



Agencia Pública de Puertos de Andalucía  
**CONSEJERÍA DE FOMENTO Y VIVIENDA**



# El Área Logística de Níjar

- I. Contexto estratégico de la actuación**
- II. El concepto de Área Logística de Interés Autonómico.**
- III. El Área Logística de Níjar**
- IV. Nuevas tecnologías aplicadas a las áreas logísticas**

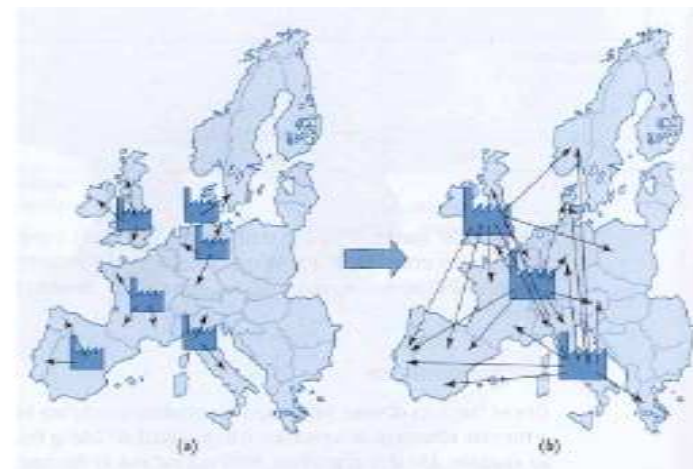
- I. Contexto estratégico de la actuación**
- II. El concepto de Área Logística de Interés Autonómico.
- III. El Área Logística de Níjar
- IV. Nuevas tecnologías aplicadas a las áreas logísticas

## I.1 La Red Logística de Andalucía



## I.2. El papel estratégico de la actividad logística

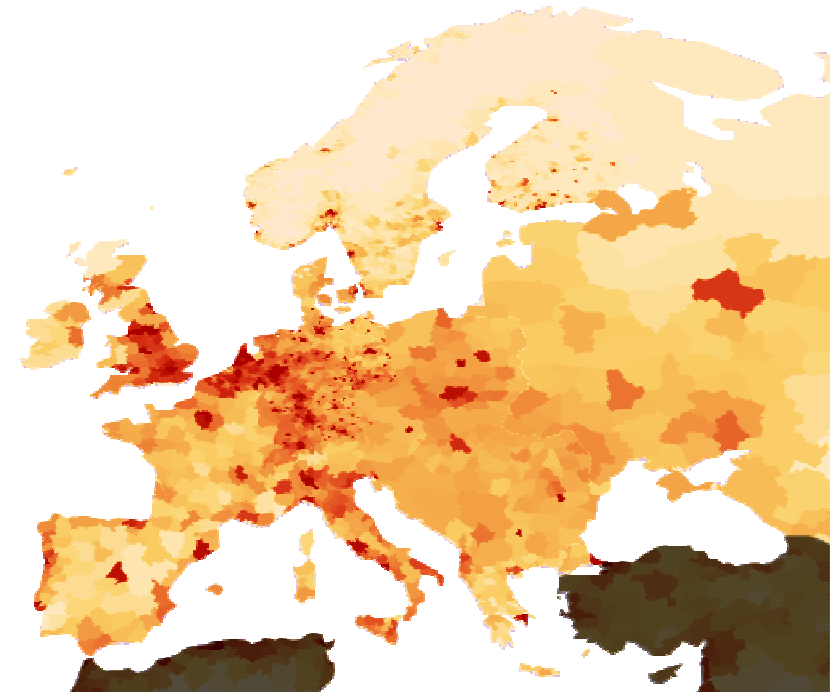
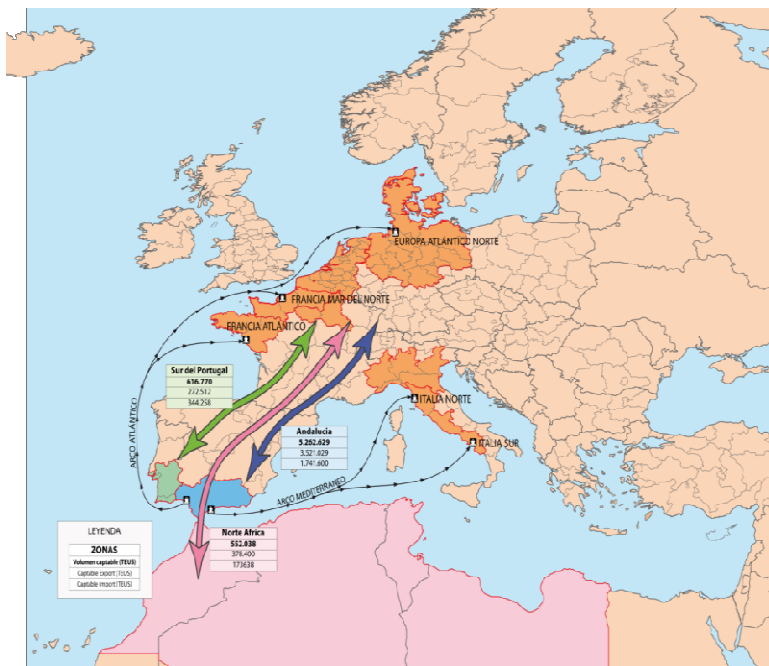
- Globalización / Deslocalización:
  - Mayor actividad logística y de transporte.
  - Mayor peso de los costes logísticos.
  - Costes y eficiencia en la cadena logística decisivos para las empresas
- Logística:
  - Servicio a los sectores productivos.
  - Actividad económica en sí misma.
- Desde un punto de vista estratégico, la logística es, pues:
  - Factor de competitividad de los sectores productivos.
  - Factor de cualificación / competitividad de los territorios.
  - Sector económico con sustantividad propia.





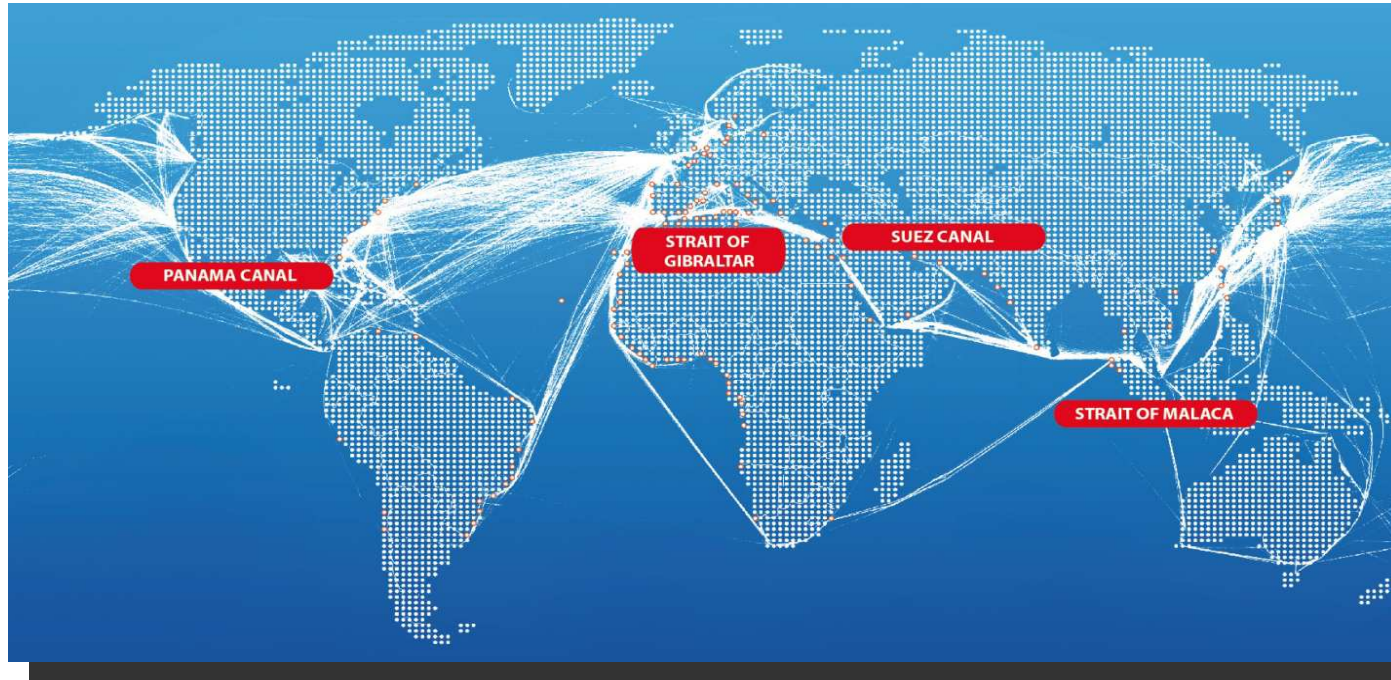
## I.3. La posición periférica de Andalucía en Europa

- La posición periférica de Andalucía en Europa supone un alargamiento importante de sus cadenas de suministro y distribución, añadiendo costes que lastran la competitividad.



