



**GENERALITAT
VALENCIANA**

Conselleria d'Habitatge,
Obres Públiques i Vertebració
del Territori

Obres Públiques, Transport i Mobilitat

Noviembre 2018

ESTUDIO DEL SECTOR LOGISTICO DE LA COMUNITAT VALENCIANA DOCUMENTO EJECUTIVO

CLAVE: 2502-PLF



EXP: CMAYOR/2016/30/79

AUTORES DEL ESTUDIO:

Manuel Castaño Cano
Javier Casado Barahona

DIRECTORES DEL ESTUDIO:

M. Teresa Font Jiménez
Octavio J. Molines Barrachina

Subdirecció General de Mobilitat

Servei de Planificació



Estudio del Sector Logístico en la Comunitat Valenciana

Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i
Vertebració del Territori



GENERALITAT
VALENCIANA



GENERALITAT
VALENCIANA



Objetivo del Estudio

- ✓ **¿QUÉ NECESITA LA COMUNITAT VALENCIANA RESPECTO A LA LOGÍSTICA?**
 - ✓ **¿Infraestructuras y nodos de Transporte?**
 - ✓ **¿Herramientas TIC?**
 - ✓ **¿Formación?**
- ✓ **¿DÓNDE IMPLANTAR LOS FUTUROS DESARROLLOS?**
 - ✓ **Criterios de mercado**
 - ✓ **Criterios de optimización de la inversión**
 - ✓ **Criterios de optimización de mejora de la cadena de suministro**
- ✓ **¿CUÁNDO DEBE PROGRAMARSE?**
 - ✓ **Demanda real y estimada/planificada por el SECTOR**
 - ✓ **Planificación de fases de implantación, ejecución, puesta en servicio...**
- ✓ **¿CÓMO PODRÍA GESTIONARSE?**
 - ✓ **Participación Público-Privada, Concesiones, fondos UE**
 - ✓ **Agentes inversores, sociedades mixtras con agentes involucrados...**





1. UNEIX

un-eix

Document estratègic per a la millora
de la Mobilitat, Infraestructures i el Transport
de la Comunitat Valenciana

ACTUACIONES PLANIFICADAS EN CARRETERAS

- Programas integrales de conservación
- Actuaciones de vertebración del territorio
- Mejora de la conectividad de la AP-7

ACTUACIONES PLANIFICADAS EN FERROCARRIL

- Corredor Mediterráneo
- Corredor Cantábrico-Mediterráneo
- Operaciones de integración ferroviaria
- Etc.

OBJETIVOS Y DIRECTRICES

- Optimizar y mejorar las infraestructuras existentes desde la perspectiva intermodal
- Mejorar la vertebración del territorio, conectividad y seguridad de las infraestructuras
- Minimizar y reducir los impactos medioambientales





1. UNEIX

ACTUACIONES LOGÍSTICAS PLANIFICADAS

- Estudio del Sector Logístico
- Plataformas logísticas y estaciones intermodales
- Corredor Mediterráneo y Corredor Cantábrico-mediterráneo
- Accesos terrestres a los puertos de interés general
- Nuevas tecnologías
- Formación de especialistas

OBJETIVOS Y DIRECTRICES

- Desarrollo de actuaciones para un reparto modal más equilibrado y sostenible
- Mejorar la competitividad del sistema logístico
- Impulsar la construcción de una adecuada infraestructura ferroviaria
- Promover nuevas tecnologías
- Desarrollar la actividad portuaria y aeroportuaria





2. Estructura territorial y socioeconómica

La evaluación de las necesidades en materia de transporte y logística ha requerido, como primer paso, el **análisis la estructura productiva de la Comunidad Valenciana** a partir de los **principales clústeres existentes y sus cadenas logísticas**.

Así, se ha **caracterizado cada uno de los clústeres** en cuanto a la **estructura de las empresas** que lo conforman y su **distribución en el territorio**; se han analizado las **cadenas logísticas vinculadas** a partir de las mercancías asociadas y el **reparto modal** de su transporte, y se ha estudiado el **funcionamiento** de las mismas para **identificar sus necesidades logísticas** y disponer de una **completa descripción de las áreas funcionales** en el territorio de la Comunitat Valenciana.

A partir de dicho análisis se ha podido establecer la **distribución territorial** de los **diferentes clústeres industriales y del sector agroalimentario**, donde se puede constatar como el modelo industrial de la Comunidad Valenciana **se basa un sistema de clústeres especializados en áreas muy concretas en cada caso**, pero con una **amplia distribución general de clústeres por todo el territorio**, si bien precisamente en el sector del transporte, las empresas se encuentran concentradas en las áreas de Castellón, Valencia y el sur de Alicante.

De esta forma, **ha sido posible obtener tanto sus demandas de servicios como de suelo logístico, y sus prioridades**, apoyado en un **trabajo de campo** basado en encuestas y entrevistas a los diversos agentes económicos implicados.

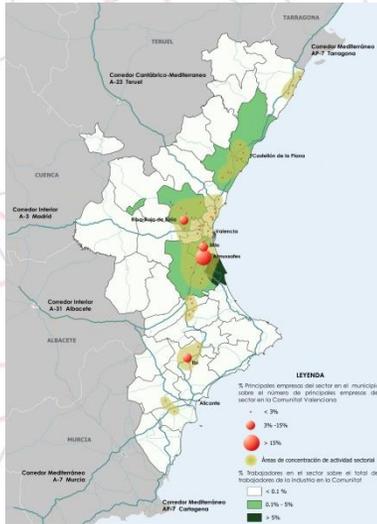




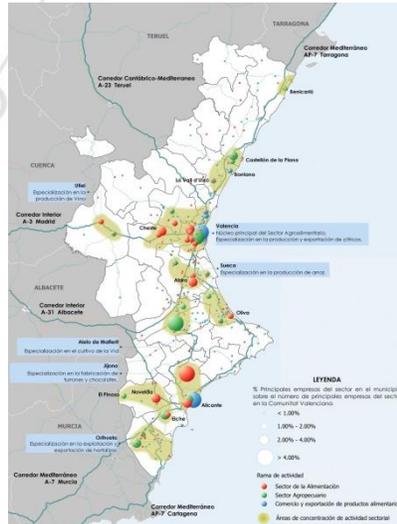
2. Estructura territorial y socioeconómica

