcción de las distintas infraestructuras:

- ✓ Zona de Actividades Logísticas
- ✓ Depósito Franco y Centro de Transportes
- ✓ Conexión Ferroviaria
- ✓ Conexión Viaria
- ✓ Terminal Intermodal

En este año 2019 también se llevarán a cabo los estudios para el modelo de gestión, promoción y negocio de la terminal intermodal y los análisis detallados de coste-beneficio y de factibilidad financiera.

ACTIVITY Nº	RESPONSIBLE	DESCRIPTION
1	AP/COF/ INFO	**MANAGEMENT, MONITORING AND ANNOUNCEMENT OF THE PLAN**
		Project management, monitoring and communication. - Technical management for studies and projects (including the draw-up of Statements of Work for Tenders and other optional updates). - Technical, administrative and financial communication - project technical control, monitoring and follow-up. - Development and implementation of the Communication Plan.
2	AP/COF	**FEASIBILITY STUDY**
		Feasibility Study -Economic-Financing viability of the project -Analysis of the technical alternatives
3	AP/COF/INFO	**TERRITORIAL PLANIFICATION**
		Action of Regional Interest - Basic land infrastructure (water, sanitation, purification, electrification and telecommunications, preplanning). Intermodal Terminal (infrastructure and facilities, including rolling highway), basic plan. - Environmental Assessment Plans. - Action Programme. **Rail connection infrastructure (Informative study = basic plan)** **Exceptional Authorization Logistic Centre and Port's Free Warehouse**
4	AP/COF	**DEVELOPMENT OF CONSTRUCTION PROJECTS**
		Construction projects: Port's Free Warehouse and Logistics Centre **Contruction projects: Rail links.** **Contruction projects: Road Links.** **Contruction projects: Intermodal Terminal.** **Construction projects: Dismantling of railway track in the urban centre**
5	AP/COF	**URBAN PLANNING PROJECTS**
		LAA urban planning project (Intermodal Terminal and Intermodal Logistics Area).
6	AP/INFO	**STUDY OF THE MANAGEMENT MODEL OF THE INTERMODAL TERMINAL, THE LAA AND THE PUBLIC-PRIVATE COLLABORATION**
		Promotion and Management Model for the Intermodal Terminal and Logistics Centre -Cartagena LAA - Investment and Business model for LAA Phase I, plus the Intermodal Terminal / Logistics Centre. - Legal and financial framework for Public and Private investment.
7	AP/INFO	**COST-BENEFIT ANALYSIS FOR THE LAA**
		Cost-benefit analysis Financial Feasibility Assessment for LAA, Intermodal Terminal and Logistics Centre.




ESPAÑA
REGIÓN DE MURCIA
ROAD LINK 1
ROAD CONNECTION TO ROAD LINK 1
ROAD LINK 2
LAA LOS CAMACHOS
INTERMODAL TERMINAL FEASIBLE LOCATION
ROAD LINK 3
PLANNED RAILWAY BY-PASS
CARTAGENA
CARTAGENA BASIN
CURRENT PORT'S FREE WAREHOUSE AND LOGISTIC CENTRE
ESCOMBRERAS BASIN
FUTURE EL GORGUEL BASIN
La Unión
El Algar
Portman
ESCALA A3 =1:50.000
PLANO DE SITUACIÓN
01

8. CONCLUSIÓN

Con todo lo expuesto en el Documento de Avance de la Actuación de Interés Regional de la Zona de Actividades Logísticas de Los Camachos (Cartagena), se considera suficientemente justificada la propuesta así como que se da cumplimiento a lo recogido en la Ley 13/2015, de 30 de marzo, de ordenación territorial y urbanística de la Región de Murcia.

Murcia, Junio de 2018

Región de Murcia
Consejería de Fomento e Infraestructuras
Dirección General de Transportes, Costas y Puertos

REGIÓN DE MURCIA

Puerto de Cartagena
Autoridad Portuaria de Cartagena

AVANCE
ACTUACIÓN DE INTERÉS REGIONAL DE LA ZONA DE ACTIVIDADES LOGÍSTICAS DE LOS CAMACHOS

PLANOS

Cofinanciado por la Unión Europea
Mecanismo «Conectar Europa»

Región de Murcia
Consejería de Fomento e Infraestructuras
Dirección General de Transportes, Costas y Puertos

REGIÓN DE MURCIA

Puerto de Cartagena
Autoridad Portuaria de Cartagena

AVANCE
ACTUACIÓN DE INTERÉS REGIONAL DE LA ZONA DE ACTIVIDADES LOGÍSTICAS DE LOS CAMACHOS

PLANOS

Cofinanciado por la Unión Europea
Mecanismo «Conectar Europa»

ÍNDICE DE PLANOS

1.1 PLANOS DE INFORMACIÓN

I1.- SITUACIÓN

I2.- EMPLAZAMIENTO EN EL ÁREA METROPOLITANA DE MURCIA

I3.- PLANEAMIENTO VIGENTE SEGÚN P.G.M.O. DE CARTAGENA

I4.- USOS, INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS EXISTENTES (HOJA 1 DE 2)

I4.- USOS, INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS EXISTENTES:USOS DEL SUELO (HOJA 2 DE 2)

1.2 PLANOS DE ORDENACIÓN

O.1.- ÁMBITO DE LA ACTUACIÓN DE INTERÉS REGIONAL (HOJA 1 DE 2)

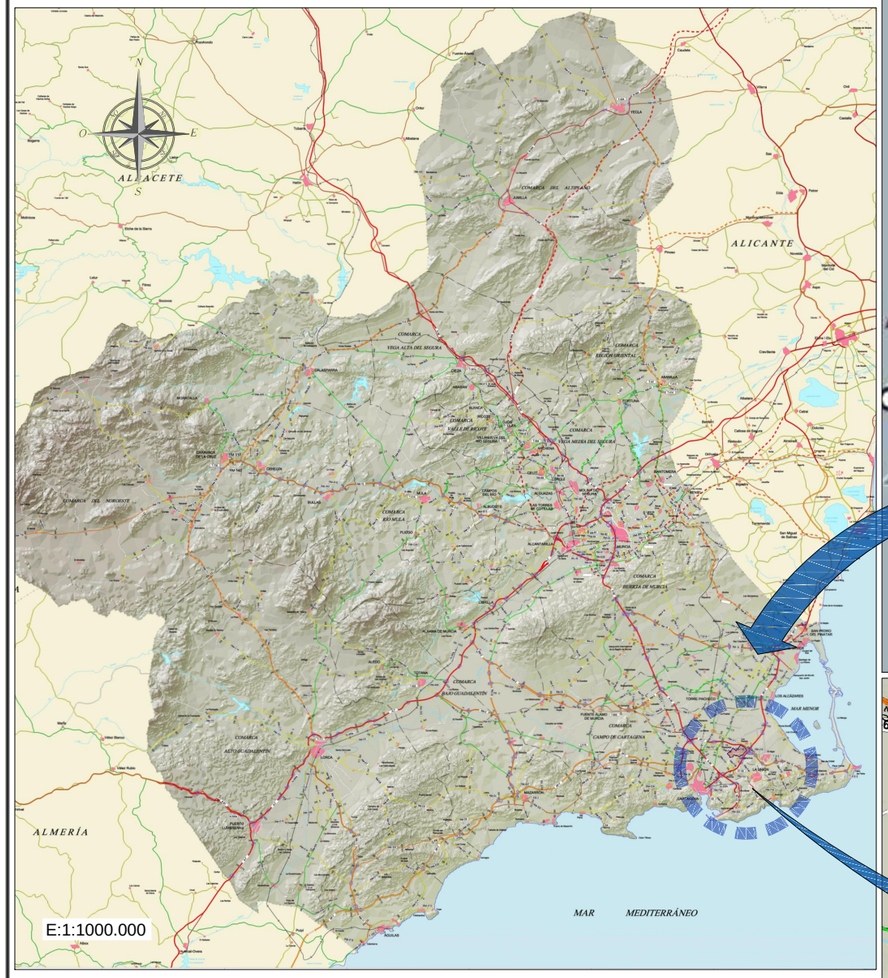
O.1.- ÁMBITO DE LA ACTUACIÓN DE INTERÉS REGIONAL SOBRE ORTOFOTO (HOJA 2 DE 2)