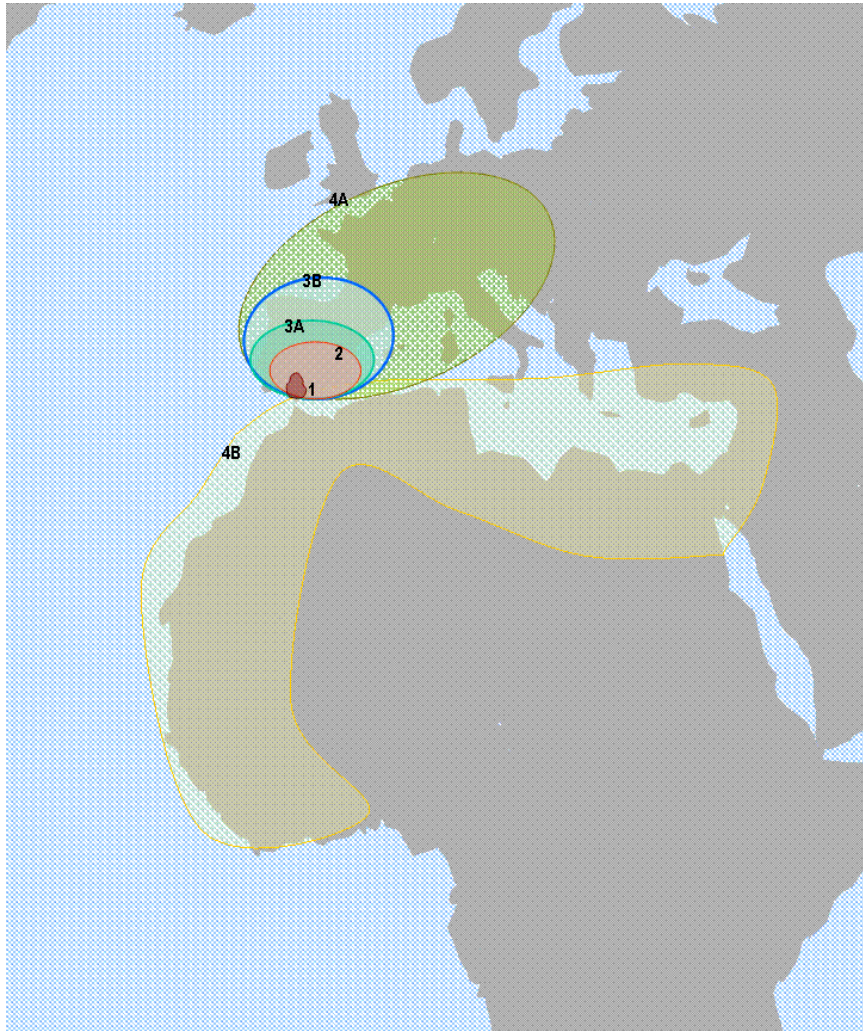
- La disponibilidad de un sistema logístico y de transporte adquiere, pues, mayor importancia para su sistema productivo.

## I.4 La posición geoestratégica global de Andalucía



- La posición de Andalucía como lugar de paso obligado de las grandes rutas marítimas mundiales (Asia- Europa, América-Europa y África-Europa).
- Posición centrada en la ruta de “desviación cero”.
- Potencial de actividad logística global en relación con los flujos de distribución del sur de Europa y al norte de África
- El Estrecho: Un lugar por donde pasan al año más de 30.000 buques en dirección Este-Oeste y más de 70.000 buques en dirección Norte-Sur.

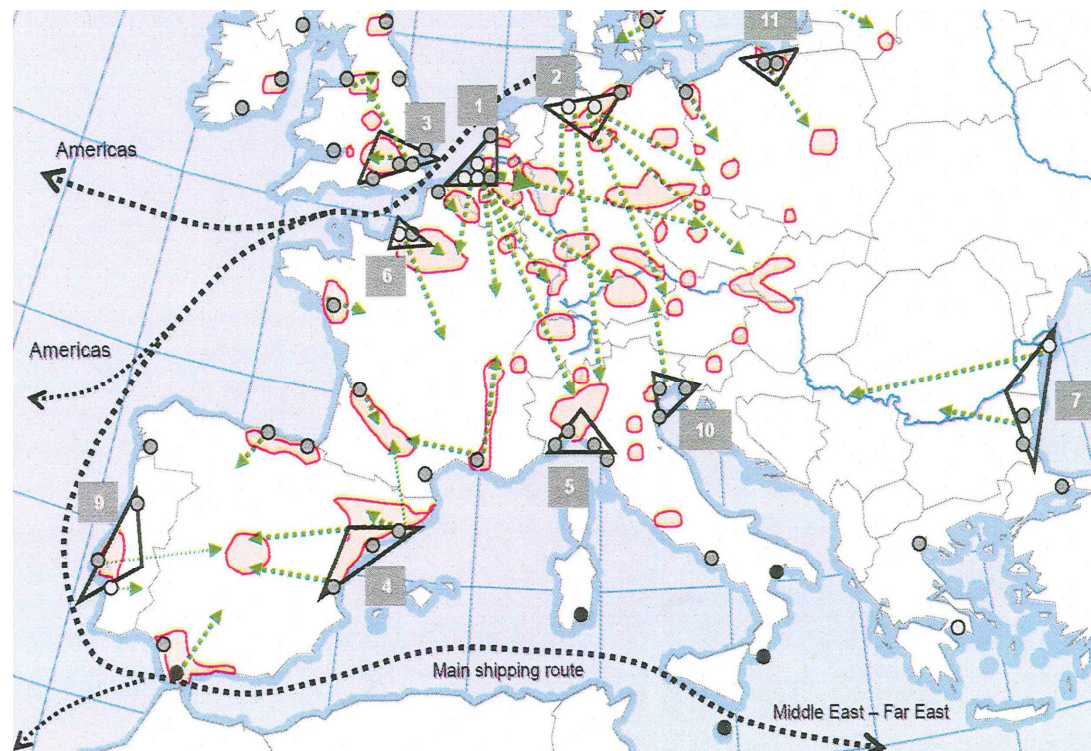
## I.5 La posición de Andalucía en la relación Europa - África



- El desarrollo de la actividad económica en el norte y el oeste de África producirá un incremento de los flujos comerciales con Europa.
- Andalucía ocupa un posición centrada en relación con los flujos de mercancías entre Europa y países vecinos.



## I.6 La competencia interportuaria (i)



Fuente: Theo Notteboom. University of Antwerp.

No compiten los puertos como nodos aislados. Compiten las cadenas de suministro

- El foco está en la excelencia de la cadena de suministro, con mejor servicio al cliente y menor coste.
- Los puertos europeos compiten, no como nodos independientes donde dar servicios a los barcos, si no como eslabones clave de la cadena de suministro.
- Esto implica que la competitividad de un puerto depende cada vez más de la coordinación y cooperación con agentes externos.
- Los puertos que están siendo elegidos son aquellos que contribuyen a minimizar la suma de costes de transporte marítimo, portuarios y logísticos y de transporte en tierra.