Estructura productiva. Análisis de las principales cadenas logísticas

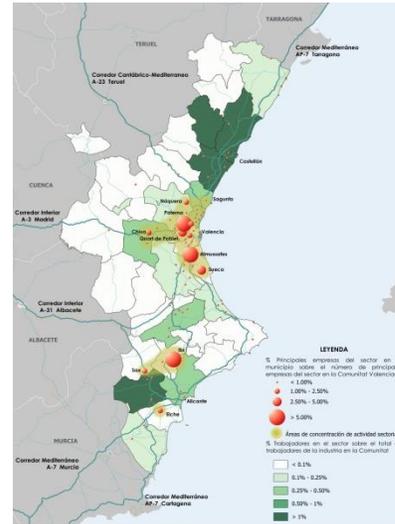
Automoción



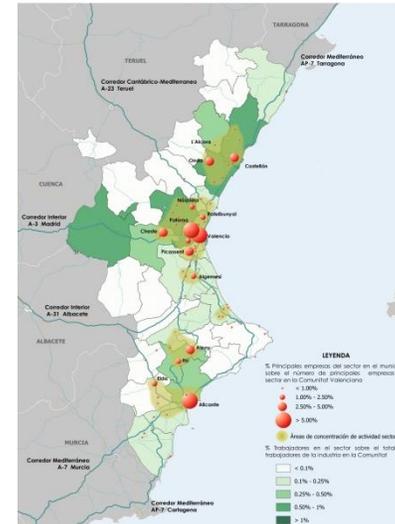
Agroalimentario



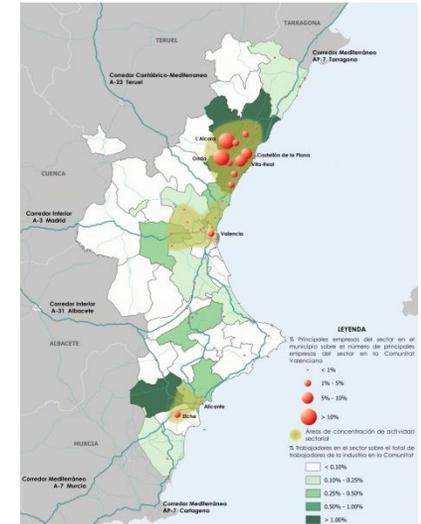
Metal



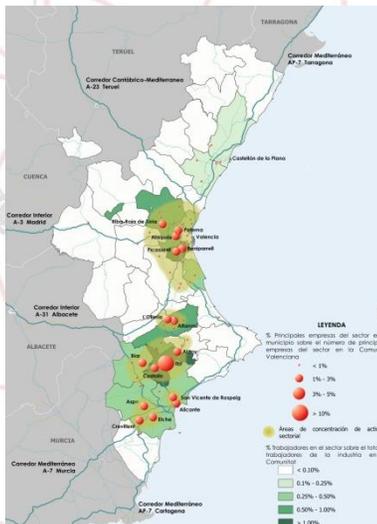
Química



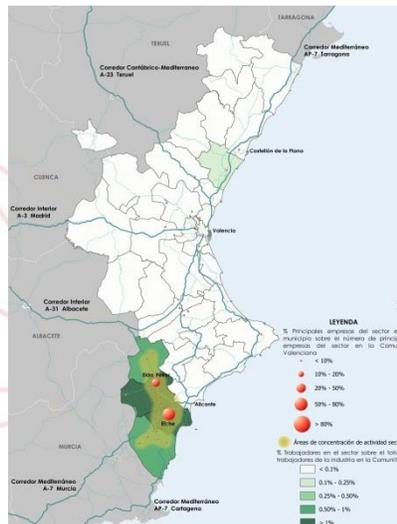
Cerámica



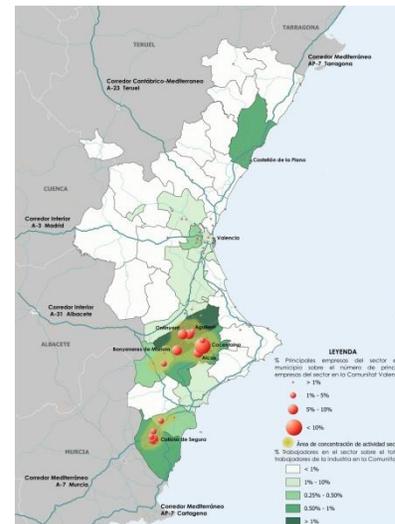
Caucho y plásticos



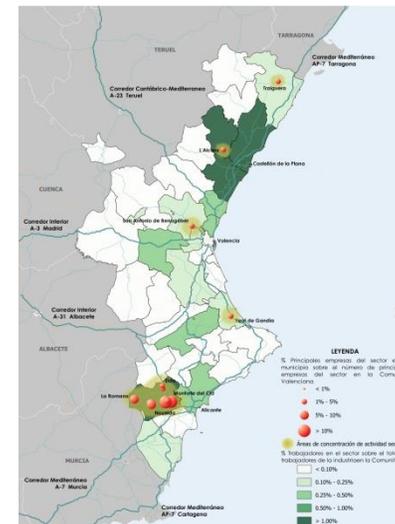
Cuero y calzado



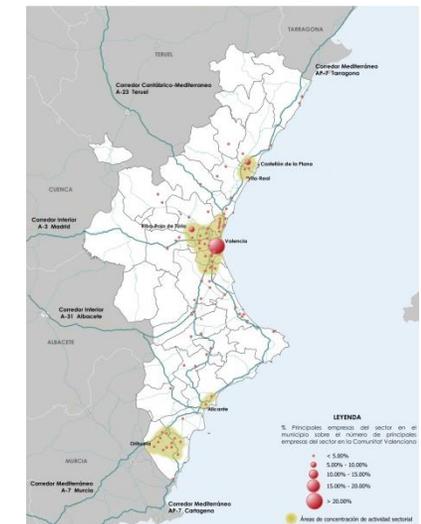
Textil y confección



Piedra y mármol



Transporte y logística





3. Caracterización del sector

El análisis de los flujos de transporte de mercancías en la Comunidad Valenciana permite constatar que, en líneas generales, **los tráficos en los diferentes modos han recuperado los niveles pre-crisis**, a excepción del transporte por carretera intrarregional.

En particular conviene destacar:

- **La importancia de la Comunidad Valenciana en relación al volumen de mercancía transportado por carretera en el año 2017 a nivel nacional:** 15,12%, lo que equivale a 239,1 millones de toneladas.
- **El crecimiento continuado del tráfico portuario**, alcanzando más de **94 millones de toneladas** en el conjunto de los puertos de interés general de la CV en el año 2017, especialmente por el incremento en el tráfico de **contenedores**, que representa el **63,9%** del tráfico portuario.
- **La potenciación del transporte ferroviario principalmente por los tráficos ferroportuarios**, con cerca de 3.000 trenes movilizados con más de 1,5 millones de toneladas. A esos tráficos debe añadirse los tráficos que se generan o atraen desde las terminales de ADIF, que totalizan más de 7.000 trenes anuales.
- **La recuperación del tráfico de carga aérea** a niveles pre-crisis y una clara **tendencia creciente**, especialmente el **aeropuerto de Alicante-Elche**.

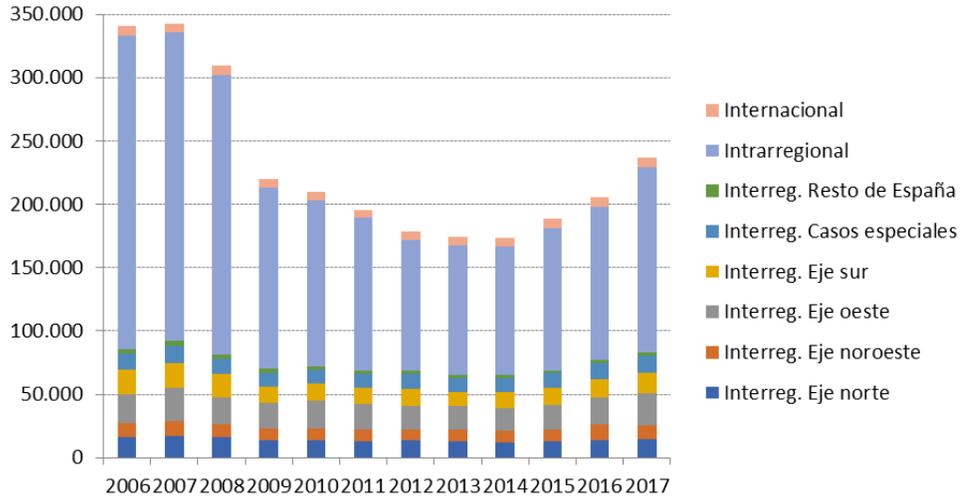




3. Caracterización del sector

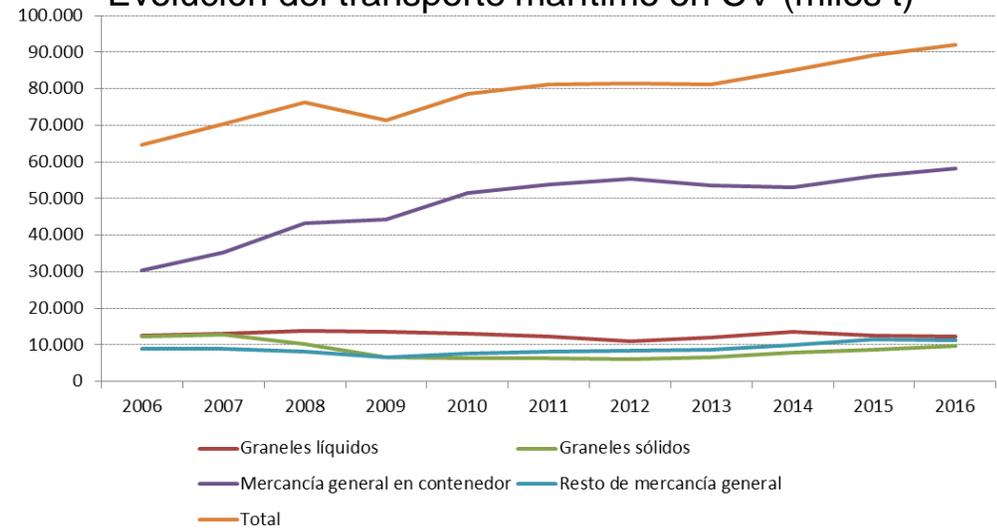
Transporte terrestre por carretera

Evolución del transporte por carretera en CV (miles t)



