



DIAGNOSTICO Y PERSPECTIVAS DEL SISTEMA LOGÍSTICO EN EL CAMP DE TARRAGONA

**GABINET D'ESTUDIS CEPTA
MAYO DE 2007**

INTRODUCCIÓN. CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES DEL SISTEMA LOGÍSTICO EXISTENTE EN EL CAMP DE TARRAGONA (I)

- ▶ Actualmente no existe una plataforma logística integrada, aunque sí los elementos y las potencialidades necesarias para configurarla.
- ▶ La funcionalidad de estos elementos está orientada a dar soporte a los tráficos cautivos derivados de la actividad productiva de la zona, siendo los más relevantes, en cada uno de éstos:
 - Aeropuerto de Reus: vuelos chárter.
 - Puerto de Tarragona: tráfico de graneles líquidos y sólidos.
 - Ejes viarios; vertebración de las cadenas logísticas.
 - Zonas de estacionamiento para vehículos pesados: transporte por carretera de ámbito regional y supraregional.
 - Racks de tuberías: combustibles.
 - Terminal ferroviaria de transporte combinado (TECO Constantí): polo químico (tratamiento del producto acabado)
 - Terminal ferroviaria de carga (Tarragona Clasificación): gestión de graneles sólidos y, en menor medida, líquidos. Interrelación con el Puerto de Tarragona.
 - Áreas logísticas vinculadas a centros de producción; polo químico y otros.

INTRODUCCIÓN. CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES DEL SISTEMA LOGÍSTICO EXISTENTE EN EL CAMP DE TARRAGONA (II)

- ▶ La capacidad de atracción logística del área del Camp de Tarragona puede calificarse, en el contexto actual, como de moderada, teniendo en cuenta que no se ha realizado ningún esfuerzo ni se ha creado ningún instrumento para configurar una plataforma complementaria a la existente en Barcelona.
- ▶ El desplazamiento / captación de tráficos se decide, hasta la fecha, en función de planteamientos de exclusión frente a otras localizaciones alternativas / competidoras.
- ▶ Cabe resaltar la importancia de la logística de paso: corredores viarios y ferroviarios.
- ▶ La posición geográfica del Camp de Tarragona como ventaja comparativa tiene, actualmente y pese a su potencialidad, una relevancia limitada.
- ▶ Prevalecen, en todo caso, las decisiones aisladas en el desarrollo de tráficos o de cadenas logísticas puntuales.

INVENTARIO; LA OFERTA LOGÍSTICA DEL CAMP DE TARRAGONA

- ▶ **Infraestructuras viarias:**
 - Grandes corredores.
 - Red de carreteras de aportación y soporte: ámbito regional.
- ▶ **Centros de soporte al transporte por carretera:**
 - CIM del Camp.
 - Proyecto de CIM en el Baix Penedès.
 - Aparcamientos para vehículos pesados; alcance y tipología.
- ▶ **Infraestructuras ferroviarias:**
 - Red convencional; ancho ibérico.
 - Proyectos de nuevas líneas ferroviarias.
 - Terminales ferroviarias:
 - ▶ Transporte combinado.
 - ▶ Transporte convencional: cargas.
- ▶ **Puerto de Tarragona.**
- ▶ **Aeropuerto de Reus.**



