



Levante Interior

NODO LOGÍSTICO



Proyecto

El Nodo Logístico del Levante Interior es un proyecto que nace junto al desarrollo del Corredor Mediterráneo de Mercancías con los objetivos de garantizar la accesibilidad y beneficios de la infraestructura a las empresas y ciudadanía, dotando de los servicios, sinergias y comodidades aptas para el desarrollo empresarial y garantizar la demanda de suelo industrial logístico en el sureste de la península.

El proyecto se ubica en el municipio de Villena en la provincia de Alicante, puerta de paso entre el Mediterráneo y la meseta, el sur y el norte del corredor. La ubicación se sitúa en el centro de influencia de una de las áreas más industrializadas del país que beneficia a las Comunidad Valenciana, Región de Murcia y Castilla-La Mancha.

El Nodo Logístico del Levante Interior está diseñado con un planeamiento en una superficie de aproximadamente 1.725.000 m² configurado por el parque empresarial de Bullilla en servicio, la nueva Zona de Actividades Logísticas, terminal intermodal y zona de servicios especializada. El Nodo Logístico contará con una estación de mercancías para trenes de 750 metros de longitud, reserva de suelo para la implantación futura del sistema de autopista ferroviaria "ferro-routage" y grandes parcelas para la industria logística de hasta 280.000 m² con posibilidad de acceso directo a la red ferroviaria a través de "terminales dedicadas". El complejo estará conectado directamente con la estación AVE de Villena-Levante Interior situada a 2 km con conexiones con Valencia a 1 hora, Madrid a 2 horas y Barcelona a 3 horas. Además, el nodo se encuentra dentro del *hinterland* de los Puertos de Alicante, Valencia y Cartagena.

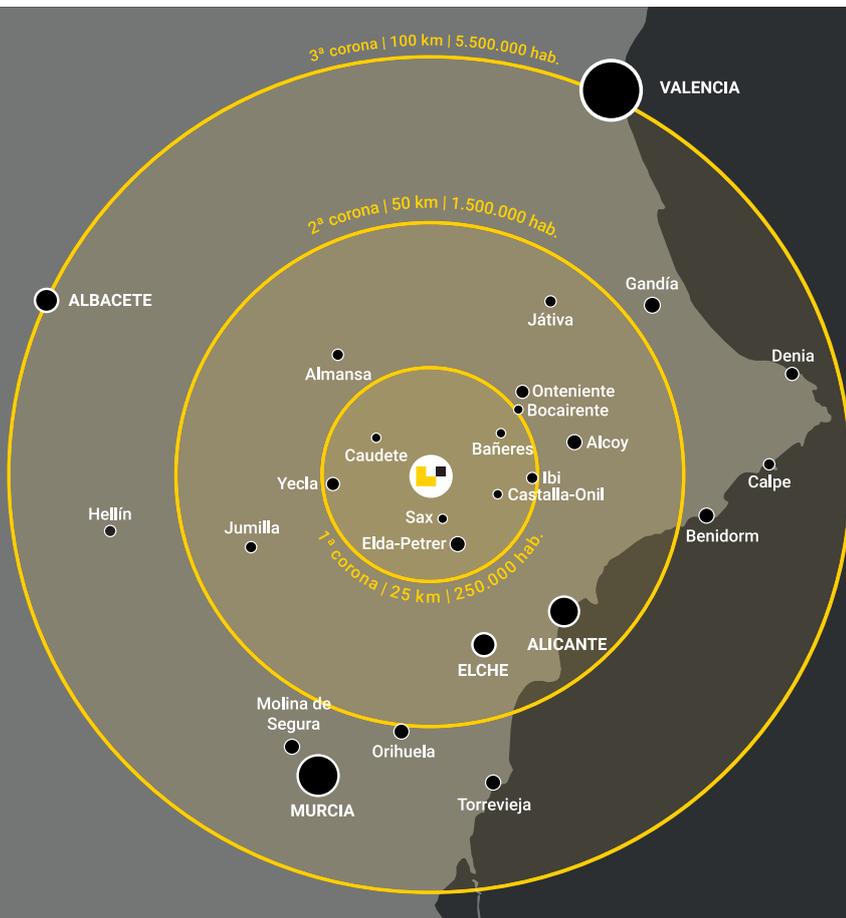


Territorio

LOCALIZACIÓN

El proyecto de Nodo Logístico del Levante Interior se ubica en Villena, provincia de Alicante, un área geográfica que históricamente ha sido un enclave estratégico para las comunicaciones. Limita con la provincia de Valencia y con las comunidades de Castilla-La Mancha y Murcia. Tradicionalmente este territorio ha sido cruce de caminos, acceso de la meseta al Mediterráneo y viceversa, así como zona de paso entre el sur y norte del Corredor Mediterráneo.

El Nodo Logístico del Levante Interior ocupará la centralidad del área comprendida de los centros metropolitanos de Valencia, Murcia, Albacete y Alicante-Elche, así como la centralidad tanto geográfica como económica de las comarcas interiores del corredor levantino, de sus mayores centros de producción y consumo, con gran conectividad y con las infraestructuras viarias de alta capacidad.