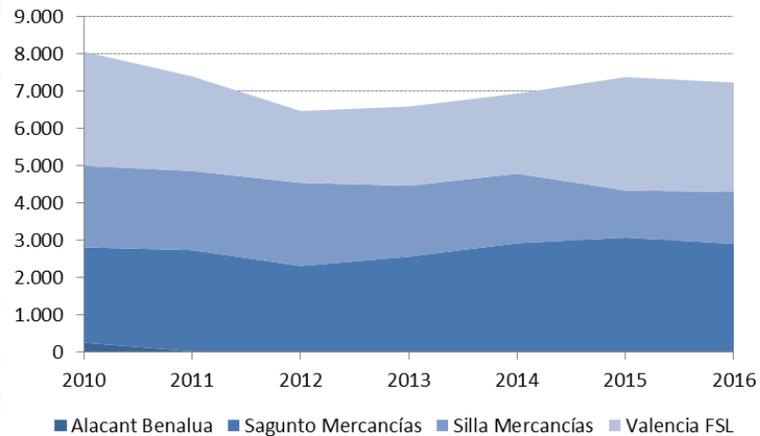
Transporte marítimo

Evolución del transporte marítimo en CV (miles t)



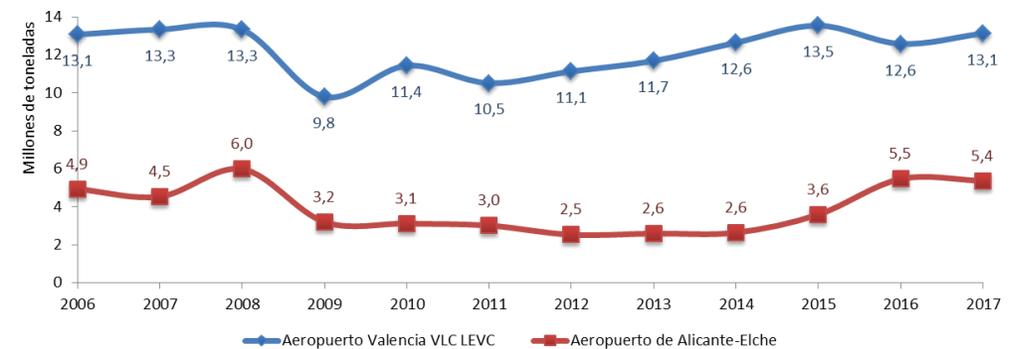
Transporte terrestre por ferrocarril

Evolución de trenes tratados en terminales ADIF en CV



Transporte aéreo

Evolución del tráfico aéreo de carga en CV (t)





4. Demanda de suelo

La caracterización del territorio se completó con la evaluación de la **demanda potencial de suelo logístico** y su estimación futura.

Para ello se analizó:

- Los **factores** que influyen en **el volumen y la distribución de la demanda de suelo logístico**.
- El **mercado inmologístico** en la Comunitat Valenciana para conocer tanto los proyectos en funcionamiento y los planificados, como las tendencias en cuanto a las necesidades del sector y sus preferencias de localización.
- La información de partida obtenida en la **caracterización de la actividad económica** en la Comunitat Valenciana.

A partir del análisis anterior se realizó una **estimación de la demanda «endógena» futura de suelo logístico en la Comunitat Valenciana** para disponer de un orden de magnitud de las necesidades globales en un horizonte de 20 años, de acuerdo a diferentes escenarios e hipótesis. Eso se traduce en unas **necesidades en el año 2038 que alcanzarían las 1.600 hectáreas**.





4. Demanda de suelo

Estimación de demanda de suelo logístico

Distribución tipo de usos del suelo en función del grado de importancia del sector terciario en nodos logísticos en servicio

	PORCENTAJE DE USOS	
	Alta Terciarización	Baja Terciarización
Actividades empresariales	25%	15%
Actividades logísticas	40%	35%
Actividades industriales	35%	50%

Prognosis de necesidad de nuevo suelo logístico en la C.V. (Has)

HIPÓTESIS	TERCIARIZACIÓN	2023	2028	2033	2038
Hipótesis Optimista	Alta	336	714	1.138	1.616
Hipótesis Optimista	Baja	294	624	996	1.414
Hipótesis Conservadora	Alta	195	398	614	849
Hipótesis Conservadora	Baja	171	348	537	743

- Hipótesis Optimista: Previsión crecimiento empleo industrial Estrategia Territorial Com. Valenciana
- Hipótesis Conservadora: Previsión tasas empleo INE respecto prognosis de crecimiento poblacional





5. Diagnóstico. Análisis DAFO

Completada la caracterización, se elaboró un exhaustivo diagnóstico del sector que se presenta de forma sintética a continuación

DEBILIDADES

- Infraestructura ferroviaria incompleta
- Falta de desarrollo de los nodos logísticos previstos anteriormente
- Escasez de suelo logístico en zonas de alta demanda
- Escasa importancia del uso de la intermodalidad en el transporte

FORTALEZAS

- Importancia del Puerto de Valencia en el tráfico Mediterráneo
- Localización estratégica de la Comunitat Valenciana en los tráficos Este-Oeste
- Capacidad disponible en la red convencional ferroviaria
- Potente tejido empresarial exportador, y operadores con amplia experiencia





5. Diagnóstico. Análisis DAFO

AMENAZAS

- Competencia con regiones vecinas y territorios europeos y magrebíes
- Limitación a la financiación privada (tamaño de empresas) y pública
- Falta de coordinación en el desarrollo a nivel nacional (Estado y CC.AA.)
- Inversión en infraestructuras en niveles mínimo

OPORTUNIDADES

- Apoyo europeo a los corredores ferroviarios de mercancías
- Captación de tráficos hacia el Corredor Mediterráneo y Med-Cantábrico
- Planificación conjunta de la red de nodos e infraestructuras
- Aumento de las inversiones y de la actividad empresarial



6. Objetivo Estratégico

El cumplimiento del Objetivo Estratégico requiere evaluar la potencialidad logística de las comarcas de la Comunitat Valenciana para posteriormente identificar diferentes **Áreas de Oportunidad Logística** divididas en 3 rangos según su importancia y prioridad.

Áreas de oportunidad logística de rango 1

AOL Castellón: entre las comarcas de **La Plana Baixa y La Plana Alta**, apoyada sobre los ejes estructurantes viarios y ferroviarios del Corredor Mediterráneo y en el entorno del Puerto de Castellón y de las principales poblaciones vinculadas al sector cerámico, petroquímico y agroalimentario. Sólo cuenta como infraestructura logística relevante con la **Ciutat del Transport de Castellón**.

AOL Sagunto: se inscribe en la comarca del **Camp de Morvedre** y su ubicación en la confluencia del Corredor Mediterráneo y del Cantábrico-Mediterráneo, tanto viario como ferroviario, junto al **puerto de Sagunto** y en las proximidades del área metropolitana de Valencia, la convierten en un área de oportunidad de rango 1. Atiende las necesidades de **L'Horta Nord**. Cabe señalar la presencia de **Parc Sagunt I** y sus posibilidades de consolidación y crecimiento, así como la presencia de un potente tejido industrial en la zona.

AOL Valencia Zona Puerto: área de oportunidad con potencialidad muy alta, dentro de la **comarca de Valencia**, que cuenta con una privilegiada situación en el interior de la ciudad de Valencia y a las **puertas de su puerto**, incluyendo nodos logísticos existentes y planificados relevantes como **Mercavalencia**, la **futura ZAL**, la **terminal ferroviaria de Fuente San Luis** y su potencial conversión en Plataforma Logística Intermodal, así como relevantes conexiones viarias y ferroviarias.



6. Objetivo Estratégico

Mejorar la competitividad económica y logística de la Comunitat Valenciana.