**APARCAMIENTO
PARA VEHICULOS
PESADOS DE
VALLS**

LOGIS PENEDES

**AREA LOGISTICA
DE CONSTANTI
(POLIGONO ZONA
FRANCA)**

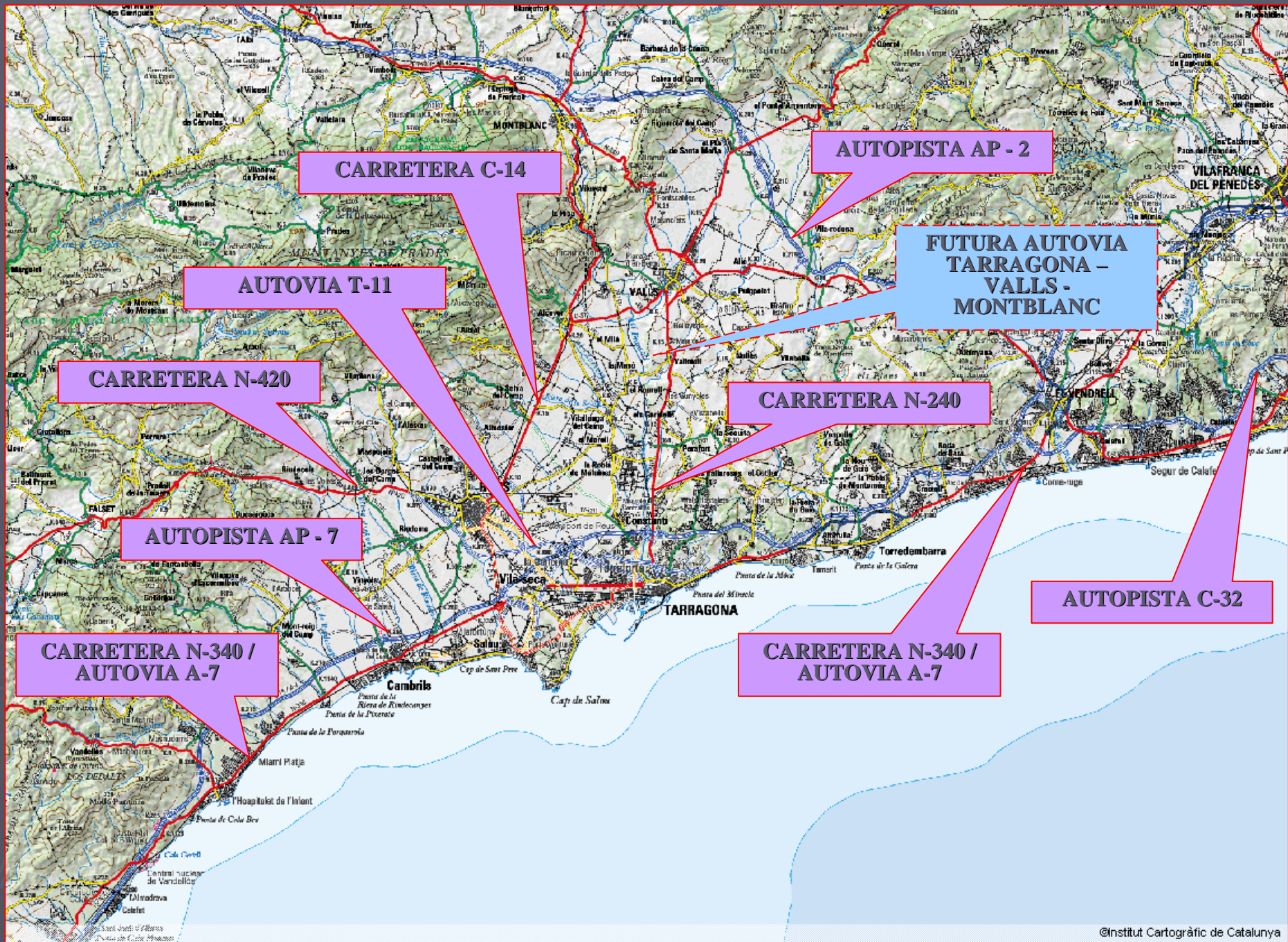
**AEROPUERTO DE
REUS**

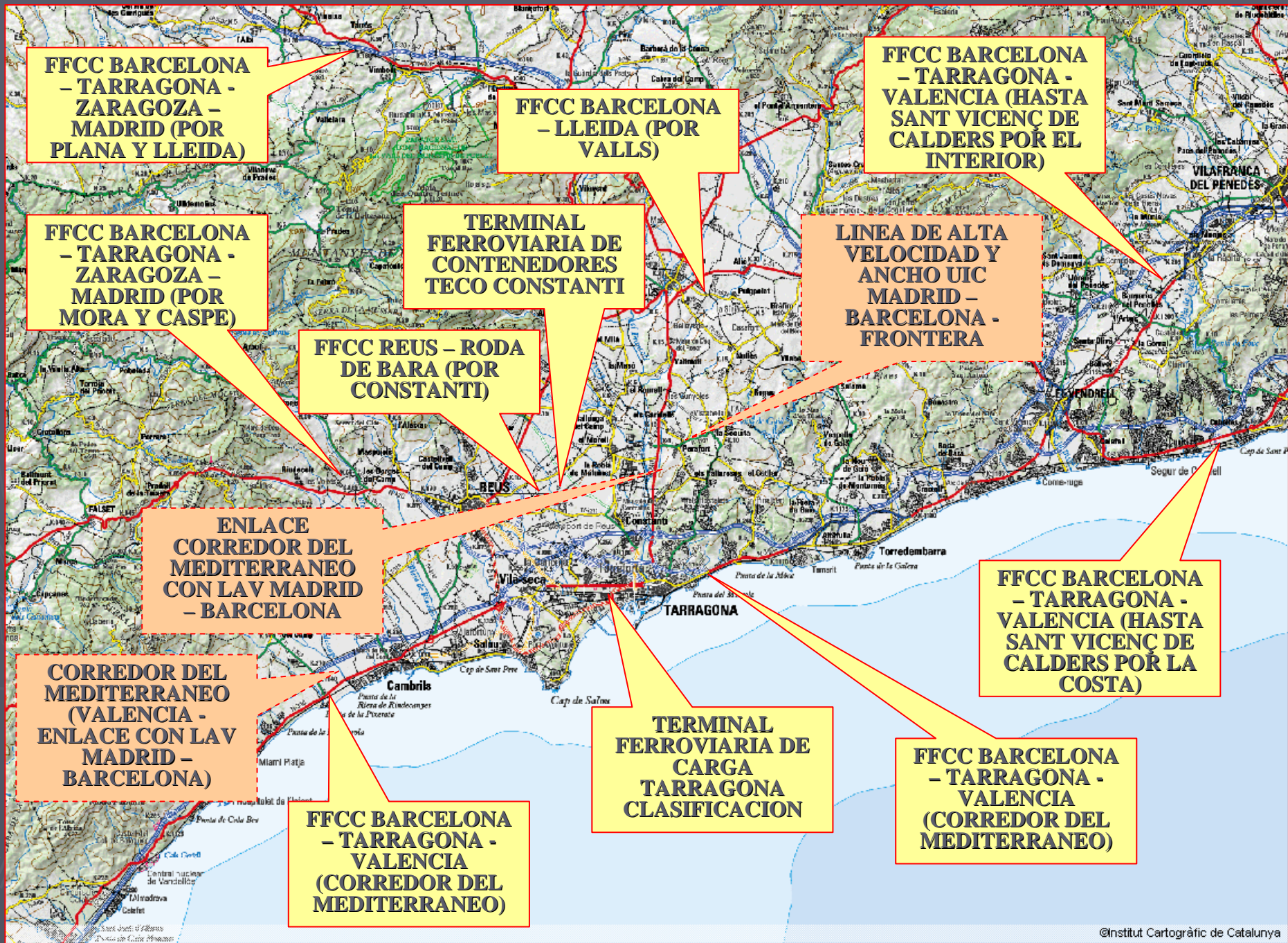
**APARCAMIENTO
PARA VEHICULOS
PESADOS DE
TARRAGONA
(MERCANCIAS
PELIGROSAS)**

**APARCAMIENTO
PARA VEHICULOS
PESADOS DE
REUS**

CIM DEL CAMP

**PUERTO DE
TARRAGONA**





**FFCC BARCELONA
- TARRAGONA -
ZARAGOZA -
MADRID (POR
PLANA Y LLEIDA)**

**FFCC BARCELONA
- LLEIDA (POR
VALLS)**

**FFCC BARCELONA
- TARRAGONA -
VALENCIA (HASTA
SANT VICENÇ DE
CALDERS POR EL
INTERIOR)**

**FFCC BARCELONA
- TARRAGONA -
ZARAGOZA -
MADRID (POR
MORA Y CASPE)**

**TERMINAL
FERROVIARIA DE
CONTENEDORES
TECO CONSTANTÍ**

**LINEA DE ALTA
VELOCIDAD Y
ANCHO UIC
MADRID -
BARCELONA -
FRONTERA**

**FFCC REUS - RODA
DE BARA (POR
CONSTANTÍ)**

**ENLACE
CORREDOR DEL
MEDITERRANEO
CON LAV MADRID
- BARCELONA**

**FFCC BARCELONA
- TARRAGONA -
VALENCIA (HASTA
SANT VICENÇ DE
CALDERS POR LA
COSTA)**

**CORREDOR DEL
MEDITERRANEO
(VALENCIA -
ENLACE CON LAV
MADRID -
BARCELONA)**

**TERMINAL
FERROVIARIA DE
CARGA
TARRAGONA
CLASIFICACION**

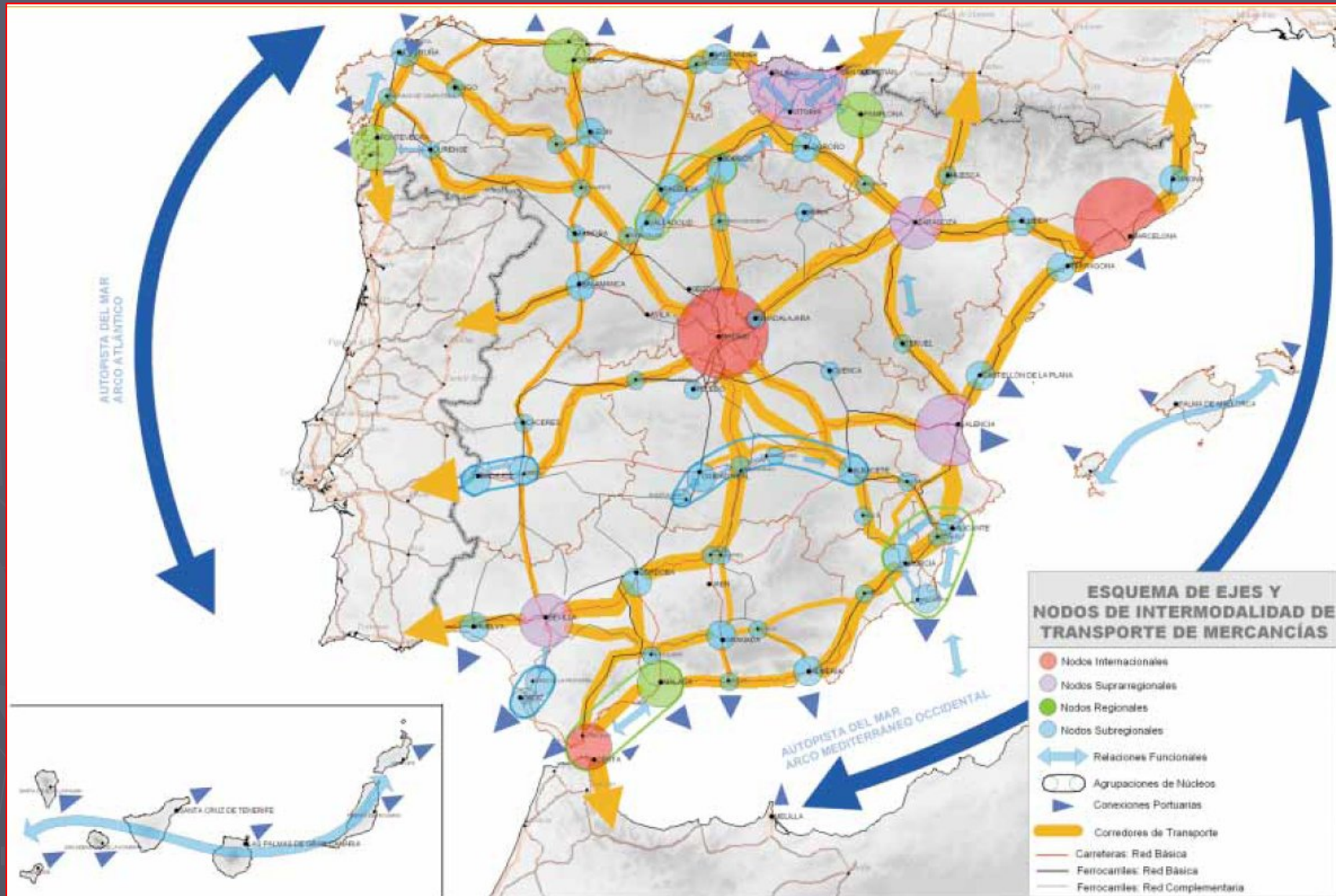
**FFCC BARCELONA
- TARRAGONA -
VALENCIA
(CORREDOR DEL
MEDITERRANEO)**

**FFCC BARCELONA
- TARRAGONA -
VALENCIA
(CORREDOR DEL
MEDITERRANEO)**

NIVEL DE INTEGRACION Y CAPACIDAD DE RESPUESTA

- ▶ El nivel de integración de los diversos elementos de carácter logístico en el Camp de Tarragona es, actualmente, limitado.
- ▶ No existe el concepto de sistema logístico integrado.
- ▶ No se dispone ninguna herramienta o instrumento de gestión global, que armonice la actividad desarrollada por los diversos elementos que componen el sistema logístico.
- ▶ No existe un elemento que actúe como pivote del sistema logístico del Camp de Tarragona.
- ▶ Si tiene plena vigencia el concepto de cadena logística, claramente diferenciada en cada caso, por la tipología de los productos que la definen: graneles líquidos / sólidos, mercancía general, automóviles, etc.
- ▶ Las cadenas logísticas de referencia utilizan los puntos de ruptura e intercambio modal de forma diversa y sin buscar sinergias entre sí.
- ▶ El proceso de consolidación y diversificación de la actividad económica en los ámbitos territoriales del Camp de Tarragona y, desde una perspectiva mayor: Cataluña, así como el acusado crecimiento de los flujos comerciales, están provocando que se esté desdibujando el modelo logístico existente en el Camp de Tarragona.

LOS GRANDES INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN Y LA OFERTA LOGÍSTICA DEL CAMP DE TARRAGONA



Fuente: Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT); Ministerio de Fomento.