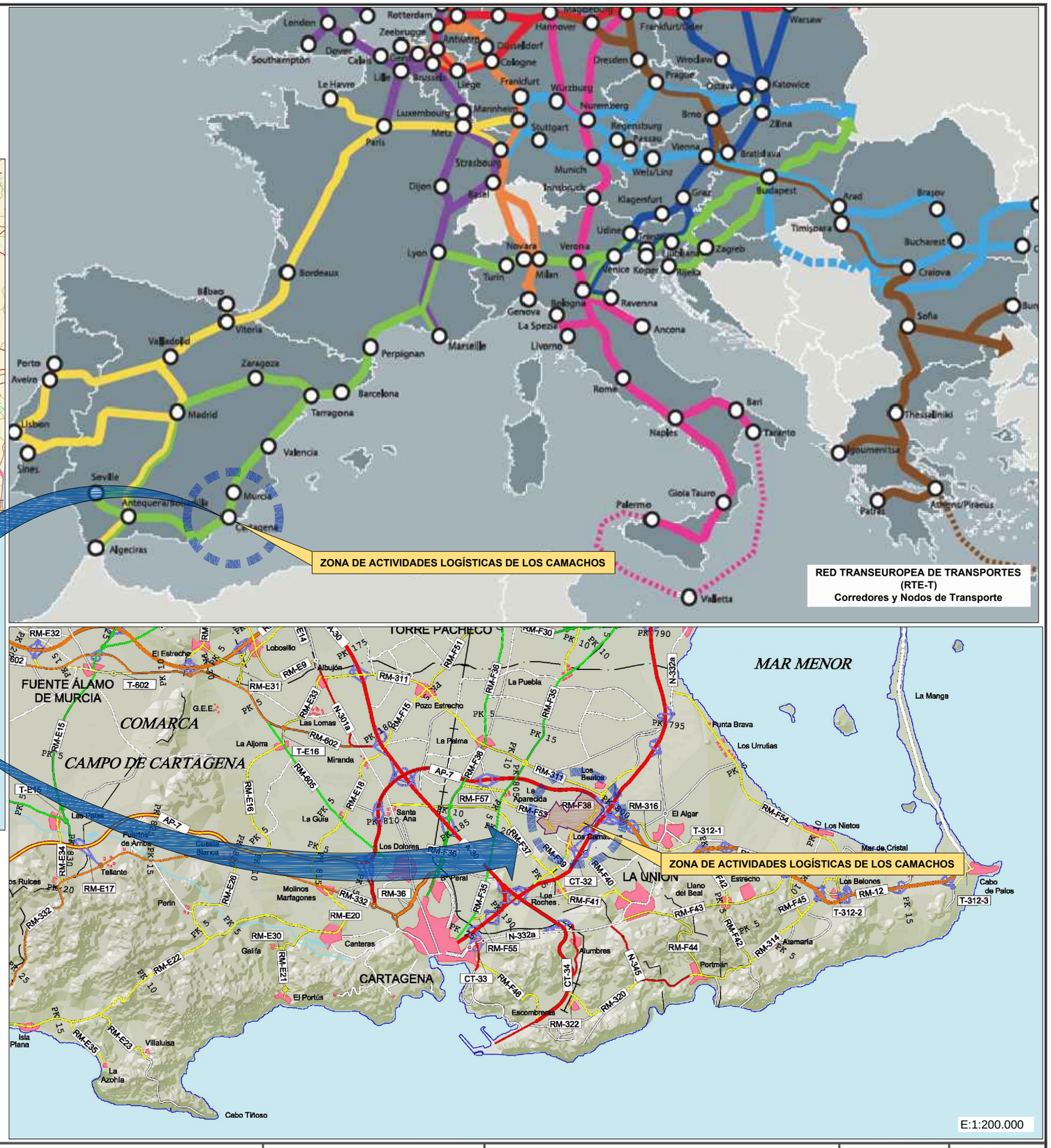
O.2.- UNIDADES DE ACTUACIÓN (HOJA 1 DE 2)

O.2.- UNIDADES DE ACTUACIÓN SOBRE ORTOFOTO (HOJA 2 DE 2)

O.3.- ORDENACIÓN

O.4.- CONEXIONES VIARIAS (HOJA 1 DE 2)





Región de Murcia
Consejería de Fomento e Infraestructuras
Dirección General de Transportes, Costas y Puertos

Puerto de Cartagena
Autoridad Portuaria de Cartagena

AVANCE

ACTUACIÓN DE INTERÉS REGIONAL DE LA ZONA DE ACTIVIDADES LOGÍSTICAS DE LOS CAMACHOS

Cofinanciado por la Unión Europea
Mecanismo «Conectar Europa»

DESIGNACION

SITUACIÓN

ESCALA	PLANO Nº
INDICADAS	I-1
FECHA	HOJA 1 DE 1
JUNIO 2018	

ZONA DE ACTIVIDADES LOGÍSTICAS DE LOS CAMACHOS

Depósito Franco y Centro de Transportes de Cartagena

DÁRSENA DE CARTAGENA

DÁRSENA DE ESCOMBRERAS

FUTURA DÁRSENA DEL GORGUEL

CARTAGENA

MAR MENOR

MAR MEDITERRÁNEO

AMBITO

E:1:100.000

Región de Murcia
Consejería de Fomento e Infraestructuras
Dirección General de Transportes, Costas y Puertos