### Qué hace falta?

- Infraestructuras nodales y lineales suficientemente potentes y eficientes.
- Conectividad marítima y terrestre. Conectividad entre las distintas infraestructuras y los diferentes modos.
- El ferrocarril como elemento esencial de continuidad terrestre de los tráficos marítimos de gran volumen.
- **Espacios adecuados para la actividad logística** de valor añadido, gestión eficiente de los procesos vinculados a la intermodalidad, y concentración de actividad logística y de servicios complementarios que generen sinergias y economías de escala.
- Servicios logísticos integrales que se presten por operadores sobre las infraestructuras. No olvidemos que las infraestructuras son sólo el soporte físico de la actividad.
- Entorno institucional y empresarial adecuado

- I. Contexto estratégico de la actuación
- II. El concepto de Área Logística de Interés Autonómico.**
- III. El Área Logística de Níjar
- IV. Nuevas tecnologías aplicadas a las áreas logísticas



## II.1. Las Áreas Logísticas en Andalucía: Concepto

- **Infraestructuras especializadas** del transporte, reguladas por Ley, que hacen posible la implantación de actividades de almacenamiento, concentración y ruptura de cargas, logística de valor añadido e intercambio modal en condiciones eficientes.
- Ubicadas en **localizaciones de alto valor estratégico** desde el punto de vista de la conectividad y accesibilidad.
- Dentro de su ámbito se concentran un conjunto de espacios, instalaciones y servicios que permiten dar **respuesta integral y especializada a las necesidades de operadores** logísticos, transportistas, cargadores y entidades que ofrecen servicios complementarios y auxiliares

### **Modelo de gestión del suelo y los servicios generales.**

- **Los espacios dedicados a la ubicación de naves logísticas tienen carácter patrimonial**
- **Los espacios dedicados a la implantación de actividades de servicios** (aparcamientos públicos, talleres, locales comerciales, centros de negocio, etc) **son zonas dotacionales de dominio público.**
- **Los viales y espacios libres son dominio público. Su acceso y utilización están regulados**
- **El mantenimiento y gestión** de los espacios públicos, los servicios de control y seguridad, limpieza, etc, **los asume la entidad gestora**, lo que garantiza un alto nivel de calidad.

## II.2. Las Áreas Logísticas en Andalucía: *Características específicas (II)*

### Diseño de la infraestructura y parámetros urbanísticos

- **Tamaños de parcela muy flexibles**, adaptables a pequeños y grandes clientes. En las áreas logísticas de mayor tamaño se dispone de parcelas de hasta 20 Has, y podrían adaptarse a mayores requerimientos.
- **Accesos viarios** con conexión al el sistema de carreteras **de alta capacidad**.
- **Viarios interiores adaptados** en diseño y especificaciones constructivas al tráfico pesado.
- Parcelas con **parámetros urbanísticos adaptados a las necesidades de las naves logísticas**, con espacios para playas de aparcamiento, zonas de maniobra, etc.
- **Accesibilidad ferroviaria** en las actuaciones más significativas.
- **Las dotaciones** de la urbanización se dedican **específicamente a servicios complementarios** al sector logístico y de transporte.



## II.3. Las Áreas Logísticas en Andalucía: *Servicios al transporte por carretera*

### Servicios al vehículo industrial



### Servicios a tripulaciones





## II.5. Las Áreas Logísticas en Andalucía: *Servicios complementarios*

**Centros de negocio, locales comerciales.**



## II.6. Las Áreas Logísticas en Andalucía: *Servicios complementarios*

### Administración, aulas, salones de actos.





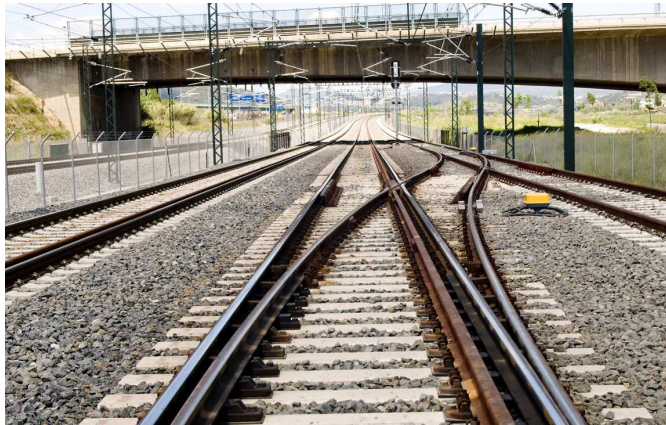
## II.4. Las Áreas Logísticas en Andalucía: *Seguridad y Vigilancia*

### Recintos cerrados y acceso controlado

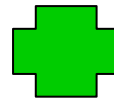


## II.7. Las Áreas Logísticas en Andalucía. *Visión ferroviaria (i)*

La infraestructura ferroviaria de la Red Transeuropea de Transporte incluye las terminales de mercancías y son una necesidad para el funcionamiento de los corredores ferroviarios !!!