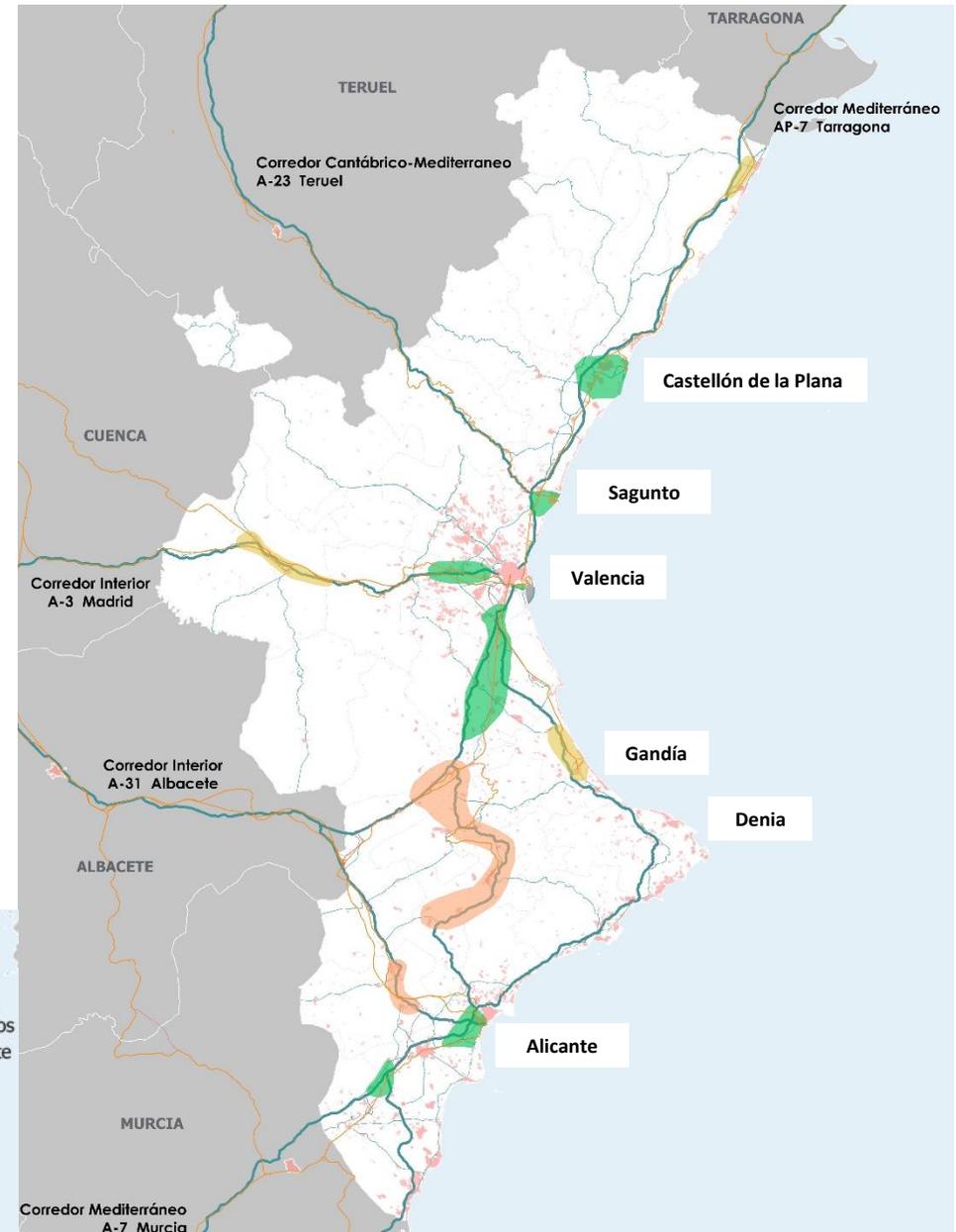
Análisis de Áreas de Oportunidad Logística

Análisis multicriterio a partir de la evaluación de variables:

- CRITERIOS ECONÓMICOS
- CRITERIOS DEMOGRÁFICOS
- TRÁFICO EN CARRETERAS Y FERROCARRIL

Clasificación en **tres rangos (1/2/3)**, de acuerdo a:

- ✓ La potencialidad logística del territorio
- ✓ Infraestructuras lineales de transporte terrestre
- ✓ Las necesidades logísticas del área
- ✓ La presencia de áreas de concentración de actividad logística



6. Objetivo Estratégico

AOL Valencia Zona Prime: área de oportunidad correspondiente a la denominada **Zona Prime** en la confluencia de los ejes viarios estructurantes de la A-3 y el bypass, con una elevada concentración empresarial multisectorial y con gran vinculación con las principales cadenas logísticas. El eje ferroviario que la atraviesa corresponde a la línea con Madrid por Cuenca. Abarca comarcas como **L'Horta Oest, El Camp de Túria** e incluso podría hacerse extensiva hacia la zona este de **La Hoya de Buñol**.

AOL Valencia Zona Sur: se identifica una importante área de oportunidad logística al sur de Valencia, abarcando comarcas como **L'Horta Sud, La Ribera Baixa y La Ribera Alta**, y en la confluencia de los ejes de la AP-7, la A-7 y la V-31. Incluye importantes áreas de concentración logística: **Picassent-Silla-Alcásser y la relativa a la factoría Ford y Parque Industrial Juan Carlos I**, además de otros nodos.

AOL Alicante-Elche: corresponde a las comarcas **El Baix Vinalopó y L'Alacantí/Alicante**, conectando las dos principales poblaciones de la provincia. Destacan los ejes viarios de la A-70, la A-31 y la AP-7 además de la Vía Parque CV-86, junto con infraestructuras logísticas destacadas como **Mercalicante, la ZAL del puerto de Alicante o el Parque Empresarial de Elche (Torrellano)**. Se implanta un tejido industrial multisectorial, con fuerte presencia del sector del cuero y calzado o el del caucho y los plásticos, además de los productor químicos.

AOL La Vega Baja: con presencia de relevantes ejes viarios (A-7 y AP-7) y conexión ferroviaria hacia el interior peninsular y con el Corredor Mediterráneo, se identifica el área de oportunidad logística en la comarca de **La Vega Baja**. Cabe remarcar la significativa presencia de sectores como el agropecuario y el textil, además de la existencia de infraestructuras logísticas en consolidación como la relativa al **Polígono Industrial La Granadina (San Isidro)**.



6. Objetivo Estratégico

Áreas de oportunidad logística de rango 2

AOL Comarcas Centrales: aunque las comarcas centrales interiores (**L'Alcoià/Alcoy, La Vall d'Albaida, La Costera y El Comtat**) cuentan con una potencialidad logística media o baja, la agregación de las mismas, su fuerte vinculación al eje viario de la A-7 con intenso tráfico de pesados y la diversidad y relevancia de los sectores industriales allí implantados (textil, caucho, plásticos etc.), sugieren destacar esta área de oportunidad logística de rango 2 en el eje de la A-7, desde la CV-80 (Castalla) a la A-35 (Xàtiva).

AOL Vinalopó Medio: la comarca del **Vinalopó Medio** está vertebrada por la autovía A-31 y la conexión ferroviaria entre el nudo de La Encina y el de Monforte del Cid. Destaca la significativa presencia del sector de la piedra y el mármol, además de la relevancia de la industrial del calzado. Pero también cabe reseñar la cercanía a otras áreas de oportunidad y la inexistencia de nodos logísticos relevantes.

Áreas de oportunidad logística de rango 3

AOL Benicarló-Vinaròs: en el eje del Corredor Mediterráneo, específicamente en la comarca del **Baix Maestrat**, se identifica esta área de oportunidad; destacando la inexistencia de nodos logísticos y su destacada vinculación con el sector agropecuario y el importante tráfico de pesados (tráfico de paso).

AOL Requena-Utiel: esta área se encuentra en el eje de la autovía A-3 y en las proximidades de su intersección con la N-330, entre las poblaciones de **Utiel y Requena**. Destaca el sector de vinos.

AOL La Safor: esta comarca no cuenta con nodos logísticos relevantes ni significancia de sectores industriales, aunque con un importante flujo de pesados por la AP-7.



7. Red Logística de la Comunitat Valenciana

A partir de los análisis anteriormente descritos **se configura la red logística de la Comunitat Valenciana para el año 2038**, en la que se incluyen las infraestructuras logísticas existentes, planificadas y nuevas, derivadas del presente estudio.