Puerto de Cartagena
Autoridad Portuaria de Cartagena

AVANCE

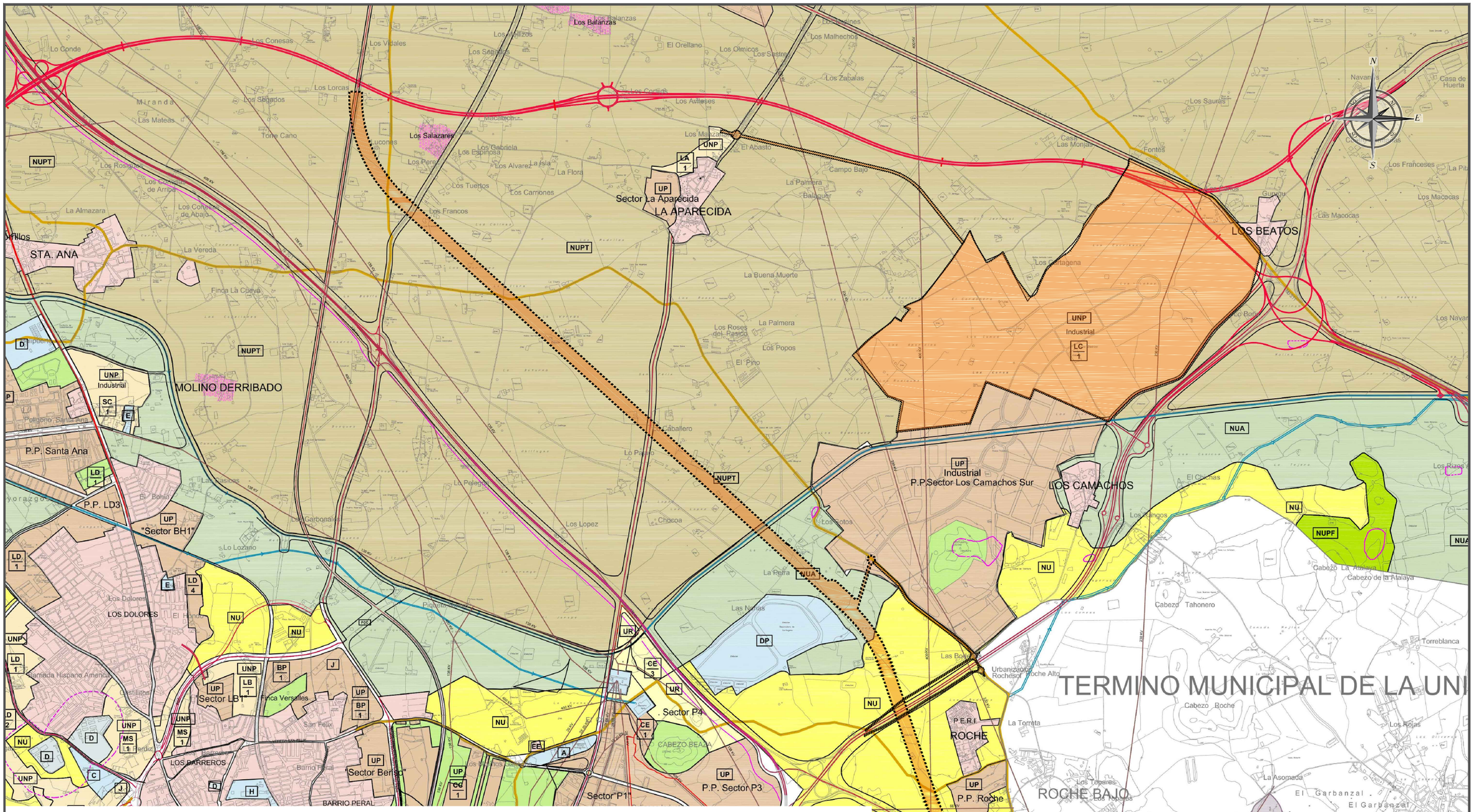
ACTUACIÓN DE INTERÉS REGIONAL DE LA ZONA DE ACTIVIDADES LOGÍSTICAS DE LOS CAMACHOS

Cofinanciado por la Unión Europea
Mecanismo «Conectar Europa»

DESIGNACION

EMPLAZAMIENTO EN EL ÁREA METROPOLITANA DE CARTAGENA

ESCALA	PLANO Nº
E:1:100.000	I-2
FECHA: JUNIO 2018	HOJA 1 DE 1



SISTEMAS

1. COMUNICACIONES
- RED INTERURBANA PRINCIPAL
- RED URBANA
- CAÑADAS Y COLADAS
- RED FERROVIARIA — ACTUAL / PROYECTO
- FF.CC. Y OTROS TRANSPORTES — T
- PORTUARIO — P

2. ESPACIOS PUBLICOS
- CEMENTERIOS — C
- ADMINISTRACION — A
- PROTECCION Y DEFENSA — D

3. ESPACIOS LIBRES
- PARQUES PUBLICOS

4. EQUIPAMIENTOS
- SANITARIO Y ASISTENCIAL — H
- EDUCATIVO — E
- DEPORTIVO — J

5. SERVICIOS TECNICOS
- CANALES DE ABASTECIMIENTO — MCT
- CANALES DE REGADIO
- DEPOSITOS DE AGUA — DA
- DEPURADORAS — DP
- VERTEDEROS DE BASURA — VB
- REDES ELECTRICAS
- RACK DE SERVICIOS G.E.P.E.

ESTRUCTURA

1. AREAS DE PROTECCION — NUP

2. AREAS DE PRODUCCION
- AGRICOLA — TRASVASE — NUPT
- AGRICOLA — CULTIVO TRADICIONAL — NUA
- MINERA — NUM
- INDUSTRIAL — PESADA — IP
- INDUSTRIAL — LIGERA Y MEDIA — IL
- INDUSTRIAL — PORTUARIA — P
- TURISTICA (CAMPING)
- LIMITE DE AREAS DE PROTECCION

3. ZONAS DE ESPECIAL PROTECCION
- LIMITES DE SEGURIDAD Y PROTECCION
- LIMITE P.O.R.N.

CLASIFICACION DE SUELO

1. URBANO — U

2. URBANIZABLE PROGRAMADO — UP

3. URBANIZABLE NO PROGRAMADO — UNP

4. NO URBANIZABLE — NU
- NUCLEOS RURALES
- PROTECCION ECOLOGICO AMBIENTAL — NUPA
- PROTECCION Y MEJORA DEL PAISAJE — NUPP
- AREA FORESTAL Y MONTAÑOSA — NUPF
- FRANJA COSTERA DEL MAR MENOR — NUPM
- REGADIO DEL TRASVASE — NUPT

5. URBANIZABLE (Clasificado con posterioridad a la ley 6/98) — UR

- AGRICOLA DE CULTIVO TRADICIONAL — NUA
- AREAS DE ACAMPADA — NUC
- AREAS DE MINERIA — NUM
- LIMITE DE SUELO CLASIFICADO
- LIMITE DE SECTORES

5. PROTECCION DE CAUCES Y COMUNICACIONES
- RAMBLAS Y COSTAS COMUNICACIONES — PCC

LEYENDA

Delimitación de la A.I.R.

Región de Murcia
Consejería de Fomento e Infraestructuras
Dirección General de Transportes, Costas y Puertos