UNA PERSPECTIVA INNOVADORA: EL CAMBIO CONCEPTUAL DE LA DEMANDA (I)

- ▶ La evolución reciente del comercio internacional y, sobre todo, entre el Lejano Oriente y Europa, está impulsando un radical cambio de la tipología y del tamaño de los flujos de mercancías.
- ▶ El Mediterráneo Occidental se está convirtiendo en una de las alternativas más interesantes, para canalizar la entrada de los nuevos flujos de mercancías provenientes del Lejano Oriente y con destino a Europa Occidental.
- ▶ Dentro de este ámbito, entran en competencia los diversos enclaves logísticos de Italia, el mediodía francés o de la costa mediterránea española.
- ▶ Por tanto, los flujos comerciales con el Lejano Oriente se convierten en un factor esencial para definir la configuración y proyección de las nuevas áreas logísticas en el sur de Europa.

UNA PERSPECTIVA INNOVADORA: EL CAMBIO CONCEPTUAL DE LA DEMANDA (II)

Importaciones españolas procedentes de los países del Lejano Oriente

Peso en toneladas

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
India	643.368	991.315	1.172.516	1.109.309	1.106.476	1.064.567	1.130.347
Tailandia	1.779.426	1.329.056	802.756	1.046.036	1.153.810	617.401	1.055.879
Vietman	79.840	105.248	130.187	147.178	197.987	209.235	337.132
Filipinas	35.668	64.325	36.109	50.437	65.555	97.706	597.280
China	1.853.155	2.017.124	1.700.710	2.245.779	2.983.669	6.300.698	10.566.955
Corea del Sur	531.471	653.798	493.425	464.725	555.354	684.272	677.065
Total	4.922.928	5.160.866	4.335.703	5.063.464	6.062.851	8.973.879	14.364.658

Tasas de crecimiento	
Anualizada	Global

India	9,85%	75,69%
Tailandia	-8,33%	-40,66%
Vietman	27,13%	322,26%
Filipinas	59,95%	1574,55%
China	33,66%	470,21%
Corea del Sur	4,12%	27,39%
Total	19,54%	191,79%

Fuente: elaboración propia a partir de los datos de la AEAT (Aduanas)

UNA PERSPECTIVA INNOVADORA: EL CAMBIO CONCEPTUAL DE LA DEMANDA (III)

- ▶ La evolución reciente del tráfico de contenedores en los puertos españoles de interés general del Mediterráneo Occidental, atestigua el desigual reparto de los flujos de carga general, así como la concentración de los mismos en determinados ámbitos geográficos.
- ▶ Así mismo, esta evolución manifiesta la existencia de una tipología diferenciada de puertos, en función del papel que desempeñan como punto de ruptura e intercambio modal y acceso de la mercancía general: hub, gateway o feeder.
- ▶ Finalmente, la localización del tráfico de contenedores (mercancía general), desde una perspectiva portuaria, acredita la existencia de áreas logísticas de entidad en torno a los puertos denominados gateway, e incipientes, en los emplazamientos de los puertos de tipo feeder.