Líneas ferroviarias de alta velocidad y convencionales



Terminales de Mercancías

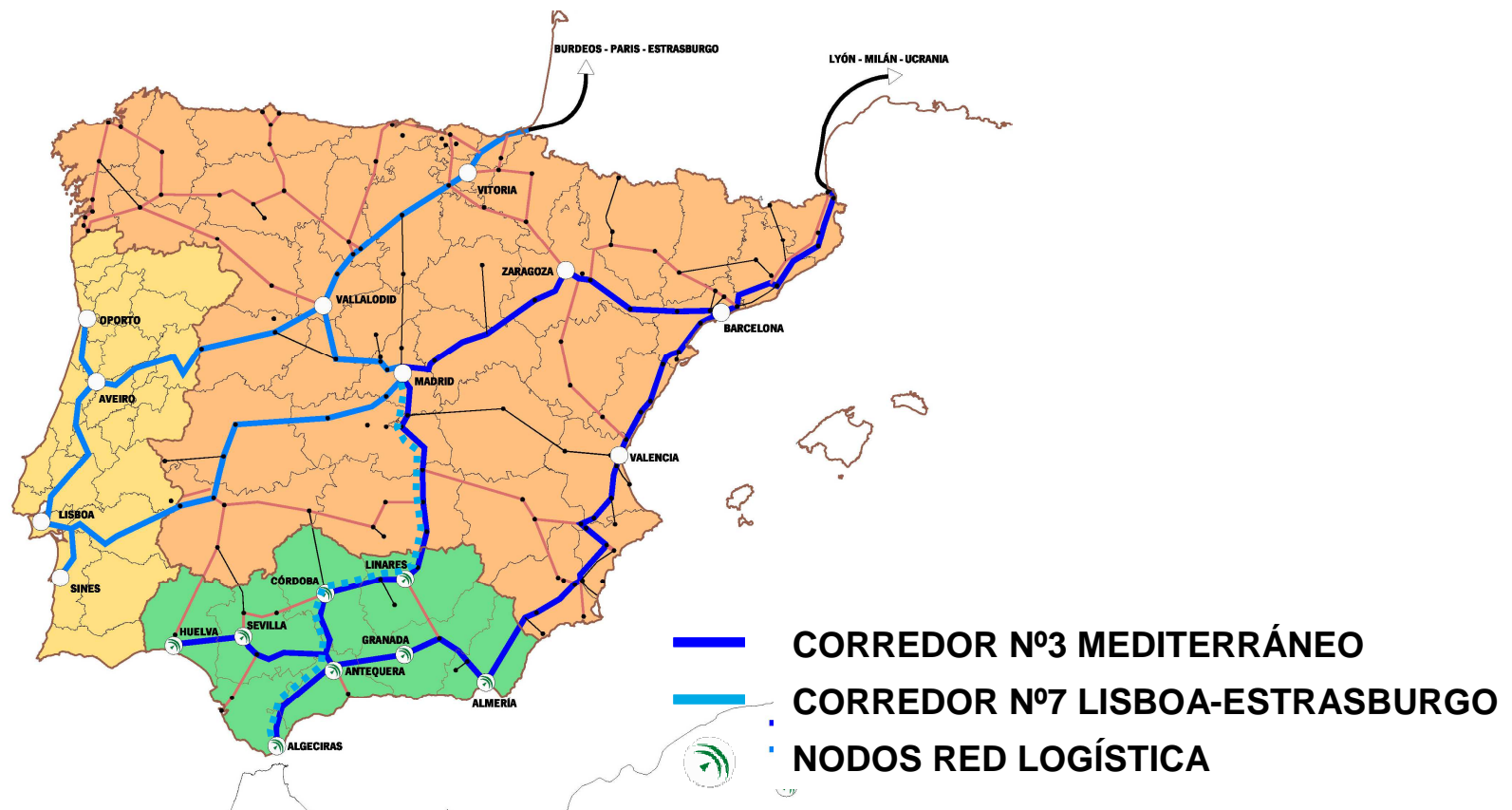


Trenes de Mercancías



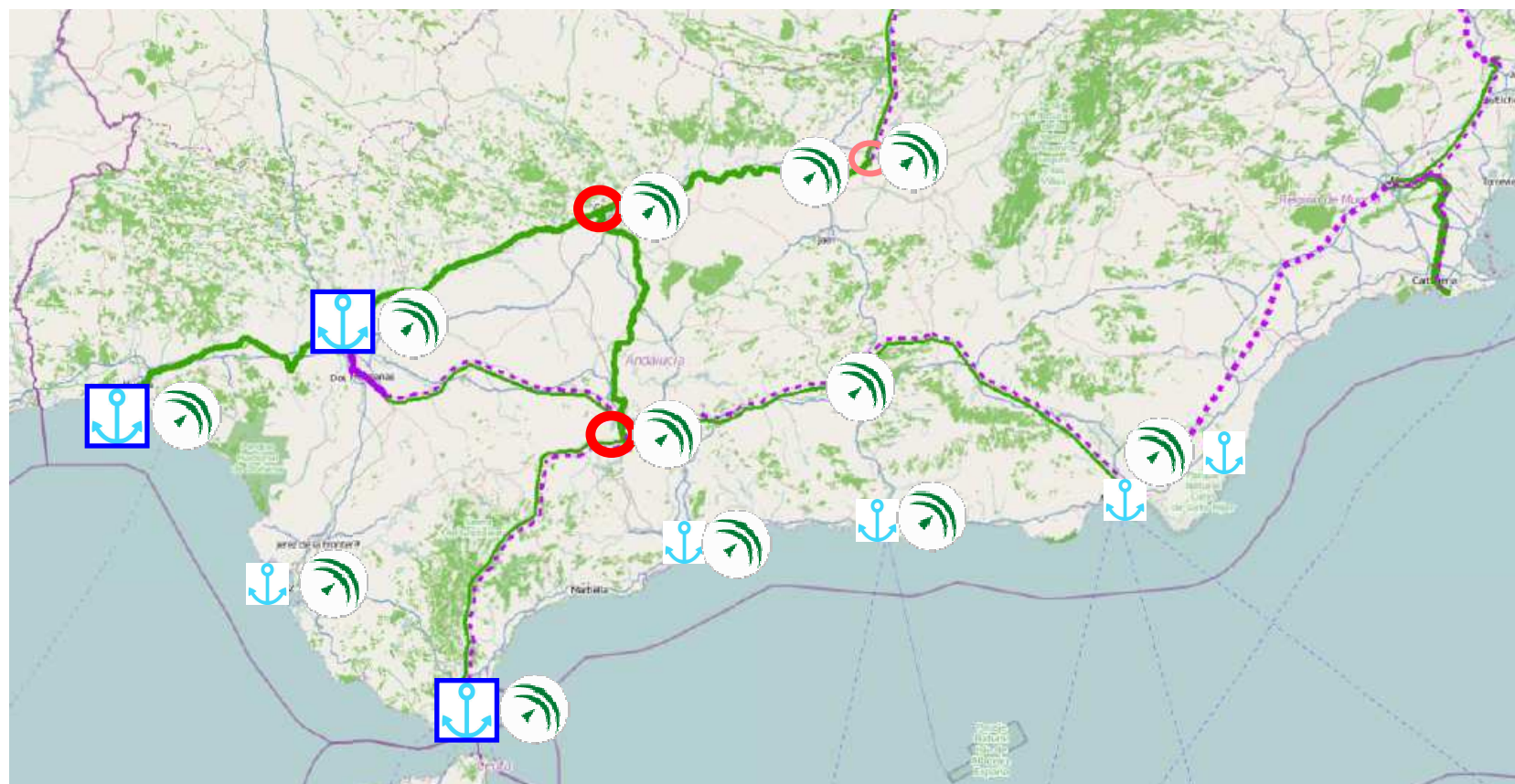
## II.7. Las Áreas Logísticas en Andalucía. *Visión ferroviaria (ii)*

- Son los puntos de acceso idóneos a los corredores ferroviarios de la Red Transeuropea de Transportes.
- Cumplen con los requisitos del ferrocarril: concentrar volúmenes de carga suficiente, se eliminan acarreos, ofrecen espacios para realizar actividades de valor añadido
- Potencial de conectividad terrestre para grandes flujos marítimos con África y Asia.



## II.7. Las Áreas Logísticas en Andalucía. *Visión ferroviaria (iii)*

- Vertebración ferroviaria de la Red Logística de Andalucía por la RTE-T



Puerto Red Principal



Ferrocarril/Carretera  
Red Principal



Puerto Red Global



Ferrocarril/Carretera  
Red Global



### CENTRO DE TRANSPORTES DE MÁLAGA





### CENTRO DE TRANSPORTES DE SEVILLA

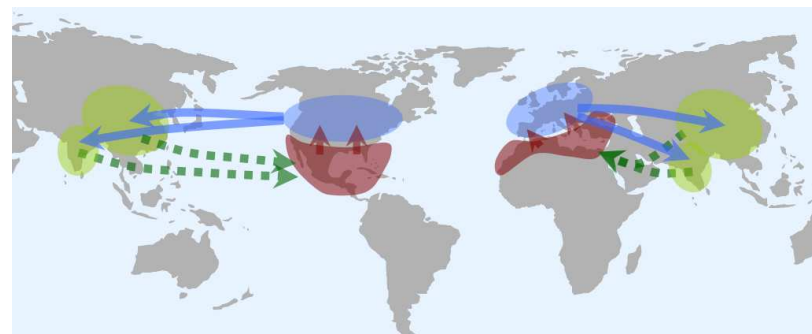




- I. Contexto estratégico de la actuación
- II. El concepto de Área Logística de Interés Autonómico.
- III. El Área Logística de Níjar**
- IV. Nuevas tecnologías aplicadas a las áreas logísticas

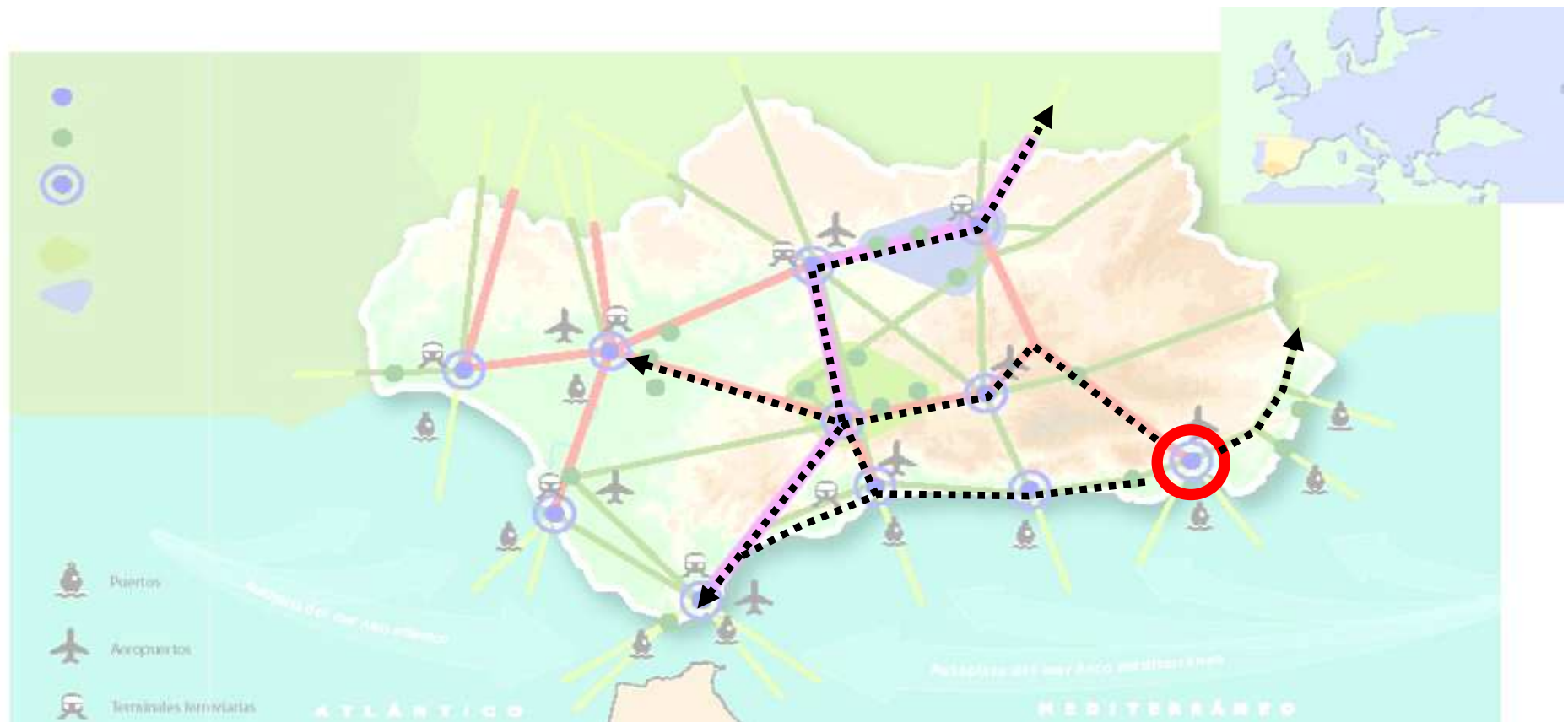
## III.1. El Nodo Logístico de Almería

- ❑ Cuenta con las instalaciones portuarias de Almería y Carboneras como principal activo. Ampliaciones en curso. Proyecto de Terminal de contenedores.
- ❑ Estrategia de la Autoridad Portuaria orientada a diversificar sus tráficos y desarrollar actividades de mayor valor añadido
- ❑ **Potencial Endógeno y Exógeno:** Importantes sectores productivos (hortofrutícola e industria del mármol) y oportunidades como periferia del Sur de Europa, con base en su competitividad logística.