info REGIÓN DE MURCIA

Puerto de Cartagena
Autoridad Portuaria de Cartagena

AVANCE

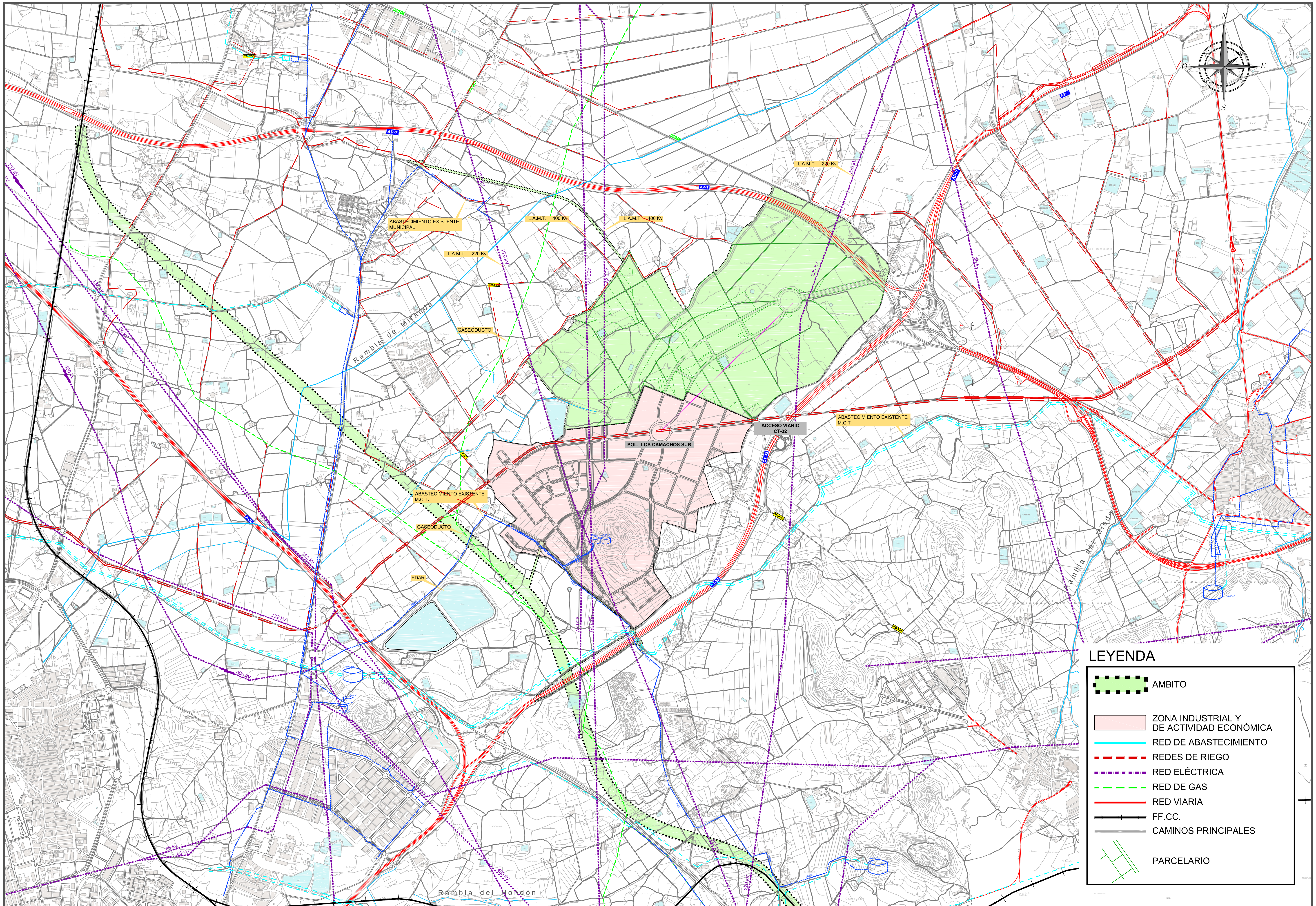
ACTUACIÓN DE INTERÉS REGIONAL DE LA ZONA DE ACTIVIDADES LOGÍSTICAS DE LOS CAMACHOS

Cofinanciado por la Unión Europea
Mecanismo «Conectar Europa»

DESIGNACION

PLANEAMIENTO VIGENTE SEGÚN P.G.M.O. DE CARTAGENA

ESCALA	PLANO Nº
E:1:20.000	I-3
FECHA	HOJA 1 DE 1
JUNIO 2018	



Región de Murcia
Consejería de Fomento e Infraestructuras
Dirección General de Transportes, Costas y Puertos

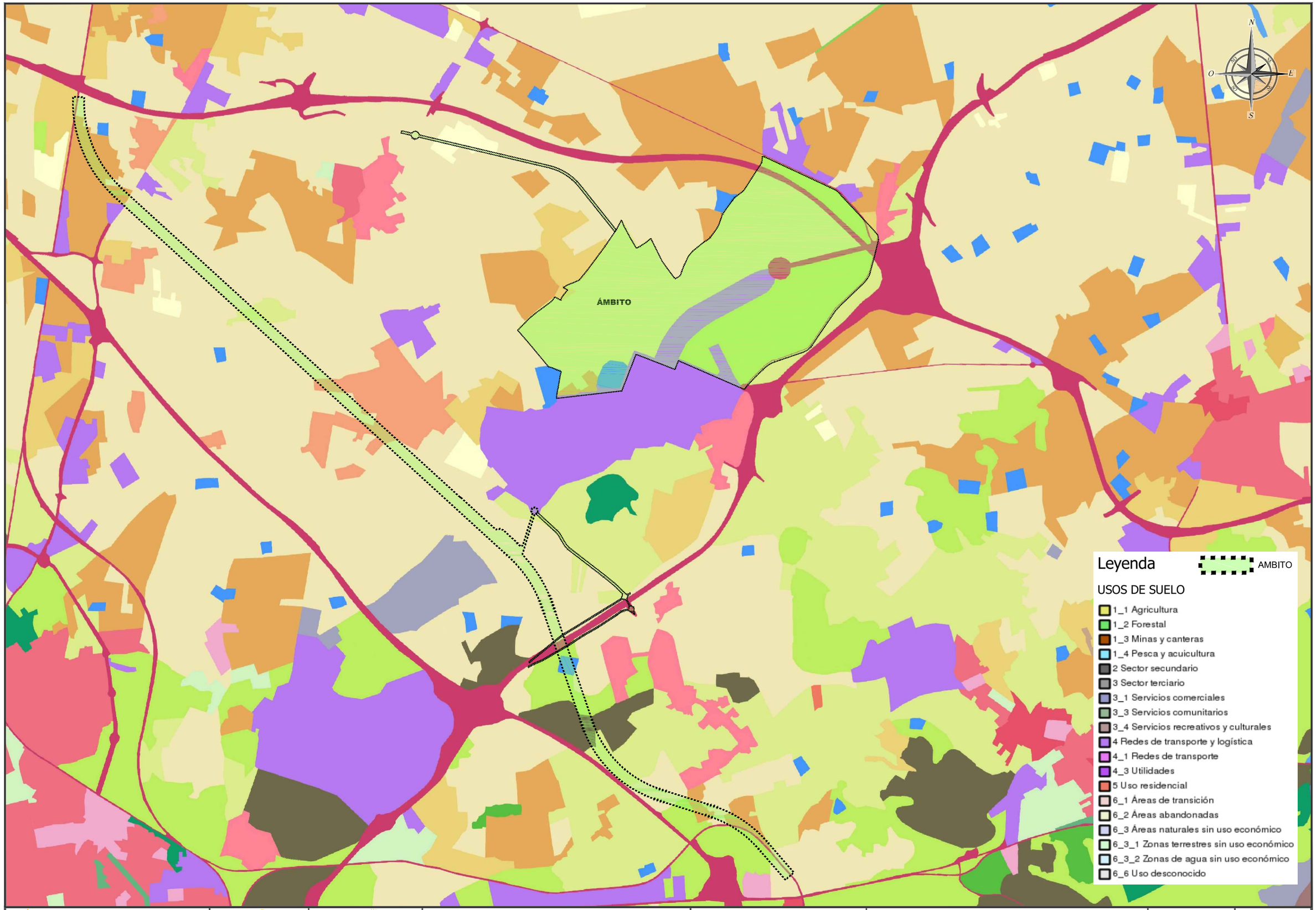
info REGIÓN DE MURCIA

Puerto de Cartagena
Autoridad Portuaria de Cartagena

AVANCE
ACTUACIÓN DE INTERÉS REGIONAL DE LA ZONA DE ACTIVIDADES LOGÍSTICAS DE LOS CAMACHOS

Cofinanciado por la Unión Europea
Mecanismo «Conectar Europa»