UNA PERSPECTIVA INNOVADORA: EL CAMBIO CONCEPTUAL DE LA DEMANDA (IV)

	Tasas de crecimiento		Evolución del tráfico		
	Anualizada	Global	2000	2006	Peso
Puertos Hub					
Bahia de Algeciras	17,38%	61,50%	2.009.122	3.244.641	38,31%
Total puertos hub	17,38%	61,50%	2.009.122	3.244.641	38,31%
Puertos Gateway					
Barcelona	17,78%	67,01%	1.387.570	2.317.368	27,36%
Valencia	20,07%	99,70%	1.308.010	2.612.139	30,84%
Total puertos Gateway	18,92%	82,87%	2.695.580	4.929.507	58,20%
Puertos Feeder / potencial Feeder					
Alicante	16,71%	52,71%	113.110	172.729	2,04%
Cartagena	12,27%	0,24%	39.501	39.594	0,47%
Castellón	29,07%	262,23%	19.783	71.660	0,85%
Tarragona	4,07%	-72,95%	44.855	12.135	0,14%
Total puertos Feeder / potencial Feeder	15,41%	36,30%	217.249	296.118	3,50%
Total	18,16%	72,09%	4.921.951	8.470.266	100,00%

UNA PERSPECTIVA INNOVADORA: EL CAMBIO CONCEPTUAL DE LA DEMANDA (V)

- ▶ De acuerdo con las estimaciones realizadas, y teniendo en cuenta las cifras históricas de crecimiento del tráfico de la mercancía general containerizada, es perfectamente posible un abanico de escenarios, en los cuales los puertos españoles del Mediterráneo Occidental puedan captar un volumen equivalente a los 12,5 – 15 millones de TEU's, en un horizonte temporal no superior a los 10 / 12 años.
- ▶ Ello supone, para los puertos de tipo gateway existentes en esta área: Barcelona y Valencia, doblar su tráfico actual.
- ▶ La magnitud del incremento de referencia permite que otros puertos ubicados en esta área geográfica, que ya actúan como feeder: Alicante, o que presentan este potencial: Tarragona, Castellón o Cartagena, puedan localizar terminales de contenedores plenamente viables, y plantearse escenarios de tráfico de entre 0,4 y 0,9 millones de TEU's.
- ▶ Este proceso ya se ha verificado en otros ámbitos, como el norte de Europa.

UNA PERSPECTIVA INNOVADORA: EL CAMBIO CONCEPTUAL DE LA DEMANDA (VI)

- ▶ Para dar soporte a los flujos comerciales derivados de las crecientes importaciones del Lejano Oriente, tanto en el sur como en el norte de Europa será necesario:
 - Ampliar, flexibilizar y dinamizar las plataformas logísticas existentes: nodos de ámbito supraestatal.
 - Crear nuevas plataformas logísticas, de similares características a las existentes pero orientadas, desde su puesta en marcha, a las nuevas necesidades derivadas de los flujos comerciales provenientes del Lejano Oriente. Así mismo, estas nuevas plataformas deberán actuar de forma complementaria con las ya operativas, al objeto de recabar sinergias adicionales, que minimicen el coste del transporte en la cadena de valor del producto.
- ▶ El Camp de Tarragona puede albergar los instrumentos y herramientas necesarias para configurar esta Plataforma Logística complementaria a la de Barcelona, a modo de nodo de intercambio multimodal, creando una puerta de acceso de gran capacidad en el Mediterráneo Occidental.