## III.2. El Área Logística de Interés Autonómico de Almería

- ❑ Se prevé configurar en el Nodo Logístico de Almería una oferta cualificada de instalaciones y servicios logísticos con emplazamientos que permitan su vinculación portuaria y la conexión ferroviaria con el Corredor Mediterráneo.





### III.3. Encuadre territorial

- ❑ El Plan de Ordenación Territorial de la Aglomeración Urbana de Almería (POTAUA), aprobado por Decreto 351/2011, de 29 de noviembre, identifica los ámbitos que integran el proyecto de Plan de Área Logística de Interés Autonómico de Almería, como áreas adecuadas para la localización de los usos asociados a esta actuación.



## III.4. Orientación funcional

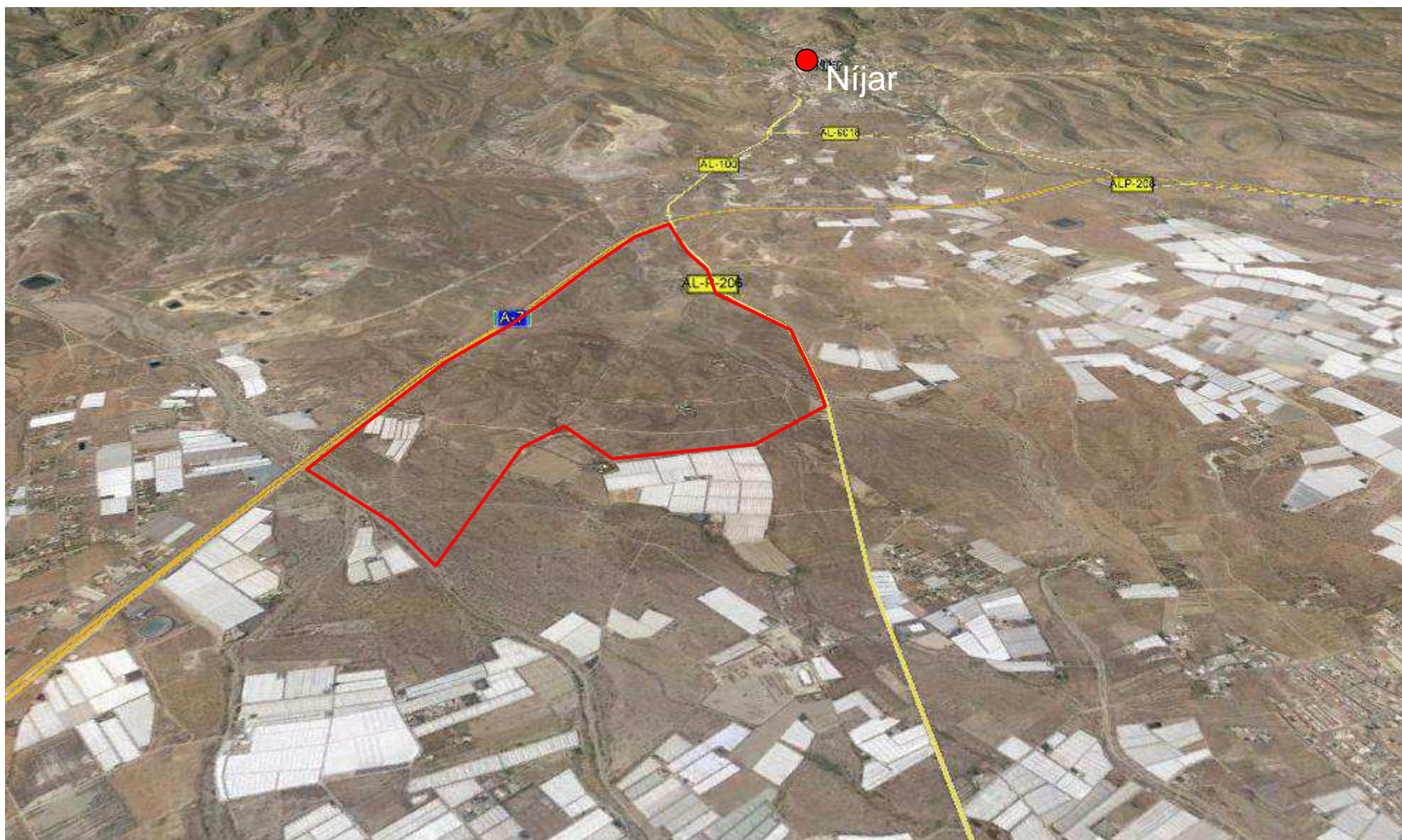
- ❑ La actuación se concibe como un área logística intermodal, con carácter de Zona de Actividades Logísticas portuarias y Plataforma Logística de Distribución de rango nacional e internacional, y con conexión a la futura línea ferroviaria de alta velocidad para tráfico mixto entre Almería y Murcia (Corredor Mediterráneo).



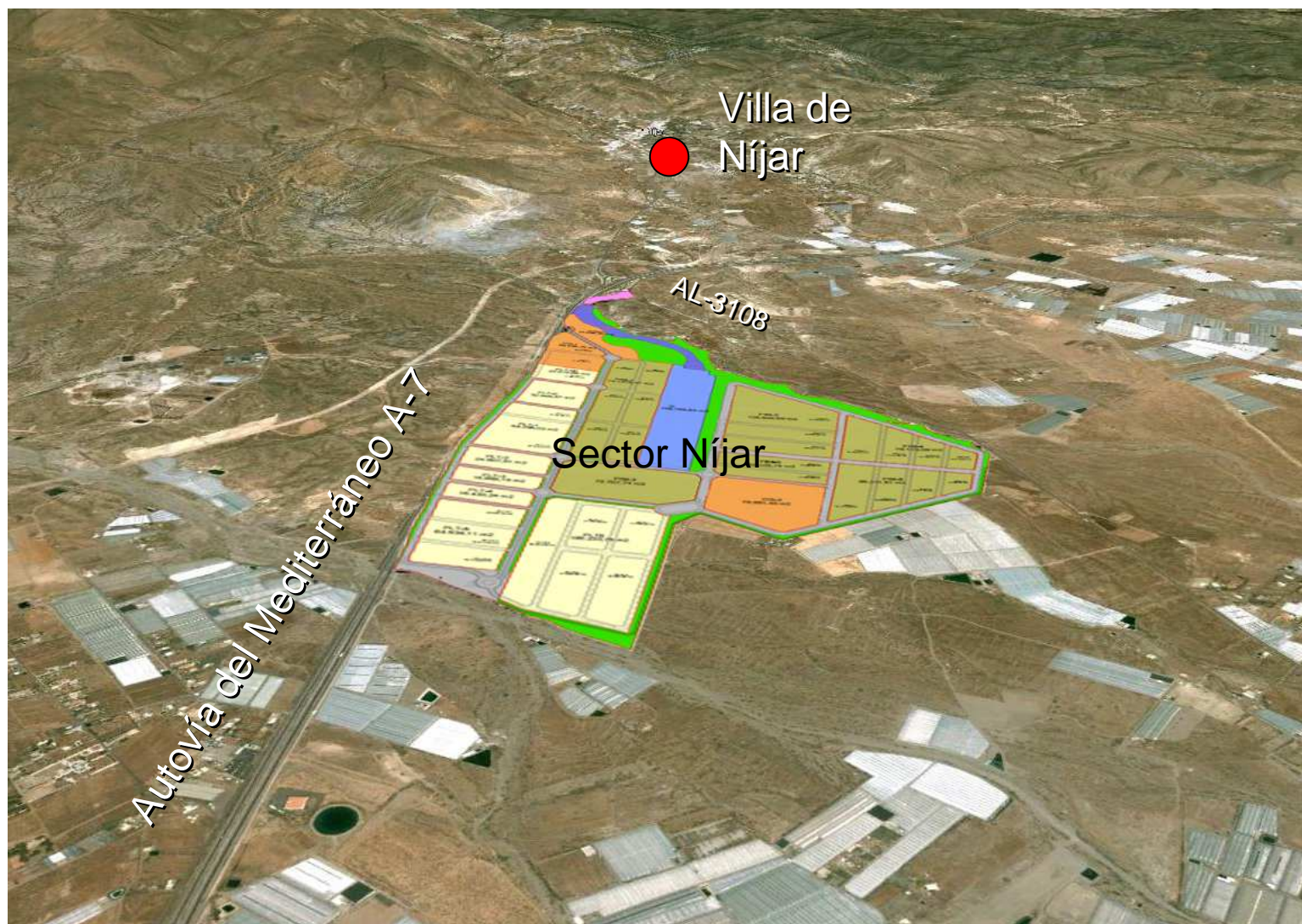
- ❑ Mediante ORDEN de 26 de julio de 2011 de la COPV **se aprueba el Plan Funcional** del Área Logística de interés autonómico de Almería.
- ❑ Resolución de 19 de diciembre de 2012, de la Secretaría General de Ordenación del Territorio, por la que **se somete a información pública el Proyecto de Actuación para la Declaración de Interés Autonómico** del «Área Logística de Níjar», en el término municipal de Níjar (Almería), y su correspondiente Estudio de Impacto Ambiental.
- ❑ Con fecha 11 de julio de 2014 se envió el Documento definitivo del Proyecto de Actuación a la Secretaría de Ordenación del Territorio para su aprobación por el Consejo de Gobierno conforme al artículo 38 y 39 de la LOT
- ❑ Orden de 7 de noviembre de 2013, por la que se acuerda la **formulación del Plan Especial** de Ordenación de «Área Logística de Níjar» en el municipio de Níjar (Almería).
- ❑ Con fecha 09 de septiembre de 2014 **se envió a la Dirección General de Urbanismo el Documento para Aprobación inicial del Plan Especial.**