DESIGNACION	ESCALA	PLANO Nº
USOS, INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS EXISTENTES	E:1:15.000	I-4
	FECHA: JUNIO 2018	HOJA 1 DE 2



Región de Murcia
Consejería de Fomento e Infraestructuras
Dirección General de Transportes, Costas y Puertos

REGIÓN DE MURCIA

Puerto de Cartagena
Autoridad Portuaria de Cartagena

AVANCE

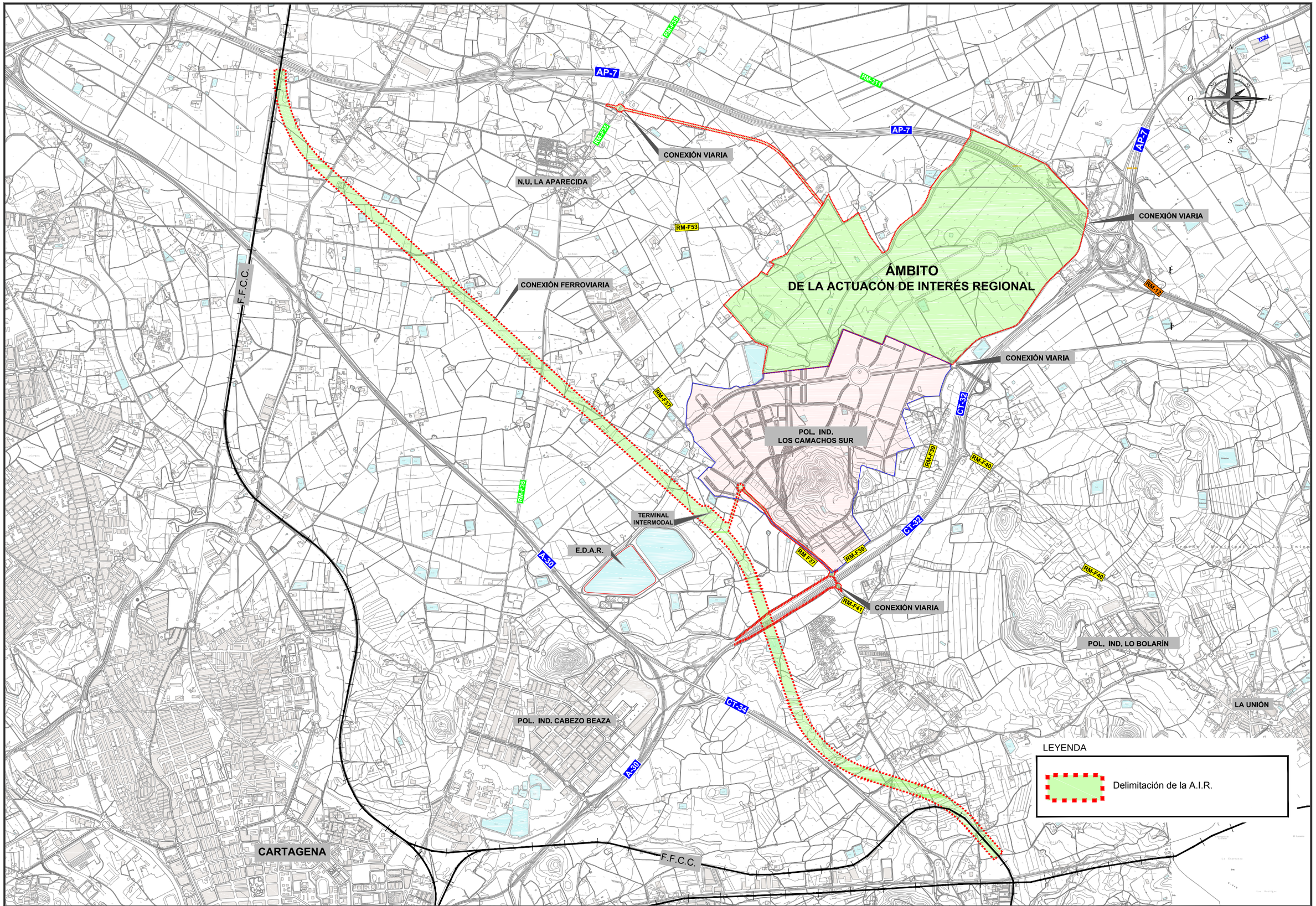
ACTUACIÓN DE INTERÉS REGIONAL DE LA ZONA DE ACTIVIDADES LOGÍSTICAS DE LOS CAMACHOS

Cofinanciado por la Unión Europea
Mecanismo «Conectar Europa»

DESIGNACION

USOS, INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS EXISTENTES: USOS DEL SUELO

ESCALA	PLANO Nº
E:1:10.000	I-4
FECHA	HOJA 2 DE 2
JUNIO 2018	



Región de Murcia
Consejería de Fomento e Infraestructuras
Dirección General de Transportes, Costas y Puertos

Puerto de Cartagena
Autoridad Portuaria de Cartagena

AVANCE

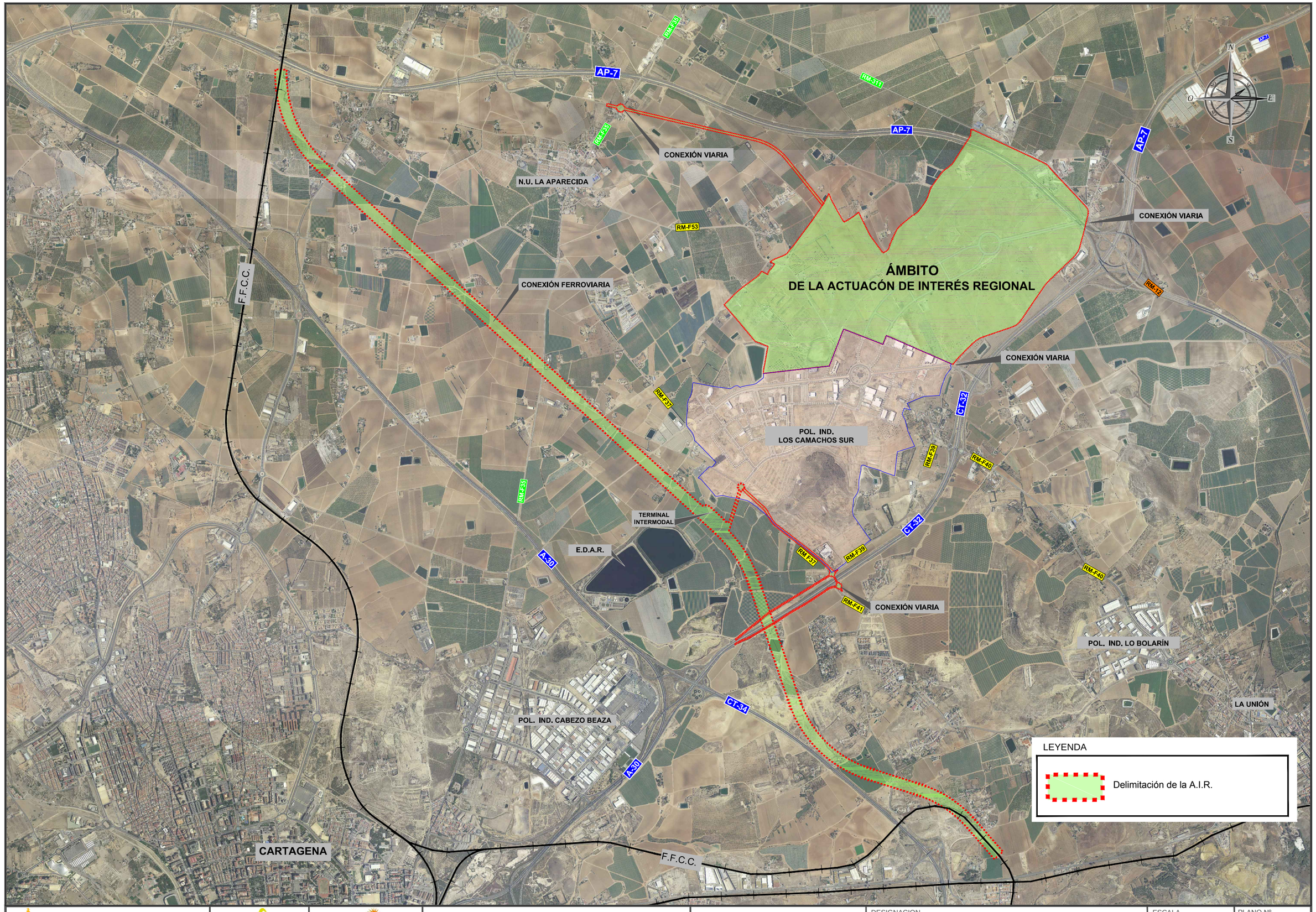
ACTUACIÓN DE INTERÉS REGIONAL DE LA ZONA DE ACTIVIDADES LOGÍSTICAS DE LOS CAMACHOS