De esta forma, se prevé que la Red Logística de la Comunitat Valenciana para el año 2038 se encuentre formada por **33 nodos** localizados en las áreas de oportunidad logística identificadas, con distintas superficies y funcionalidades logísticas:

- Centro de Servicios al Transporte
- Centro de Transporte de Mercancías
- Plataforma Logística
- Plataforma Logística Intermodal
- Centro de Carga Aérea
- Zonas de Actividades Logísticas Portuarias

7. Red Logística de la Comunitat Valenciana

2038: 33 NODOS DE DISTINTAS TIPOLOGÍAS

TIPOLOGÍA DE CENTRO	CRITERIOS DE UBICACIÓN	SUPERFICIE (Hectáreas)	Nº Total previsto
CENTRO DE SERVICIOS AL TRANSPORTE (CST)	<ul style="list-style-type: none"> • Excelente accesibilidad viaria • Localización cercana a núcleos generadores/attractores de cargas • Disponibilidad suficiente de suelo y reservas para futuros desarrollos • Alta IMD de pesados • Mínimo uno cada 100 km 	1-10	8
CENTRO DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS (CTM)	<ul style="list-style-type: none"> • Oferta de transporte local y localización de flotistas • Empresas de paquetería y carga fraccionada • Situación respecto a grandes corredores de transporte por carretera • Alta IMD de pesados 	10-80	1
PLATAFORMA LOGÍSTICA (PL)	<ul style="list-style-type: none"> • Proximidad a grandes centros de consumo y áreas industriales • Situación respecto a hinterland de puertos y corredores viarios • Disponibilidad suficiente de suelo 	50-150	13
PLATAFORMA LOGÍSTICA INTERMODAL (PLI)	<ul style="list-style-type: none"> • Localización respecto a corredores viarios y ferroviarios • Proximidad con áreas logísticas e industriales consolidadas • Proximidad a puertos 	100-300	7
CENTRO CARGA AÉREA (CCA)	<ul style="list-style-type: none"> • Situación respecto a aeropuertos. • Situación respecto a grandes corredores de transporte por carretera • Situación respecto a grandes áreas de consumo. 	VARIABLE	2
ZONA DE ACTIVIDADES LOGÍSTICAS PORTUARIAS (ZAL)	<ul style="list-style-type: none"> • Vinculación con puertos • Situación respecto a grandes corredores de transporte • Situación respecto a grandes áreas de consumo 	VARIABLE	2



7. Red Logística de la Comunitat Valenciana

De los 33 nodos logísticos que configuran la red logística de la Comunitat Valenciana en el año 2038, **15** de ellos corresponden a infraestructuras **ya existentes**, mientras que los **18** restantes son **nodos planificados** (en sus diferentes fases).

Estado de los Nodos	Nº nodos
Existentes	15
Planificados	18
Nodos Totales	33

7. Red Logística de la Comunitat Valenciana

ÁREA DE OPORTUNIDAD LOGÍSTICA	TIPO NODO	NOMBRE	ESTADO	SUP. BRUTA (Has)	SUP. PREVISTA (Has)
AOL Castellón (Rango 1)	PL	Ciutat del Transport	Existente	63,00	
	CST	Campa Camí Fondo	Existente	2,50	
	PLI	Plataforma Castellón	Planificada		100-300
	CST	Área de Castellón	Planificada		1-10
AOL Sagunto (Rango 1)	PL	Parc Sagunt I	Existente	303,00	
	PLI	Parc Sagunt II	Planificada		600
AOL Valencia Zona Puerto (Rango 1)	PL	Mercavalencia	Existente	50,00	
	ZAL	ZAL Valencia Port	Planificada		70
	PLI	Fuente San Luis	Planificada		51
AOL Valencia Zona Prime (Rango 1)	PL	Parque Logístico de Valencia	Existente	112,00	
	CCA	Valencia – Manises	Existente	9,00	
	PL	Valencia Zona Prime I	Planificada		50-150
	PL	Valencia Zona Prime II	Planificada		50-150
AOL Valencia Zona Sur (Rango 1)	PLI	Parque Logístico Almussafes	Existente	143,00	
	PL	Parque Logístico Sollana	Existente	4,00	
	PL	Prologis Park Massalavés	Existente	8,00	
	CST	Ribercost	Existente	2,00	
	PL	Ampliación P. Industrial Juan Carlos I	Planificada		50-150
	CST	Ampliación CST - Ribercost	Planificada		1-10

ÁREA DE OPORTUNIDAD LOGÍSTICA	TIPO NODO	NOMBRE	ESTADO	SUP. BRUTA (Has)	SUP. PREVISTA (Has)
AOL Alicante-Elche (Rango 1)	ZAL	ZAL Puerto Alicante	Existente	12,00	
	PL	Mercalicante	Existente	13,60	
	PL	Parque Empresarial Elche	Existente	18,00	
	PL	Ampliación P. Empresarial Elche	Planificada		50-150
	PLI	Alicante-Elche	Planificada		100-300
	CCA	Aeropuerto Alicante-Elche	Planificada		1-10
AOL La Vega Baja (Rango 1)	CT	La Granadina – San Isidro	Existente	20,00	
	PLI	Vega Baja	Planificada		100-300
AOL Comarcas Centrales (Rango 2)	CST	CST – Comarcas Centrales	Planificada		1-10
AOL Vinalopó Medio (Rango 2)	PLI	Novelda	Planificada		100-300
AOL Benicarló-Vinaròs (Rango 3)	CST	CST-Vinaròs-Benicarló	Planificada		1-10
	CST	Estacionamiento Veh. Pesados Utiel	Existente	0,80	
AOL Requena-Utiel (Rango 3)	PL	Requena-Utiel	Planificada		50-150
	CST	La Safor	Planificada		1-10

7. Red Logística de la Comunitat Valenciana

La red logística de la Comunitat Valenciana en el año 2038 se basará en una superficie bruta de suelo logístico de 2.700 Has., de las cuales 760,90 Has corresponden a nodos logísticos ya existentes, y las 1.946,5 Has restantes se refieren a superficie planificada.

De las 1.946,5 Has de superficie bruta planificada de suelo logístico, 1.150,5 Has (59,1%) pertenecen a nodos logísticos cuya planificación ya se ha iniciado, mientras que las 796 Has restantes (40,9%) son superficies vinculadas a nuevas propuestas.

La superficie bruta planificada de suelo logístico, 1.946,5 Has, supera la demanda estimada de 1.600 Has.

De los 18 nodos planificados, 7 de ellos cuentan con planificación ya iniciada mientras que los 11 restantes corresponden a nuevas propuestas cuyo desarrollo requiere de análisis específicos.

En cuanto al tipo de nodo logístico, la mayor parte de la superficie se concentra en Plataformas Logísticas con o sin intermodalidad (2.561,1 Has; 94,5%), lo que se debe a que el tipo de actividad que se desarrolla en sus instalaciones requiere de mayores niveles de superficie que otra tipología de nodos logísticos.





7. Red Logística de la Comunitat Valenciana

OBJETIVO 2038

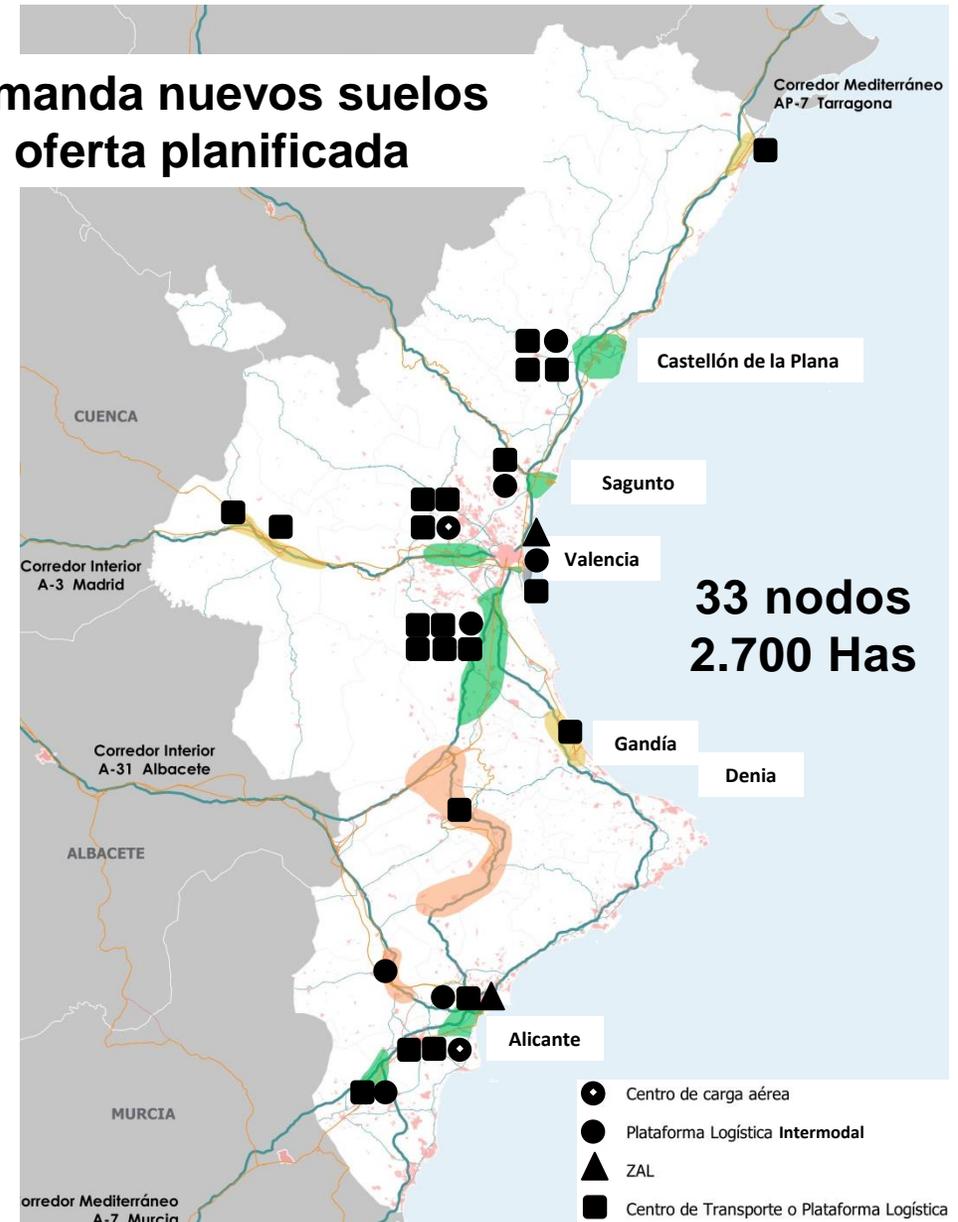
Número de nodos logísticos diferenciados por tipología y estado de desarrollo