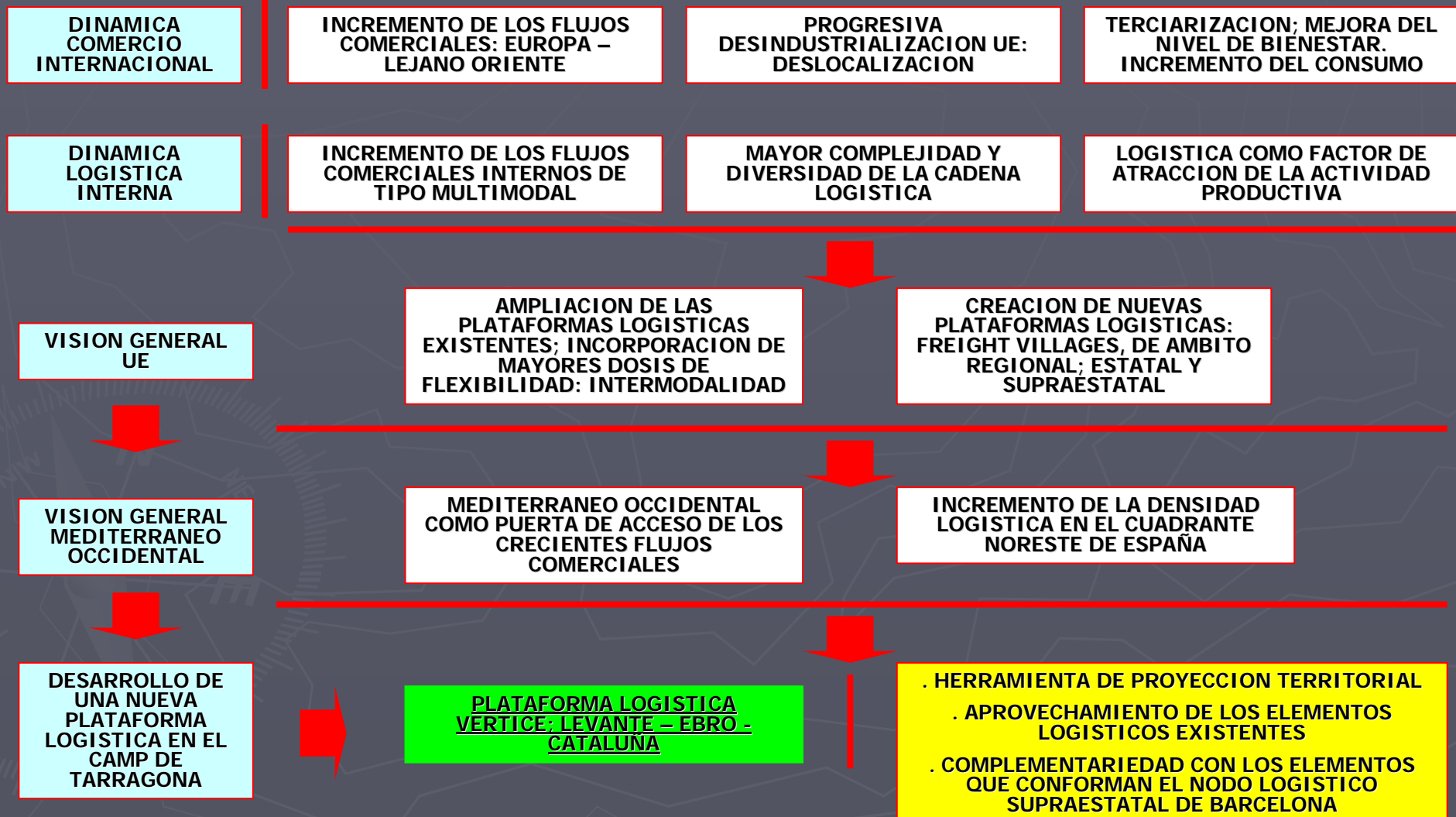


**AREA LOGISTICA DEL CAMP DE TARRAGONA:
PROYECCION DE LA PLATAFORMA LOGISTICA
VERTICE: LEVANTE - EBRO - CATALUÑA**

HERRAMIENTAS E INSTRUMENTOS PARA CONSEGUIR ESTA SUPERACION. PROPUESTAS PARA MEJORAR LA CAPACIDAD LOGISTICA DEL CAMP DE TARRAGONA (I)

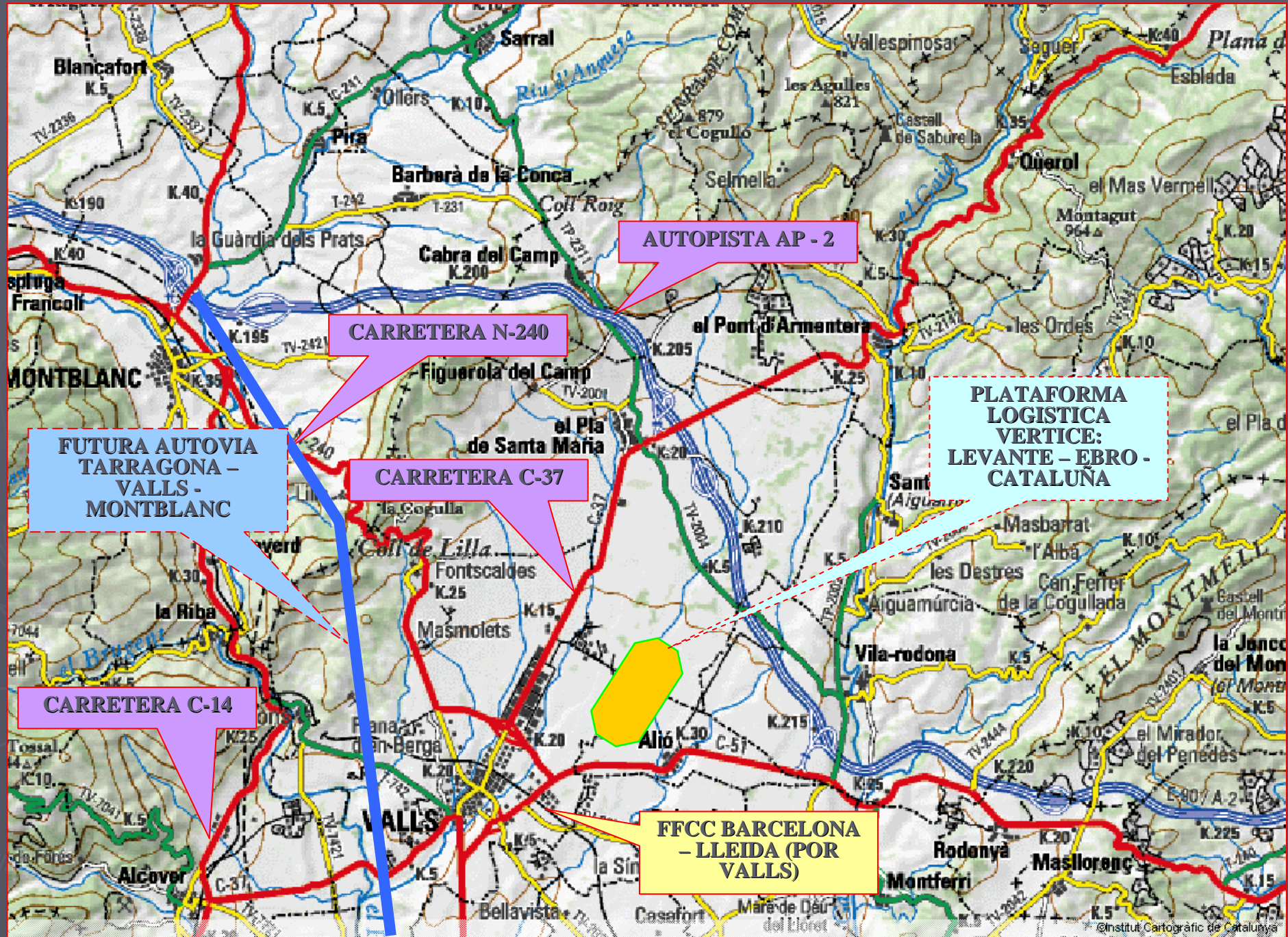
- ▶ Las herramientas / instrumentos de carácter específico para configurar un nodo logístico avanzado y de primer nivel, complementario al de Barcelona, en el Camp de Tarragona, son:
 - Creación de una nueva gran área logística – pivote en el Alt Camp, que actúe a modo de “FREIGHT VILLAGE”, incorporando un nuevo aeropuerto (centro de carga aérea)
 - Mejora de la capacidad del Puerto de Tarragona como punto de tratamiento de mercancía general: containerizada, rodada y de carácter ordinario. Desarrollo efectivo de:
 - ▶ La / s terminal / es de contenedores.
 - ▶ La zona de actividades logísticas (ZAL)
 - ▶ Una nueva área y accesos para desarrollar las actividades de carga rodada: ro - ro
 - Centros de intercambio modal (transporte combinado) de gran alcance en:
 - ▶ Baix Penedès: Banyeres / Santa Oliva / El Vendrell.
 - ▶ Tarragonès: La Pobla de Mafumet / El Morell / Constantí.
 - Bases logísticas de alcance comarcal y con proyección regional en Reus, Tarragona, Valls y Montblanc.