Cofinanciado por la Unión Europea
Mecanismo «Conectar Europa»

DESIGNACION

ÁMBITO DE LA A.I.R.
(Actuación de Interés Regional)

ESCALA	PLANO Nº
E:1:30.000	O-1
FECHA	HOJA 1 DE 2
JUNIO 2018	



Región de Murcia
Consejería de Fomento e Infraestructuras
Dirección General de Transportes, Costas y Puertos

REGIÓN DE MURCIA

Puerto de Cartagena
Autoridad Portuaria de Cartagena

AVANCE

ACTUACIÓN DE INTERÉS REGIONAL DE LA ZONA DE ACTIVIDADES LOGÍSTICAS DE LOS CAMACHOS

Cofinanciado por la Unión Europea
Mecanismo «Conectar Europa»

DESIGNACION

ÁMBITO DE LA A.I.R. (Actuación de Interés Regional) SOBRE ORTOFOTO

ESCALA	PLANO Nº
E:1:30.000	O-1
FECHA	HOJA 2 DE 2
JUNIO 2018	

AP-7

Conexión viaria con nudo de La Aparecida

AP-7

RM-F53

UNIDAD DE ACTUACIÓN 3

UNIDAD DE ACTUACIÓN 2

UNIDAD DE ACTUACIÓN 1

AP-7

CT-32

RM-12

RM-311

CONEXIÓN VIARIA

CONEXIÓN VIARIA

CT-32

POL. IND. LOS CAMACHOS SUR

1

2

3

Región de Murcia
Consejería de Fomento e Infraestructuras
Dirección General de Transportes, Costas y Puertos

Puerto de Cartagena
Autoridad Portuaria de Cartagena

AVANCE

ACTUACIÓN DE INTERÉS REGIONAL DE LA ZONA DE ACTIVIDADES LOGÍSTICAS DE LOS CAMACHOS

Cofinanciado por la Unión Europea
Mecanismo «Conectar Europa»

DESIGNACION

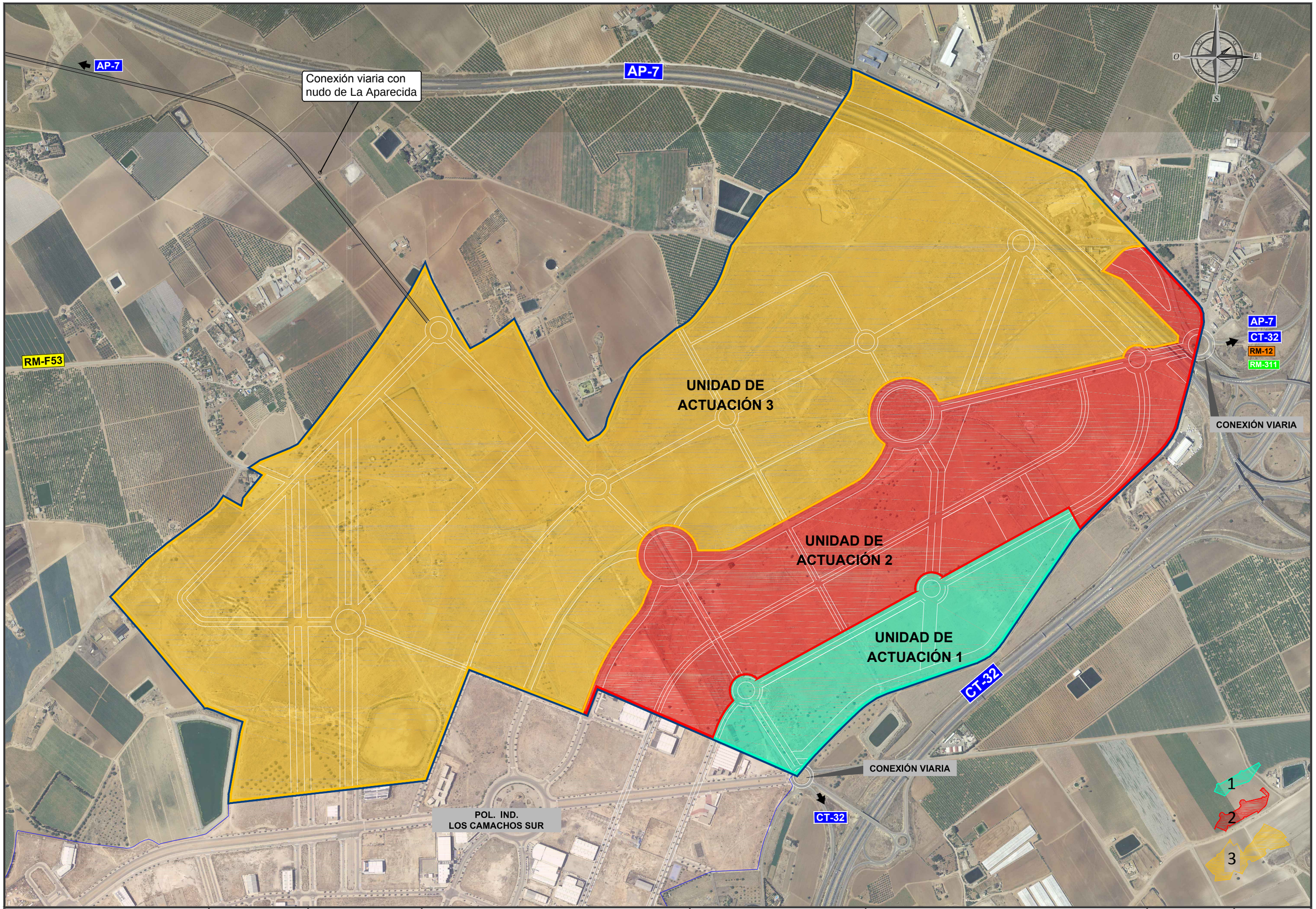
ZONA DE ACTIVIDADES LOGÍSTICAS
UNIDADES DE ACTUACIÓN

ESCALA
E:1:10.000

PLANO Nº
O-2

FECHA
JUNIO 2018

HOJA 1 DE 2



Región de Murcia
Consejería de Fomento e Infraestructuras
Dirección General de Transportes, Costas y Puertos