Tipo de Nodo	Existente	Planificadas		Total
		Iniciadas	Nuevas	
PL	8	2	3	13
PLI	1	4	2	7
CST	3	-	5	8
ZAL	1	1	-	2
CCA	1	-	1	2
CT	1	-	-	1
Total Nodos	15	7	11	33

Total de superficie bruta logística diferenciada por tipología de nodo y estado de desarrollo (Has)

Tipo de nodo	Existente	Planificadas		Total general
		Iniciadas	Nuevas	
PL	571,60	108,00	566,00	1.245,60
PLI	143,00	972,50	200,00	1.315,50
ZAL	12,00	70,00	-	82,00
CST	5,30	-	25,00	29,50
CT	20,00	-	-	20,00
CCA	9,00	-	5,00	14,00
Total Superficie	760,90	1.150,50	796,00	2.707,40

1.600 Has demanda nuevos suelos
1.900 Has oferta planificada



7. Red Logística de la Comunitat Valenciana

Los 15 nodos logísticos **existentes** se distribuyen en:

- 9 Plataformas Logísticas (una única cuenta con intermodalidad)
- 3 Centros de Servicios al transporte
- 1 Zona de Actividades Logísticas
- 1 Centro de Carga Aérea
- 1 Centro de Transportes

La **superficie bruta existente de suelo logístico es de 760,9 Has**, y se **concentra prácticamente en su totalidad en Plataformas Logísticas con o sin intermodalidad (714,6 Has; 93,9%)**, mientras que el resto de superficie existente se distribuye entre el resto de nodos logísticos.



7. Red Logística de la Comunitat Valenciana

INSTALACIONES EXISTENTES

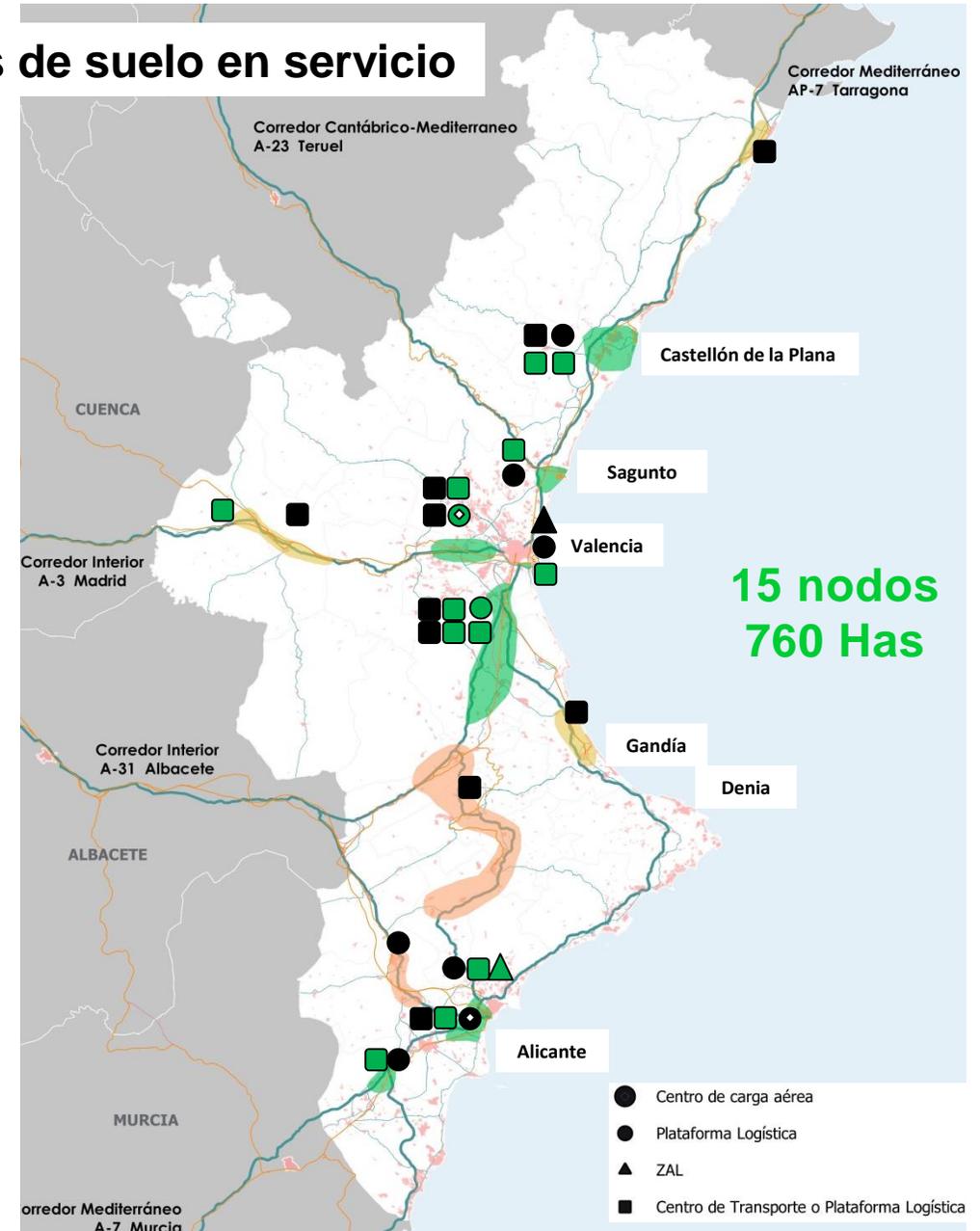
Número de nodos logísticos diferenciados por tipología y estado de desarrollo

Tipo de Nodo	Existente	Planificadas		Total
		Iniciadas	Nuevas	
PL	8	2	3	13
PLI	1	4	2	7
CST	3	-	5	8
ZAL	1	1	-	2
CCA	1	-	1	2
CT	1	-	-	1
Total Nodos	15	7	11	33

Total de superficie bruta logística diferenciada por tipología de nodo y estado de desarrollo (Has)

Tipo de nodo	Existente	Planificadas		Total general
		Iniciadas	Nuevas	
PL	571,60	108,00	566,00	1.245,60
PLI	143,00	972,50	200,00	1.315,50
ZAL	12,00	70,00	-	82,00
CST	5,30	-	25,00	29,50
CT	20,00	-	-	20,00
CCA	9,00	-	5,00	14,00
Total Superficie	760,90	1.150,50	796,00	2.707,40

760 Has de suelo en servicio



7. Red Logística de la Comunitat Valenciana

Los 7 nodos logísticos **cuya planificación se ha iniciado** (en cualquiera de sus etapas) se distribuyen en:

- 6 Plataformas Logísticas (una única cuenta con intermodalidad)
- 1 Zona de Actividades Logísticas \Rightarrow ZAL del Puerto de Valencia

La superficie bruta de suelo logístico cuya planificación se ha iniciado es de **1.150,5 Has**, y se concentra **prácticamente en su totalidad en Plataformas Logísticas con o sin intermodalidad (1.080,5 Has; 93,9%)**, mientras que el resto de superficie planificada corresponde a la ZAL del Puerto de Valencia.