## III.6. Localización

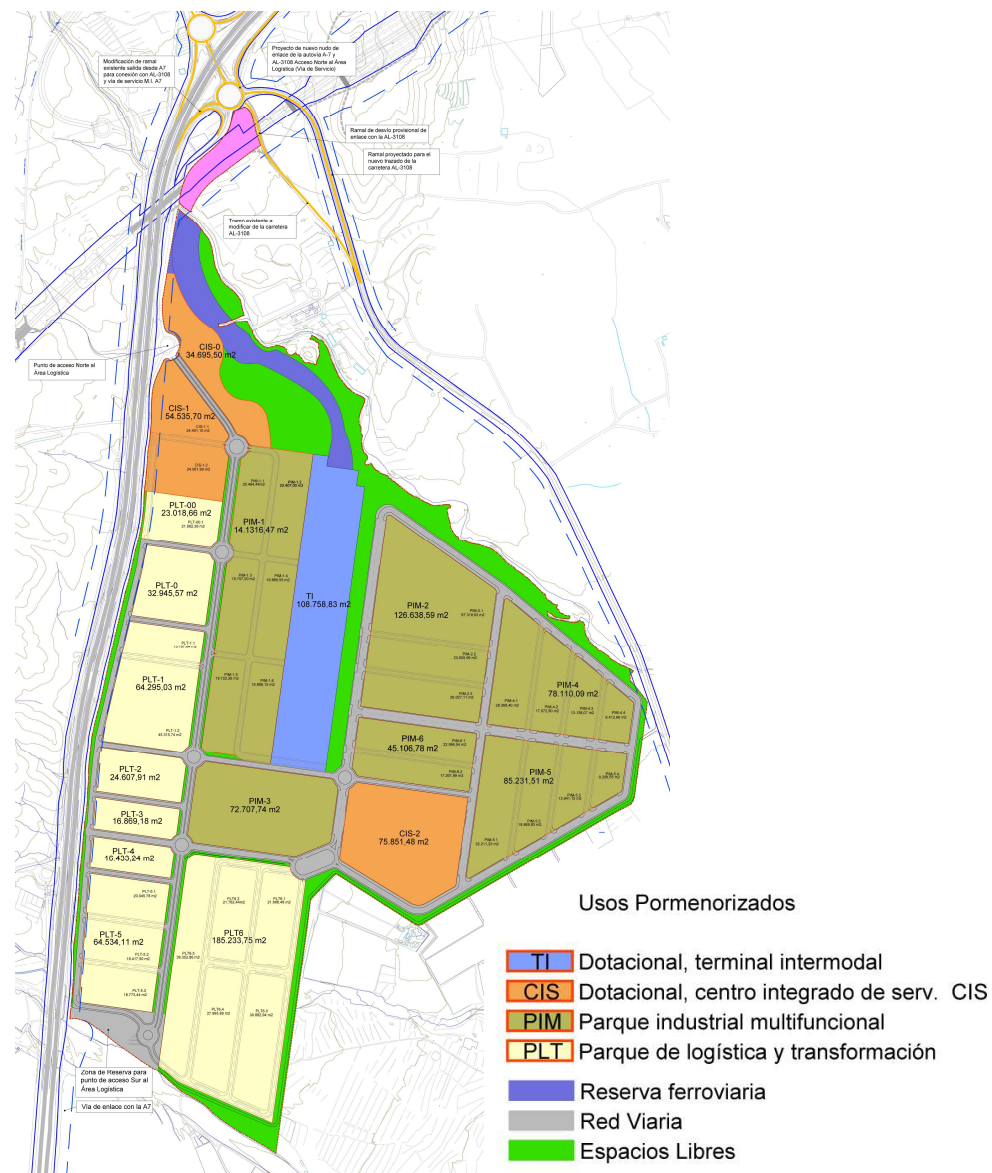






### III.8. Plan Especial de Ordenación

ZAL NIJAR PLAN ESPECIAL	PARCELA	SUPERFICIE (m2)	%
<b>Dotacional</b>			
Terminal Intermodal		108.758,83	6,22%
Centro Integrado de Servicios			
	CIS 0	34.695,50	
	CIS 1	54.535,70	
	CIS 2	75.851,48	
Total Centro Integrado de Servicios		165.082,68	9,45%
<b>Total Dotacional</b>		<b>273.841,51</b>	<b>15,67%</b>
<b>Parcelas Logísticas</b>			
Industrial multifuncional			
	PIM-1	141.316,47	
	PIM-2	126.638,59	
	PIM-3	72.707,74	
	PIM-4	78.110,09	
	PIM-5	85.231,51	
	PIM-6	45.106,78	
Total log. Multifuncional		549.111,18	31,43%
Logística y transformación			
	PLT-00	23.018,66	
	PLT-0	32.945,57	
	PLT-1	64.295,03	
	PLT-2	24.607,91	
	PLT-3	16.869,18	
	PLT-4	16.433,24	
	PLT-5	64.534,11	
	PLT-6	185.233,75	
Total log. Y tranformación		427.937,45	24,49%
<b>Total Patrimonial</b>		<b>977.048,63</b>	<b>55,92%</b>
<b>Espacios Libres</b>		<b>186.998,30</b>	<b>10,70%</b>
<b>Reserva Ferroviaria</b>		<b>44.954,27</b>	<b>2,57%</b>
<b>SG Ferroviario</b>		<b>18.626,56</b>	<b>1,07%</b>
<b>Viario</b>		<b>245.831,37</b>	<b>14,07%</b>
<b>Superficie total del ámbito</b>		<b>1.747.300,64</b>	