REGIÓN DE MURCIA

Puerto de Cartagena
Autoridad Portuaria de Cartagena

AVANCE

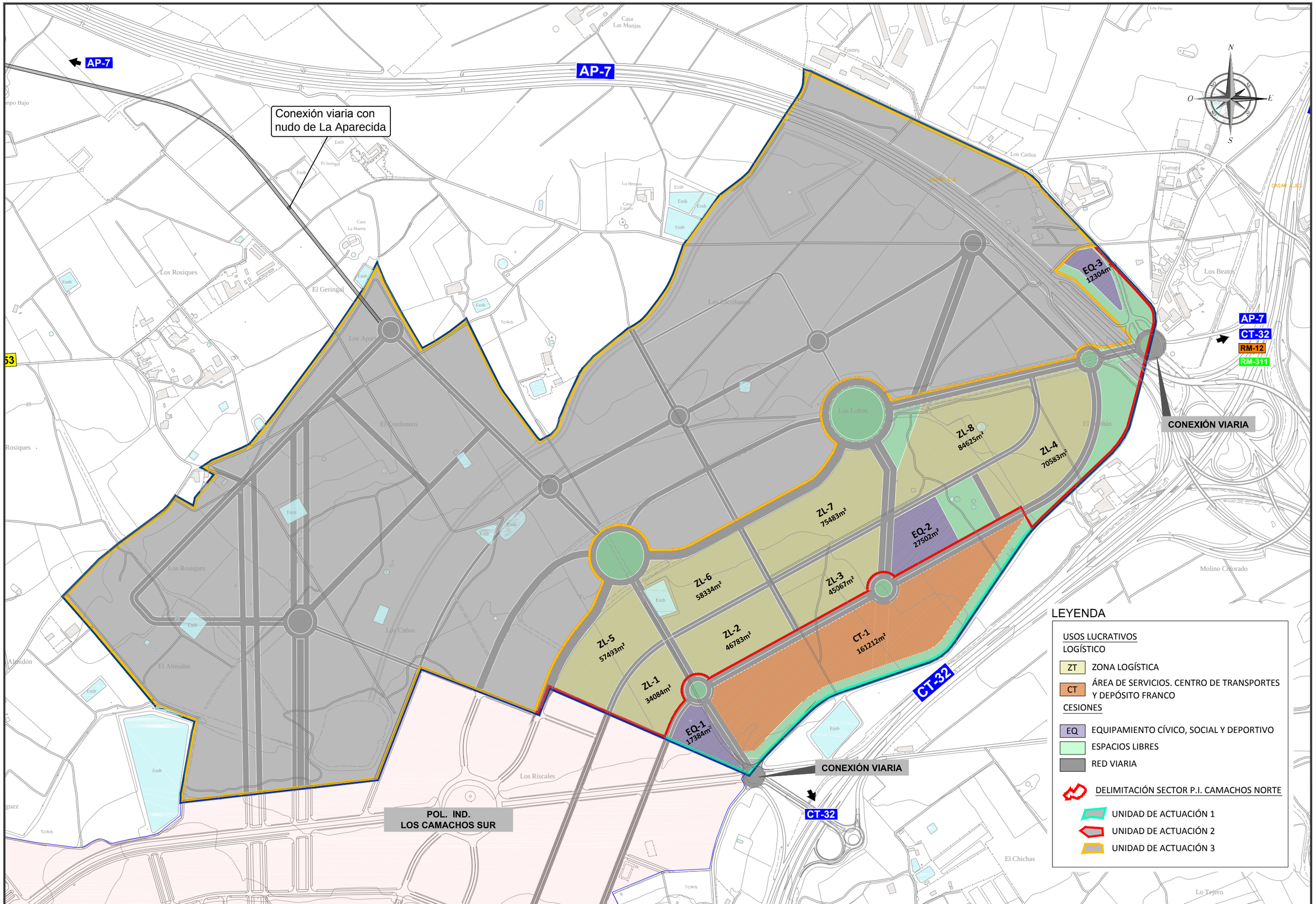
ACTUACIÓN DE INTERÉS REGIONAL DE LA ZONA DE ACTIVIDADES LOGÍSTICAS DE LOS CAMACHOS

Cofinanciado por la Unión Europea
Mecanismo «Conectar Europa»

DESIGNACION

ZONA DE ACTIVIDADES LOGÍSTICAS
UNIDADES DE ACTUACIÓN
SOBRE ORTOFOTO

ESCALA	PLANO Nº
E:1:10.000	O-2
FECHA	HOJA 2 DE 2
JUNIO 2018	



Región de Murcia
Consejería de Fomento e Infraestructuras
Dirección General de Transportes, Costas y Puertos

Puerto de Cartagena
Autoridad Portuaria de Cartagena

AVANCE

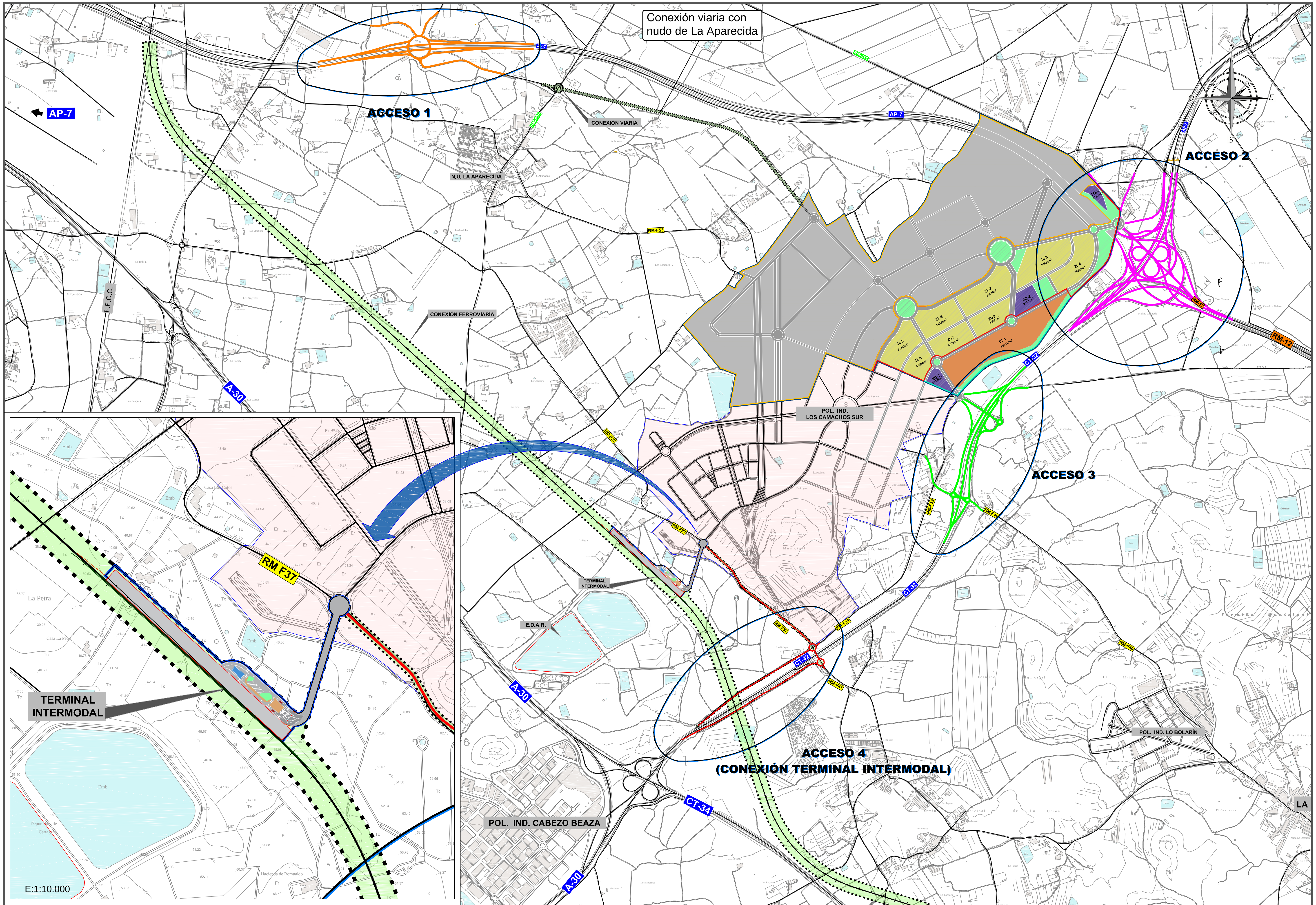
ACTUACIÓN DE INTERÉS REGIONAL DE LA ZONA DE ACTIVIDADES LOGÍSTICAS DE LOS CAMACHOS