HERRAMIENTAS E INSTRUMENTOS PARA CONSEGUIR ESTA SUPERACION. PROPUESTAS PARA MEJORAR LA CAPACIDAD LOGISTICA DEL CAMP DE TARRAGONA (II)



LOCALIZACION DE LA NUEVA PLATAFORMA LOGÍSTICA VERTICE; LEVANTE – EBRO - CATALUÑA

- ▶ La nueva área, que actuaría a modo de pivote del sistema logístico del Camp de Tarragona, cabe proponer localizarla en una zona idónea del área septentrional de las comarcas del Camp de Tarragona: Alt Camp; términos municipales de Alió – El Pla de Santa Maria - Valls.
- ▶ Esta localización permitiría situar la nueva área logística junto a:
 - La autopista AP-2, que conecta a Cataluña con la meseta y el Valle del Ebro.
 - La futura autovía Tarragona – Valls – Montblanc, que actuará como herramienta de canalización de los flujos de mercancías en sentido norte – sur, en el área septentrional del Camp de Tarragona y, a la vez, permitiendo la conexión de los ejes viarios localizados en el litoral Mediterráneo: autopista AP-7 y autovía A-7, con los ejes de conexión: Cataluña – valle del Ebro y meseta: autopista AP-2 y autovía A-2.
 - El trazado ferroviario, que discurre junto al Río Francolí, a la altura del nudo de Plana – Picamoixons, donde enlazan las líneas de:
 - ▶ Barcelona – Sant Vicenç de Calders (por la costa o por el interior) – Lleida – Zaragoza, por Valls y Plana de Picamoixons.
 - ▶ Línea Tarragona – Reus – Zaragoza – Madrid, por: Plana de Picamoixons – Lleida.



AUTOPISTA AP - 2

CARRETERA N-240

CARRETERA C-37

**FUTURA AUTOVIA
TARRAGONA -
VALLS -
MONTBLANC**

CARRETERA C-14

**FFCC BARCELONA
- LLEIDA (POR
VALLS)**

**PLATAFORMA
LOGISTICA
VERTICE:
LEVANTE - EBRO -
CATALUÑA**

LOCALIZACION DE LA NUEVA PLATAFORMA LOGÍSTICA VERTICE; LEVANTE – EBRO – CATALUÑA. VENTAJAS DE LA LOCALIZACION (I)

- ▶ La localización propuesta de la Plataforma Logística Vértice, presenta indudables ventajas sobre otras ubicaciones alternativas que puedan considerarse en el ámbito del territorio de Cataluña.
- ▶ Las ubicaciones alternativas con mejores características comparativas para localizar una plataforma logística de gran capacidad, a modo de freight village, incluyendo un centro de carga aérea son, básicamente:
 - El área comprendida entre Bellpuig – Tàrrega – Cervera; (Urgell - Segarra; provincia de Lleida)
 - El área comprendida entre Martorell – Sant Andreu de la Barca – El Papiol y Molins de Rei; (Baix Llobregat; provincia de Barcelona)
 - El área próxima a La Seu d’Urgell; (Alt Urgell; provincia de Lleida)
 - El área próxima a Figueres; (Alt Empordà; provincia de Girona)

LOCALIZACION DE LA NUEVA PLATAFORMA LOGÍSTICA VERTICE; LEVANTE – EBRO – CATALUÑA. VENTAJAS DE LA LOCALIZACION (II)

Valoración de los principales factores de localización de una plataforma logística

Comarca:	Alt Camp	Alt Empordà	Alt Urgell	Baix Llobregat	Urgell - Segarra
Población de referencia:	Valls - Alió - El Pla	Figueres	La Seu d'Urgell	El Papiol	Tàrraga
Disponibilidad de suelo	9	8	9	4	10
Orografía del suelo	9	7	6	8	9
Coste del suelo urbanizable	8	6	8	4	9
Congestión	9	7	9	4	9
Proximidad puertos de interés general	9	4	3	10	6
Corredores viarios: Ebro - meseta	8	5	3	8	10
Corredores viarios: Mediterráneo	9	9	3	9	4
Red viaria secundaria	7	7	5	8	7
Red ferroviaria	8	7	0	10	3
Elementos logísticos complementarios	8	7	4	10	6
Desarrollo centro carga aérea	8	8	8	6	4
Disponibilidad de recursos hídricos	7	7	6	7	7
Conexión red alta tensión	8	5	5	8	7
Total factores valorados	107	87	69	96	91

Fuente: elaboración propia

OBJETIVOS DE LA NUEVA PLATAFORMA LOGÍSTICA VERTICE; LEVANTE – EBRO – CATALUÑA (I)

- ▶ Potenciar la intermodalidad en el sistema logístico del Camp de Tarragona.
- ▶ Ampliar la capacidad logística del sistema de referencia.
- ▶ Proporcionar al Camp de Tarragona una herramienta con capacidad para integrar los instrumentos logísticos ya existentes o en desarrollo:
 - Aparcamientos para vehículos pesados.
 - Bases regionales de transporte.
 - Centros Integrados de Mercancías (CIM)
 - Áreas logísticas emplazadas en polígonos empresariales.
- ▶ Dotar de capacidad de atracción logística al sistema de corredores / ejes viarios y ferroviarios existentes en el Camp de Tarragona.
- ▶ Impulsar la diversificación del Puerto de Tarragona, potenciando los tráficos de mercancía general containerizada y de carga rodada.

OBJETIVOS DE LA NUEVA PLATAFORMA LOGÍSTICA VERTICE; LEVANTE – EBRO – CATALUÑA (II)

- ▶ Generar una masa crítica de tráficos, con capacidad como para plantear un centro de carga aérea viable, con la localización de un nuevo aeropuerto de carga de gran capacidad.
- ▶ Disponer de una oferta estratégica, relevante y competitiva, a nivel transeuropeo.
- ▶ Complementar a la plataforma logística localizada en Barcelona y su región metropolitana, impulsando la creación de una gran nodo logístico de ámbito supraestatal, con capacidad suficiente como para convertirse en el portal de acceso principal de los crecientes flujos de mercancías provenientes del Lejano Oriente con destino a Europa Occidental y que tengan prevista su entrada por el Mediterráneo, superando a:
 - Marsella – Fos (Francia)
 - Génova (Italia)
 - La Spezia (Italia)
 - Livorno (Italia)

OBJETIVOS DE LA NUEVA PLATAFORMA LOGÍSTICA VERTICE; LEVANTE – EBRO – CATALUÑA (III)