7. Red Logística de la Comunitat Valenciana

INSTALACIONES INICIADAS

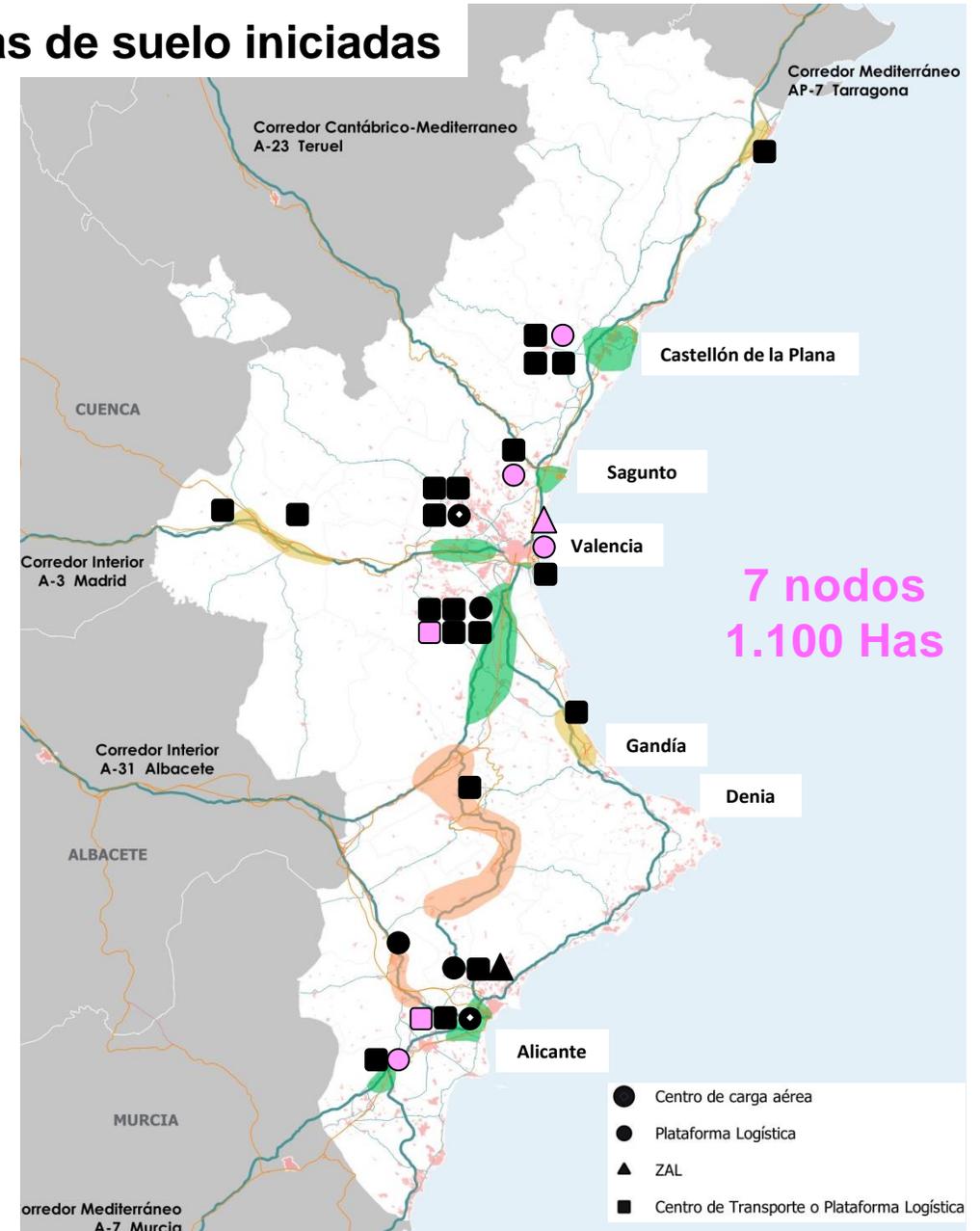
Número de nodos logísticos diferenciados por tipología y estado de desarrollo

Tipo de Nodo	Existente	Planificadas		Total
		Iniciadas	Nuevas	
PL	8	2	3	13
PLI	1	4	2	7
CST	3	-	5	8
ZAL	1	1	-	2
CCA	1	-	1	2
CT	1	-	-	1
Total Nodos	15	7	11	33

Total de superficie bruta logística diferenciada por tipología de nodo y estado de desarrollo (Has)

Tipo de nodo	Existente	Planificadas		Total general
		Iniciadas	Nuevas	
PL	571,60	108,00	566,00	1.245,60
PLI	143,00	972,50	200,00	1.315,50
ZAL	12,00	70,00	-	82,00
CST	5,30	-	25,00	29,50
CT	20,00	-	-	20,00
CCA	9,00	-	5,00	14,00
Total Superficie	760,90	1.150,50	796,00	2.707,40

1.100 Has de suelo iniciadas



7. Red Logística de la Comunitat Valenciana

De los 7 nodos logísticos cuya planificación se ha iniciado (en cualquiera de sus etapas), **5 de ellos cuenta con la participación de la Generalitat Valenciana**, mientras que las otras dos actuaciones corresponden a desarrollos independientes.

En cuanto a la superficie, **la Generalitat Valenciana participa en el desarrollo de alrededor de 920 Has de suelo logístico**, mientras que otras iniciativas particulares son las responsables de la promoción de 230 Has, aproximadamente.

7. Red Logística de la Comunitat Valenciana



INSTALACIONES INICIADAS

GENERALITAT VALENCIANA

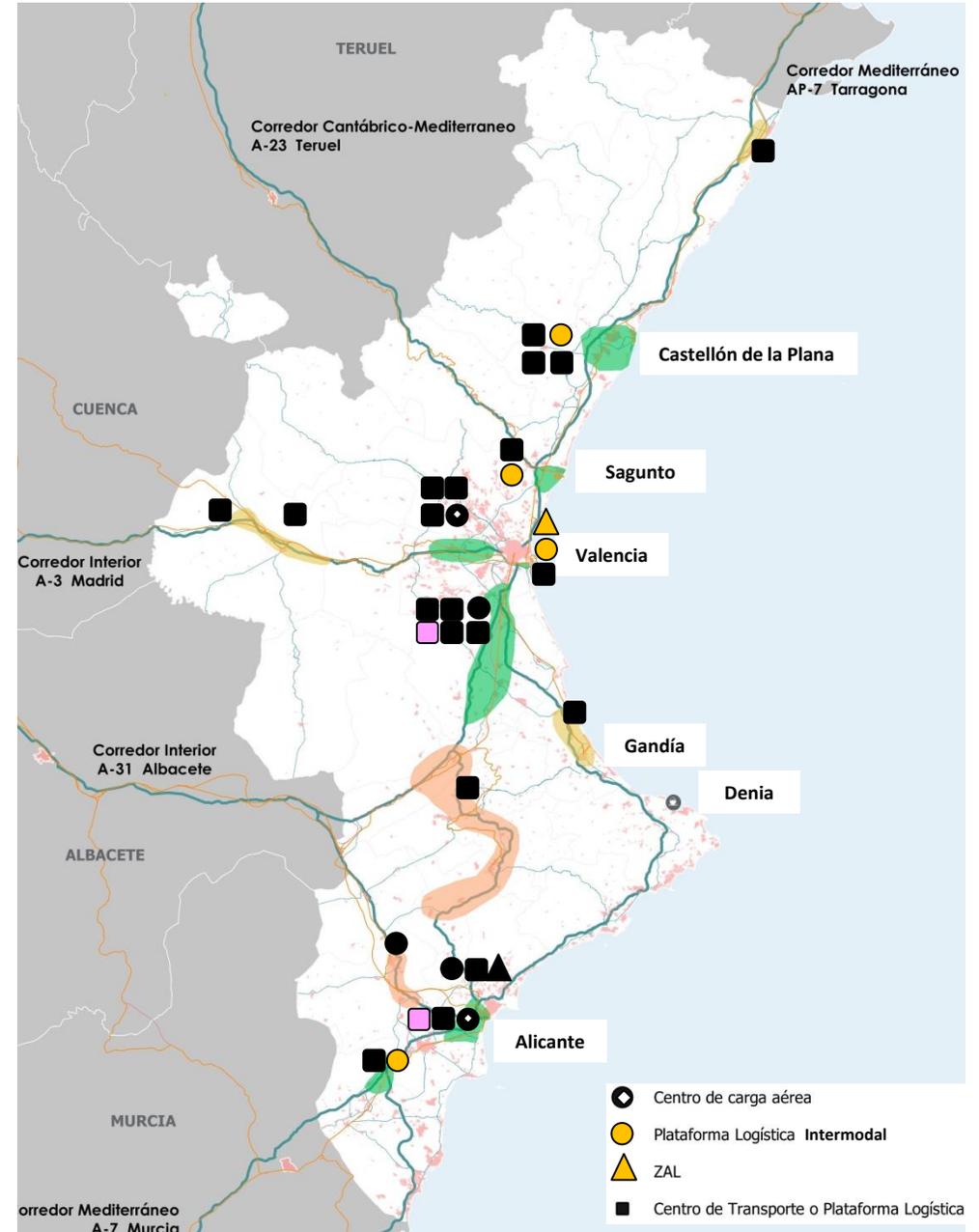
Tipo de Nodo	Actuación	Superficie (Has)
PLI	Castellón	100-300
PLI	Parc Sagunt II	600
ZAL	Puerto Valencia	70
PLI	Fuente de San Luis	51
PLI	Vega Baja	100-300