Cofinanciado por la Unión Europea
Mecanismo «Conectar Europa»

DESIGNACION

ZONA DE ACTIVIDADES LOGÍSTICAS ORDENACIÓN PROPUESTA

ESCALA	PLANO Nº
E:1:10.000	O-3
FECHA	HOJA 1 DE 1
JUNIO 2018	



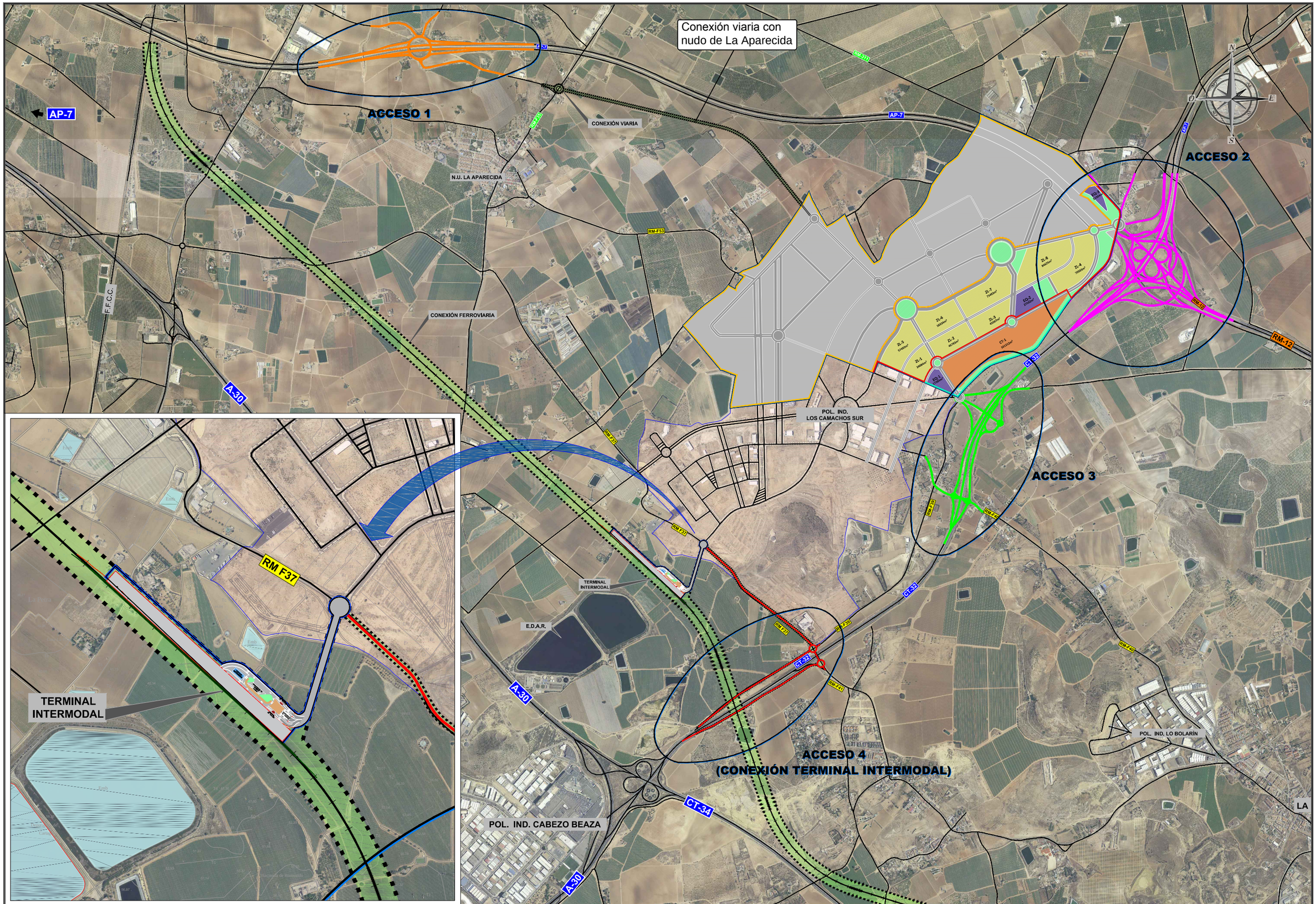
Región de Murcia
Consejería de Fomento e Infraestructuras
Dirección General de Transportes, Costas y Puertos

Puerto de Cartagena
Autoridad Portuaria de Cartagena

AVANCE
ACTUACIÓN DE INTERÉS REGIONAL DE LA ZONA DE ACTIVIDADES LOGÍSTICAS DE LOS CAMACHOS

Cofinanciado por la Unión Europea
Mecanismo «Conectar Europa»

DESIGNACION	ESCALA	PLANO Nº
ZONA DE ACTIVIDADES LOGÍSTICAS CONEXIONES VIARIAS	E:1:25.000	O-4
	FECHA JUNIO 2018	HOJA 1 DE 2



Región de Murcia
Consejería de Fomento e Infraestructuras
Dirección General de Transportes, Costas y Puertos

Puerto de Cartagena
Autoridad Portuaria de Cartagena

AVANCE

ACTUACIÓN DE INTERÉS REGIONAL DE LA ZONA DE ACTIVIDADES LOGÍSTICAS DE LOS CAMACHOS

Cofinanciado por la Unión Europea
Mecanismo «Conectar Europa»

DESIGNACION

ZONA DE ACTIVIDADES LOGÍSTICAS CONEXIONES VIARIAS (SOBRE ORTOFOTO)

ESCALA	PLANO Nº
E:1:25.000	O-4
FECHA	HOJA 2 DE 2
JUNIO 2018	