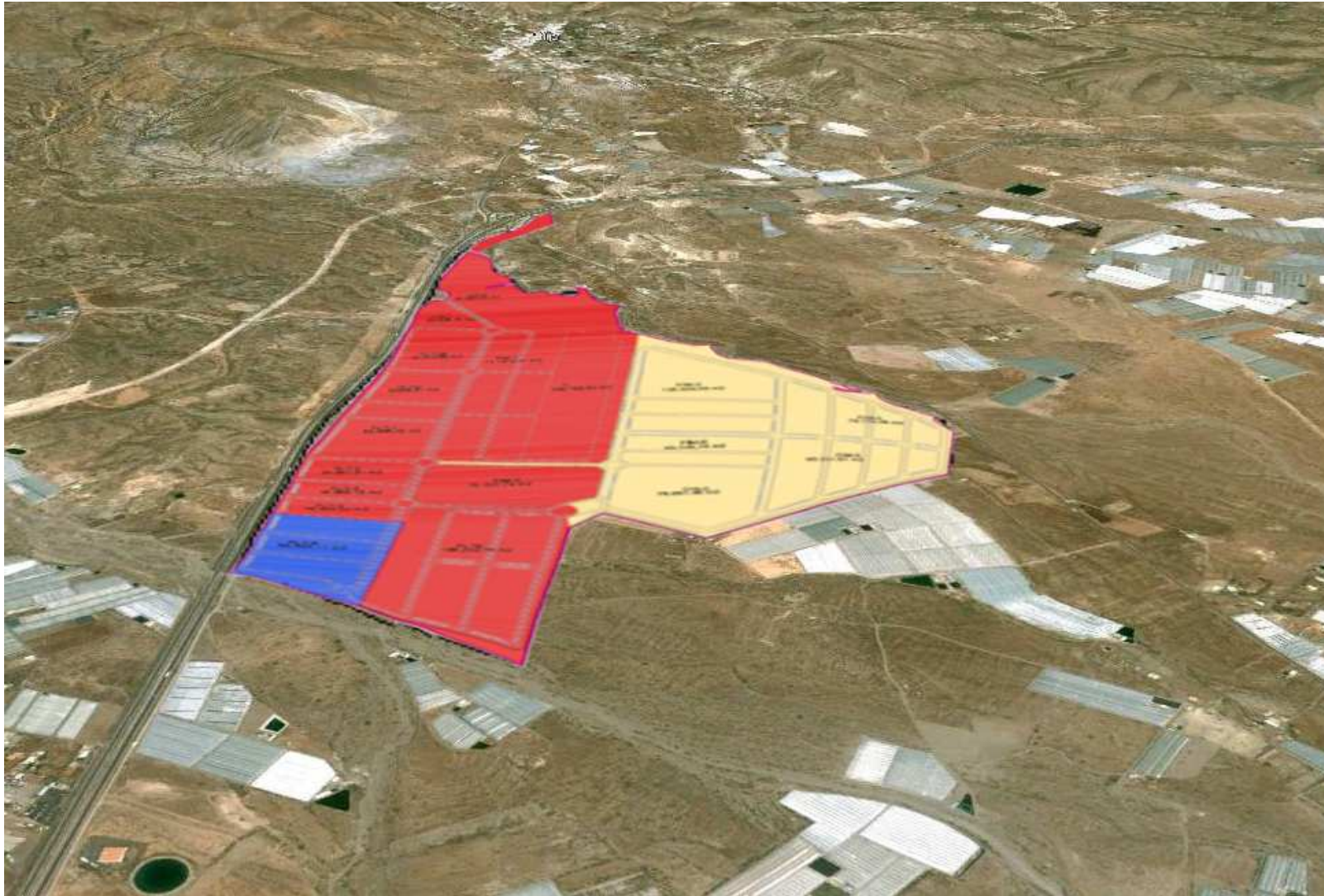




## III.9. Desarrollo de la Intermodalidad Ferroviaria



## III.9. Desarrollo de la Intermodalidad Ferroviaria





## III.9. Desarrollo de la Intermodalidad Ferroviaria

- Sistemas tradicionales: contenedor, reefer, vagón convencional



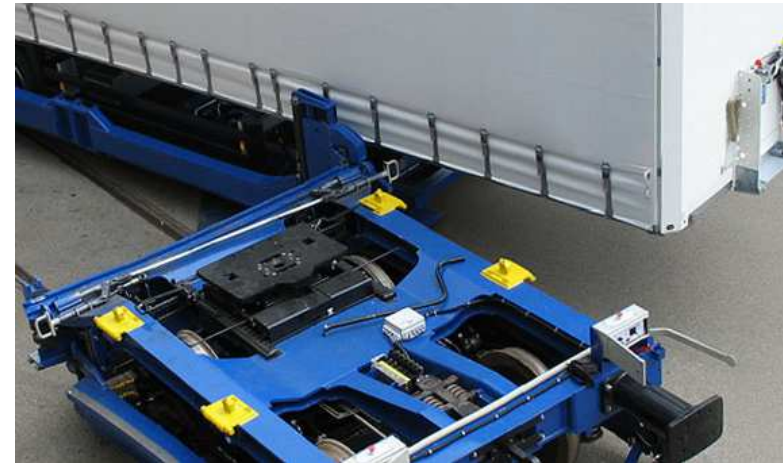


## III.9. Desarrollo de la Intermodalidad Ferroviaria

- Y Sistemas innovadores de ferroutage/autopista ferroviaria: Sistemas Modalhor y Kockums



Sistema Modalhor



Sistema Kockums

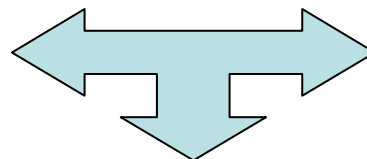
### ***Ley 5/2001 por la que se regulan las áreas de transporte de mercancías en la Comunidad Autónoma de Andalucía:***

#### ***Artículo 4. Participación de la iniciativa privada***

En la promoción, desarrollo y explotación de las áreas de transporte de mercancías se promoverá la participación y colaboración de la iniciativa privada, tanto a través de los sistemas de actuación urbanística, como mediante las formas de gestión indirecta previstas para la gestión de los servicios públicos en la legislación vigente.



Agencia Pública de Puertos de Andalucía  
**CONSEJERÍA DE FOMENTO Y VIVIENDA**



**“CONTRATO DE BASES PARA LA PARTICIPACIÓN DE  
INMOBILIARIA ESPACIO EN EL PROYECTO DE  
DESARROLLO DEL ÁREA LOGÍSTICA DE ALMERÍA”**

- I. Contexto estratégico de la actuación
- II. El concepto de Área Logística de Interés Autonómico.
- III. El Área Logística de Níjar
- IV. Nuevas tecnologías aplicadas a las áreas logísticas**



- Lograr una mejor organización de la logística entre los puertos y las Áreas Logísticas: “El Área Logística como una extensión del puerto”.
- Mejorar la conectividad entre el Puerto y el Área Logística, controlando los procesos relacionados con los flujos de mercancías y de información.
- Definir un modelo de sistema de gestión que integre a la Autoridad Portuaria, Aduanas y el Área Logística, con un marco adecuado de seguridad para permitir a los operadores el despacho en las instalaciones del área logística.



### **BARRERAS:**

- Congestión de vehículos dentro del puerto y en los accesos por carretera
- Falta de espacio en el recinto portuario y costes operativos elevados
- Retrasos en los procedimientos aduaneros

### **NECESIDADES:**

- Sistema de monitorización y gestión para permitir el despacho de aduanas en el Área Logística
- Combinar la optimización de procesos con herramientas tecnológicas para reducir el tiempo y mejorar el tránsito de las mercancías

### **OBJETIVO:**

- Reducir el coste de la cadena de suministro global





- Desarrollar un sistema que proporcione una conexión segura, tanto física como documental, entre el puerto y el Área Logística:
  - ✓ Desarrollar un sistema de seguimiento de la mercancías totalmente fiable para que Aduanas pueda considerar el Área Logística como una extensión del puerto al objeto de manejar toda la documentación asociada a los flujos import/export.
  - ✓ Conseguir un sistema de control inequívoco para garantizar que la mercancía que sale del área logística hacia el puerto, no se desvía de su ruta ni es manipulada.