5 nodos
920 Has

OTRAS INICIATIVAS

Tipo de Nodo	Actuación	Superficie (Has)
PL	Ampliación PE Juan Carlos I	115
PL	Ampliación P. Empresarial Elche	115

2 nodos
230 Has



7. Red Logística de la Comunitat Valenciana

Los 11 nodos logísticos cuya planificación aún no se ha iniciado, deberán contar en mayor o menor medida con la participación de la Generalitat Valenciana así como de otras entidades locales (ayuntamientos) y de entidades privadas.

En cualquier caso, el modelo adecuado de desarrollo en lo que se refiere a la promoción y gestión de nodos logísticos y de transporte requiere de **un análisis específico en el que se evalúen**, entre otros, los siguientes aspectos:

- **La relevancia territorial del nodo y su encaje tanto en la red logística como de transportes de su ámbito de influencia y en el sistema económico en su conjunto.**
- **Los agentes implicados/interesados en el desarrollo del nodo logístico y de transporte.**
- **Los niveles de inversión estimados y las fuentes de financiación disponibles.**
- **El diseño funcional propuesto del nodo logístico.**
- **Las restricciones legales y regulatorias vinculadas al desarrollo del nodo y de su operativa.**

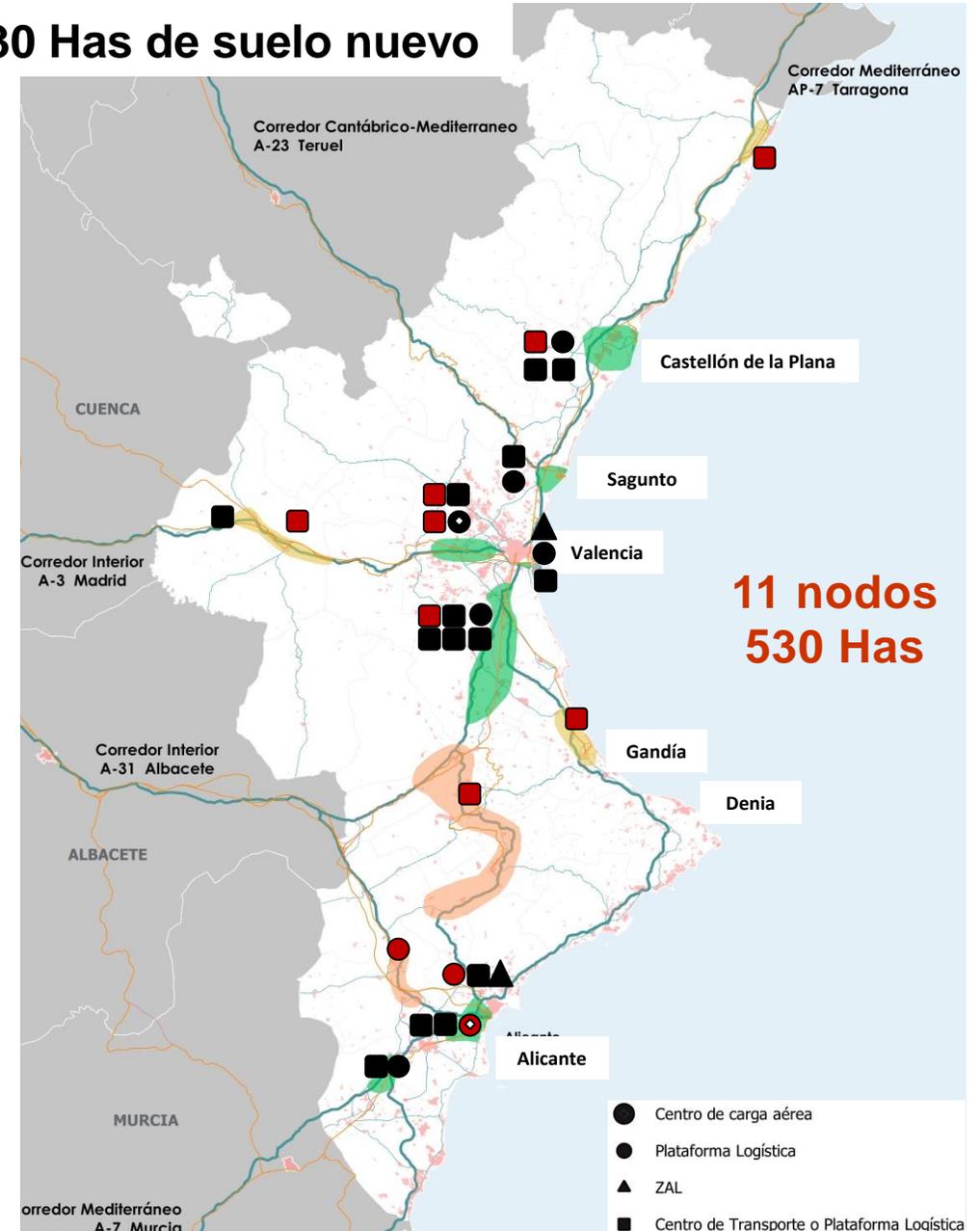
7. Red Logística de la Comunitat Valenciana



INSTALACIONES NUEVAS

Tipo de Nodo	Área de oportunidad logística	Superficie (Has)
CST	Castellón	1-10
PL	Valencia Zona Prime I	50-150
PL	Valencia Zona Prime II	50-150
CST	Valencia Zona Sur	1-10
PLI	Alicante-Elche	100-300
CCA	Alicante-Elche	1-10
CST	Comarcas Centrales	1-10
PLI	Vinalopó Medio	100-300
CST	Benicarló-Vinaròs	1-10
PL	Requena-Utiel	50-150
CST	La Safor	1-10

530 Has de suelo nuevo





8. Otras actuaciones

Formación en materia logística:

- ✓ Formación Profesional (nuevas titulaciones/formación complementaria):
 - ✓ Jefes de Tráfico
 - ✓ Responsables de cadena de suministro
- ✓ Universidades:
 - ✓ Creación de Masters de Especialización en Logística
 - ✓ Integración de los conocimientos de logística en los currícula de las titulaciones universitarias.
 - ✓ Necesidad de la colaboración de las empresas del sector.

Integración y mejoras de la cadena logística en el área de las PYMEs

- ✓ Creación de plataformas virtuales B2B, orientada a la PYME para integrarla en la cadena logística
- ✓ Participación de la Administración como aglutinador de propuestas y promoción institucional entre las PYMEs Valencianas.

Mejora de las infraestructuras del transporte





9. Conclusiones

- ✓ **Es una propuesta VIVA**, que debe evolucionar conforme las circunstancias de demanda y desarrollo de suelo y las condiciones económicas lo aconsejen
 - ✓ Superficie actual en uso: 760 Has (2018)
 - ✓ Demanda estimada de suelo nuevo: 1.680 Has (2038)
 - ✓ Oferta de suelo nuevo máxima contemplada: 1.950 Has (2038)
 - ✓ 33 nodos previstos, 15 de ellos existentes
- ✓ **Red JERARQUIZADA, CAPILAR y PRÓXIMA** a las PYMEs valencianas
- ✓ Necesaria concertación entre administraciones para las actuaciones de mayor calado (Estado ↔ Generalitat Valenciana)
- ✓ Necesidad de contar con formación especializada en todo el currículum educativo (Formación Profesional y Universidad)
- ✓ Mejora en la gestión de las relaciones demanda-oferta en base a nuevas tecnologías (B2B, Plataformas virtuales, etc)





GENERALITAT
VALENCIANA