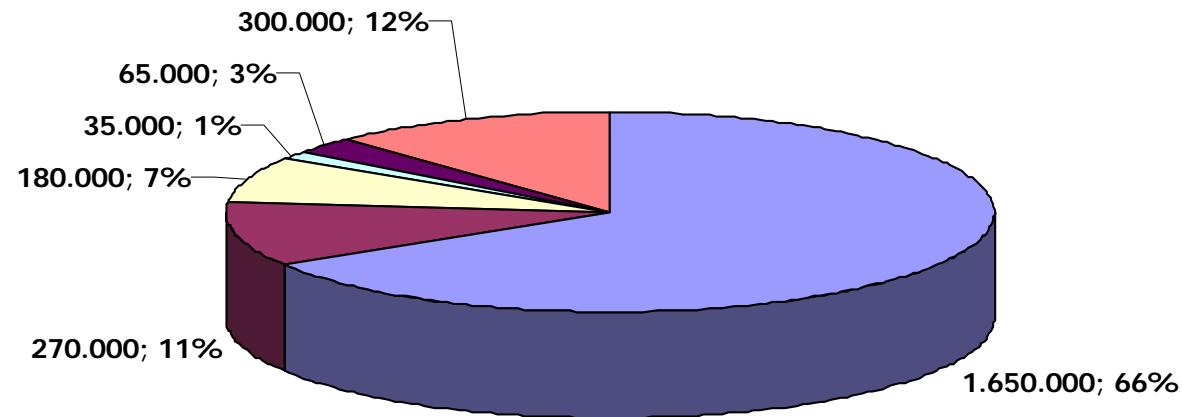
- ▶ Promover la creación de un espacio dotado de excepcionales niveles de conectividad para la realización de actividades logísticas, atrayendo a nuevas empresas que contribuyan a diversificar la económica del Camp de Tarragona.
- ▶ Reforzar el proceso de terciarización de la economía, mediante la presencia de actividades empresariales que incorporen un nivel de valor añadido creciente a la cadena logística.
- ▶ Superar el concepto de polígono empresarial dedicado, de forma especializada, a actividades industriales o de servicios, pero con capacidades logísticas reducidas.

ASPECTOS TECNICOS DE LA NUEVA PLATAFORMA LOGÍSTICA VÉRTICE; LEVANTE – EBRO – CATALUÑA (I)

- ▶ **Dimensión de la Plataforma Logística Vértice: 575 hectáreas.**
 - Aeropuerto y centro de carga aérea: 250 hectáreas.
 - Resto del área logística: 325 hectáreas.
 - Espacio funcional específico del área logística: 250 hectáreas.
- ▶ **Las dimensiones de referencia sitúan a la Plataforma Logística Vértice en la franja media – alta de las áreas multimodales dedicadas a usos logísticos con vocación de plataforma nacional o internacional:**
 - Los “interporti” italianos cuentan con un área funcional que oscila entre las 200 y las 280 hectáreas.
 - Los GVZ alemanes cuentan con un área funcional que oscila entre las 150 y las 350 hectáreas.
 - La ZAL del Puerto de Barcelona I + II, cuenta con una superficie total de 209 hectáreas.
 - La plataforma logística de Zaragoza PLAZA cuenta con un desarrollo total de 1.200 hectáreas.
 - La plataforma logística de Coslada (Madrid), que agrupa un centro de transporte, un puerto seco y un polígono de actividades logísticas, ocupa unas 200 hectáreas, aproximadamente.

ASPECTOS TECNICOS DE LA NUEVA PLATAFORMA LOGÍSTICA VERTICE; LEVANTE – EBRO – CATALUÑA (II)

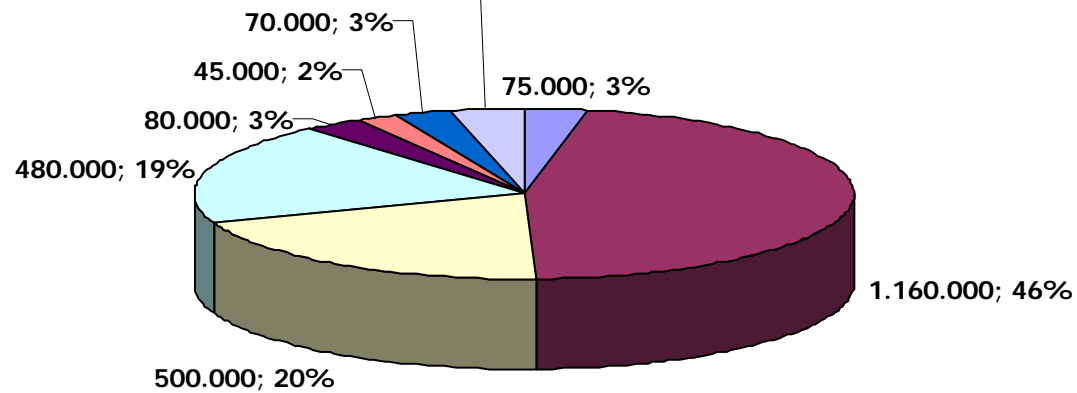
REPARTO DE SUPERFICIES DEL CENTRO DE CARGA AEREA: Metros cuadrados y porcentaje.



■ Area de operación aeroportuaria ■ Area de soporte a la operación ■ Area logística
■ Area de servicios generales ■ Aparcamientos y accesos ■ Reserva de suelo

ASPECTOS TECNICOS DE LA NUEVA PLATAFORMA LOGÍSTICA VERTICE; LEVANTE – EBRO – CATALUÑA (III)

REPARTO DE SUPERFICIES DEL AREA LOGISTICA FUNCIONAL: Metros cuadrados y porcentaje.



- | | | |
|---------------------------------|--------------------------------------|-------------------------------|
| ■ Parque empresarial | ■ Logística industrial / empresarial | □ Logística intermodal |
| ■ Areas multifuncionales | ■ Centros de servicios | ■ Area específica (carretera) |
| ■ Area específica (ferrocarril) | ■ Aparcamiento | |

ASPECTOS TECNICOS DE LA NUEVA PLATAFORMA LOGÍSTICA VERTICE; LEVANTE – EBRO – CATALUÑA (IV)

Estimación de los costes de construcción de la Plataforma Logística Vértice			
Coste de adquisición del suelo	45 euros / metro cuadrado de suelo urbanizable: 575 Ha.	258,75	M euros
Coste de urbanización	32 euros / metro cuadrado de suelo urbanizable: 325 Ha	104,00	M euros
Construcción aeropuerto	Pistas, aparcamiento aeronaves y demás instalaciones	125,00	M euros
Ejecución accesos viarios	Accesos por carretera y conexión autovía	15,00	M euros
Ejecución accesos ferroviarios	Accesos por ferrocarril; señalización.	35,00	M euros
Coste equipamientos públicos	Ciclo integral del agua y tratamiento de residuos	35,00	M euros
Total costes directos		572,75	M euros
Mejora de la red viaria	Ampliación y mejora de las carreteras C-37 y C-51	165,00	M euros
Accesos a la red principal	Conexión AP-2 y autovía Tarragona - Valls - Montblanc	18,00	M euros
Conexión ferroviaria	Enlace plataforma con línea Barcelona - Sant Vicenç, por Valls	45,00	M euros
Mejora red ferroviaria	Enlace con Plana y variante de Sant Vicenç	65,00	M euros
Total costes inducidos		293,00	M euros
Total costes básicos de ejecución y enlace de la plataforma		865,75	M euros

ASPECTOS TECNICOS DE LA NUEVA PLATAFORMA LOGÍSTICA VÉRTICE; LEVANTE – EBRO – CATALUÑA (V)

► Tráficos soportados:

- El objetivo de la Plataforma Logística Vértice debe situarse en una relación superficie funcional / tráfico potencial de 1,5 toneladas de mercancía manipulada por metro cuadrado.
- Ello supone que la capacidad de la Plataforma Logística Vértice puede situarse, en un escenario central, en torno a los 3,75 millones de toneladas de mercancía manipulada.
- El volumen de referencia situaría a la Plataforma Logística Vértice en torno a las cifras medias de un “interporto” italiano.
- Globalmente, la plataforma de referencia podría canalizar en torno a 12 / 15 millones de toneladas de mercancía, con una estructura de reparto modal aproximada de:
 - Camión pesado: 45%
 - Furgoneta y camión ligero: 32,5%
 - Ferrocarril: 20%
 - Aéreo: 2,5% (mercancía de alto valor añadido)

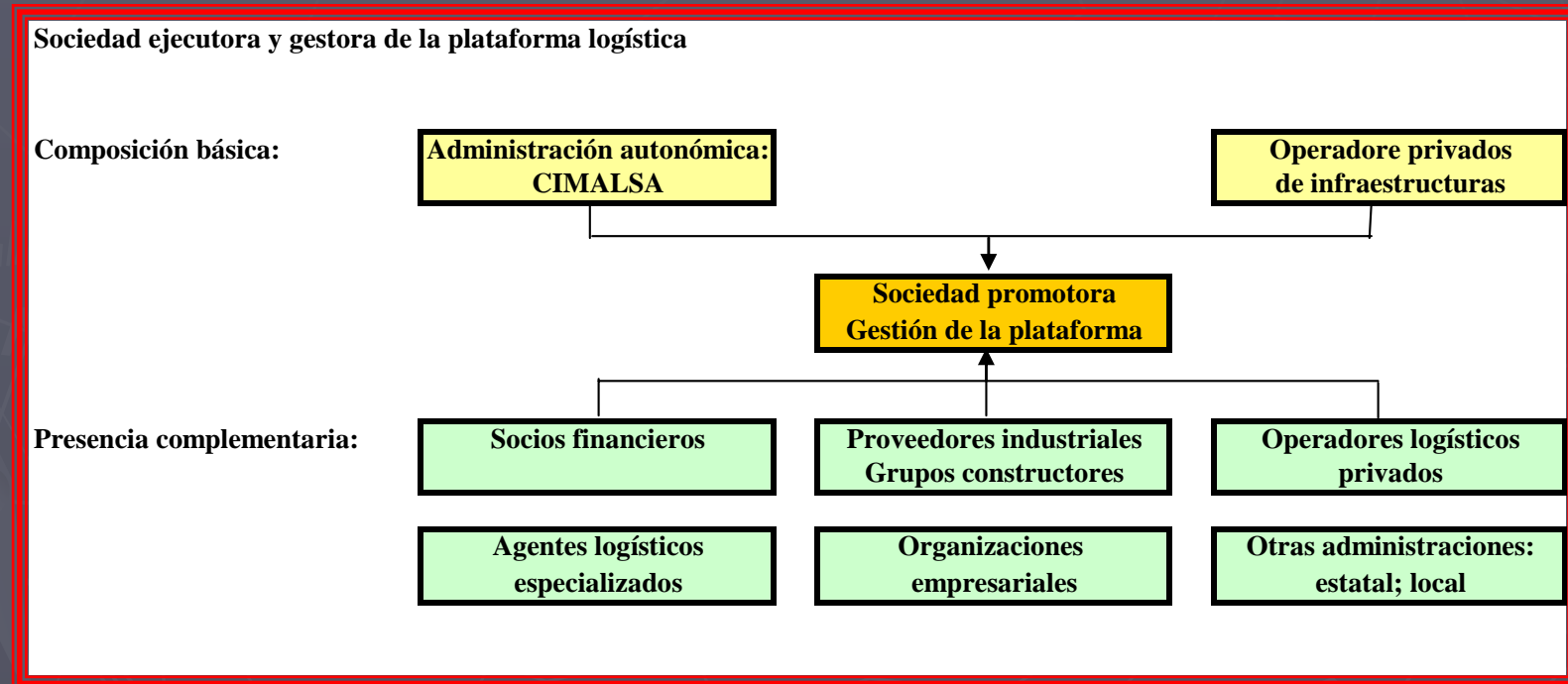
MECANISMOS DE GESTION Y PROMOCION. ARTICULACION DE LA NUEVA PLATAFORMA LOGÍSTICA VERTICE; LEVANTE – EBRO – CATALUÑA (I)

► Promoción y desarrollo de la plataforma

- Las plataformas logísticas (freight villages) en el ámbito europeo se están desarrollando con el concurso de agentes públicos y de operadores privados: participación público – privada.
- Las significativas necesidades de suelo, la complejidad del desarrollo urbanístico y la afectación de extensas áreas territoriales, aconsejan la intervención de la administración competente en esos ámbitos: administración autonómica en el caso de Cataluña.
- Así mismo, se considera oportuno que participen entidades públicas o semipúblicas especializadas en el desarrollo de polígonos industriales / empresariales (SEPES o Consorcio de la Zona Franca - nivel estatal -, INCASOL – nivel autonómico -) o de iniciativas logísticas: CIMALSA o autoridades portuarias.
- También se considera oportuno que participen operadores logísticos de carácter público, ya sea como detentadores de infraestructuras: AENA (aeropuertos) o ADIF (terminales ferroviarias) o como agentes activos en las cadenas logísticas: RENFE Operadora.

MECANISMOS DE GESTION Y PROMOCION. ARTICULACION DE LA NUEVA PLATAFORMA LOGÍSTICA VERTICE; LEVANTE – EBRO – CATALUÑA (II)

- El desarrollo del instrumento societario para el desarrollo y gestión de la plataforma logística, quedaría reflejado mediante el siguiente esquema:



MECANISMOS DE GESTION Y PROMOCION. ARTICULACION DE LA NUEVA PLATAFORMA LOGÍSTICA VERTICE; LEVANTE – EBRO – CATALUÑA (III)

- ▶ La financiación de un proyecto de esta envergadura vendría caracterizada por:
 - La necesidad de una significativa aportación inicial para los procesos de adquisición de suelo, urbanización y ejecución de las infraestructuras básicas: 575 millones de euros.
 - Dada la entidad de la inversión, a ejecutar en un plazo de entre 3 / 5 años, es necesario disponer de un sistema de financiación estructurada - programada, fundamentado en:
 - ▶ Fondos propios (25% / 35%), aportados por los socios y desembolsados de acuerdo con el ritmo de ejecución de la plataforma.
 - ▶ Recursos ajenos (30% / 40%), proporcionados por entidades financieras o fondos de capital venture, con capacidad de titulización y con garantía del propio proyecto: project management y, complementariamente, utilizando sistemas de garantía hipotecaria.
 - ▶ Recursos derivados de la implicación de los proveedores industriales (25% / 45%) en el proyecto, adoptando criterios de parcelación de algunas infraestructuras relevantes de la plataforma o porciones de suelo / techo, bajo fórmulas turn key contracts o BOT / BOMT (built, operate /manage and transfer)