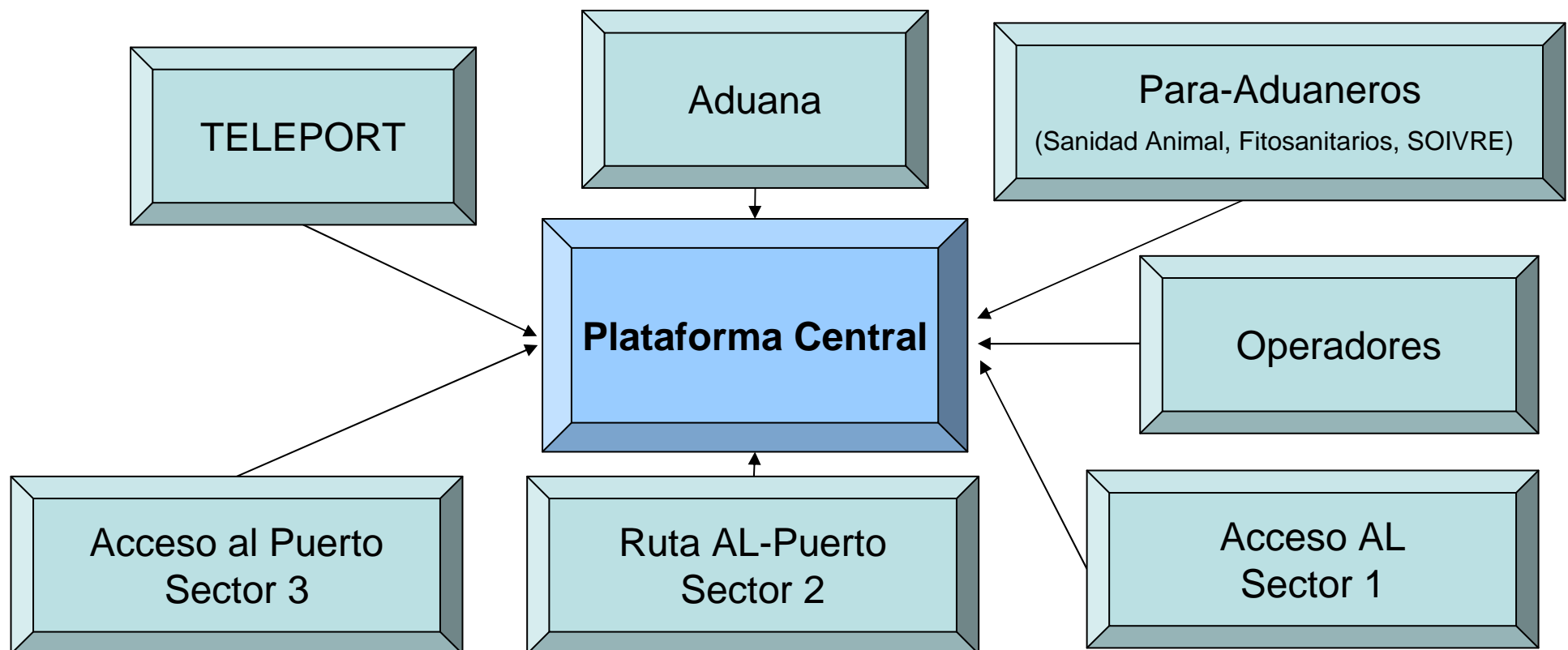
Se identifican 3 sectores (con diferente nivel de seguridad):

- **Sector 1:** Entrada/Salida del AL. Sistema basado en tecnología OCR. Reconocimiento óptico de caracteres. Permitirá controlar el vehículo y la hora de entrada / salida del Área Logística
- **Sector 2:** Ruta AL-Puerto. Tecnología **GPS/Galileo**.
- **Sector 3:** Entrada / Salida del Puerto. Igual que Sector 1. Reconocimiento de matrículas.

**Un software** permitirá la integración de todos los sectores, la comunicación con el Sistema de Gestión del Puerto (TELEPORT) y el Sistema de Registro de Aduanas y Servicios para-aduaneros. De esta forma habrá una única plataforma de comunicación **entre el Área Logística y las autoridades de control**.

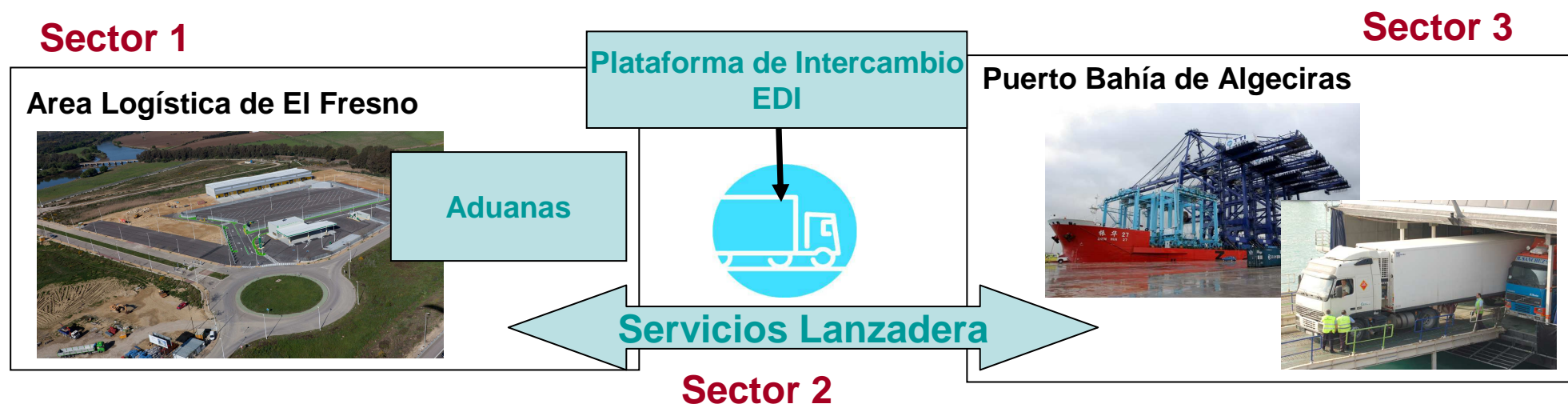


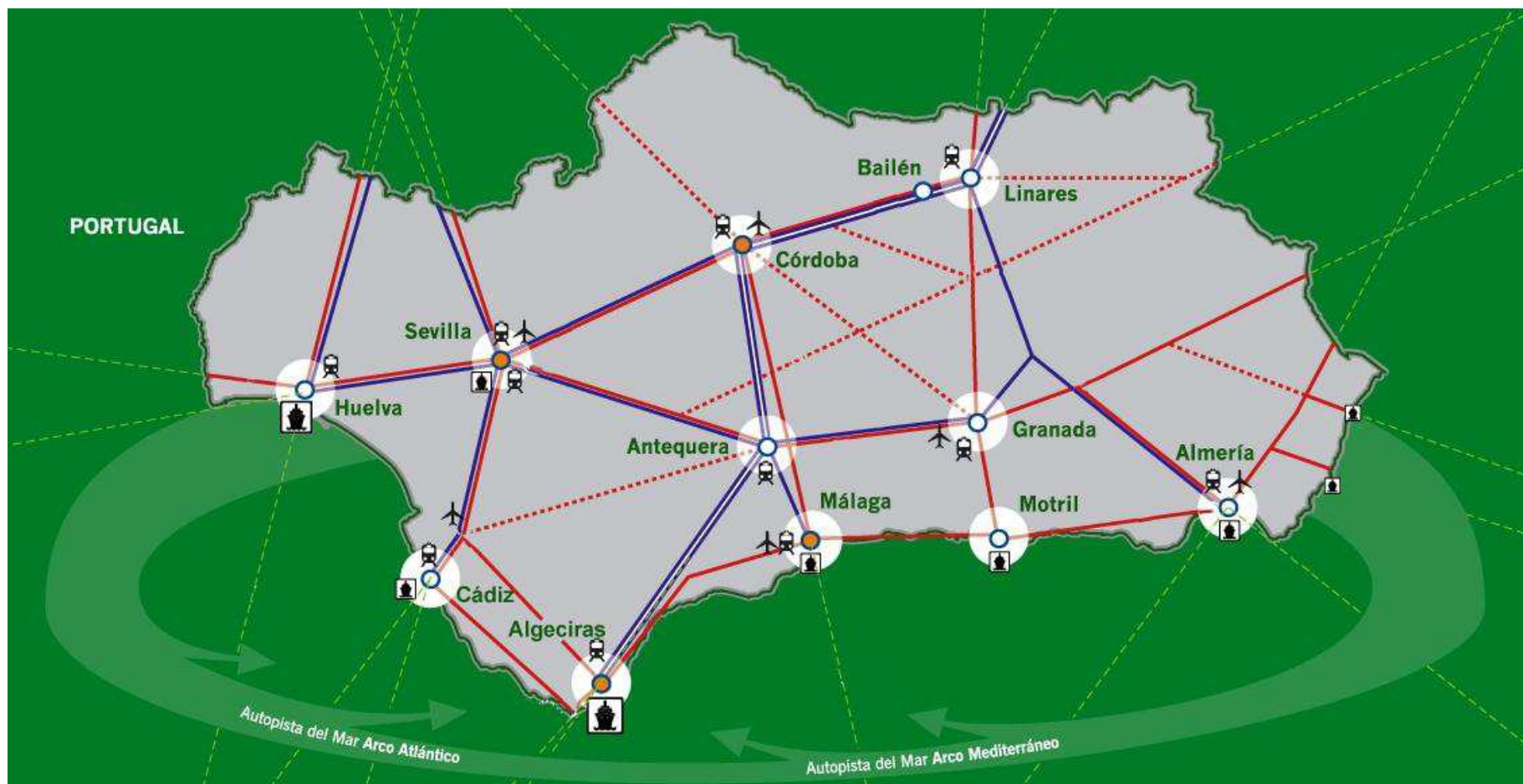
### Plataforma de Comunicación:





## IV.5. Descripción del PILOTO





Muchas Gracias