El de Nodo Logístico del Levante Interior afectará directamente -en mayor o menor medida respecto a la corona de influencia- a más de 100 municipios de las provincias de Alicante, Albacete, Murcia y Valencia. Este territorio tiene un dinamismo y diversidad económica de las más importantes de la península ibérica.

Los datos económicos de este territorio se desglosan en:

■ 45,9 millones
m² de suelo
industrial

■ 294.500
pymes
y empresas

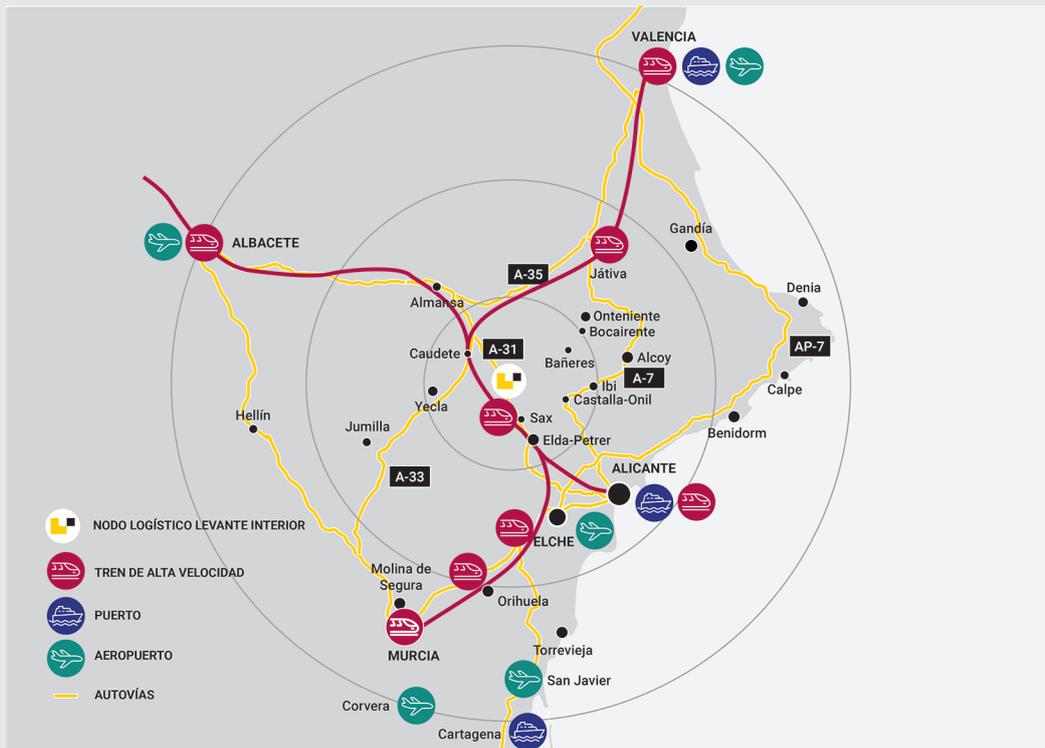
■ 4.900
empresas
exportadoras

■ 42.000 millones
de euros
de facturación



Territorio

■ CONECTIVIDAD



El Nodo tendrá acceso directo a la estación de AVE Villena-Levante Interior situada a 2km del complejo a través de la carretera que conecta la estación con la autovía A-31. Actualmente la estación tiene 12 servicios diarios de la línea Madrid-Alicante que permite viajes pendulares diarios ida-vuelta en dos horas. Además durante el año 2025 se pondrá en servicio la línea de AVE del Corredor Medite-

rráneo que unirá Alicante y Barcelona, permitiendo unir la estación de Villena con Valencia en 30 minutos y con Barcelona en 2,5 horas. Además la futura liberalización de determinados corredores ferroviarios y surcos horarios incluido el tramo Villena-Alicante permitirá aumentar significativamente los servicios en los próximos años con trenes regionales rápidos, *low cost* y de largo recorrido.



■ ATRIBUTOS

El proyecto se ubica en el término municipal de Villena, baricentro geográfico de un territorio conformado por 100 municipios de 4 provincias y 3 comunidades autónomas, en concreto, a las comarcas del eje del Vinalopó, Campo de Alicante, L'Alcoia, Comtat, las Marinas, Altiplano, Vall de Albaida, Costera, Monte Ibérico-Corredor de Almansa, Campos de Hellín y Manchuela.

Estos 100 municipios poseen amplios atributos de calidad de vida, una amplia diversidad de servicios de carácter social, cultural, académico, sanitario y de ocio:

- HOSPITALES PÚBLICOS
- UNIVERSIDADES
- CENTROS COMERCIALES Y OCIO
- CENTROS EDUCATIVOS
- POLIDEPORTIVOS Y CENTROS DE ALTO RENDIMIENTO
- PLAYAS, MONTAÑAS, PARQUES NATURALES Y PANTANOS
- FORMACIÓN PROFESIONAL
- CENTROS CULTURALES Y MUSEOS

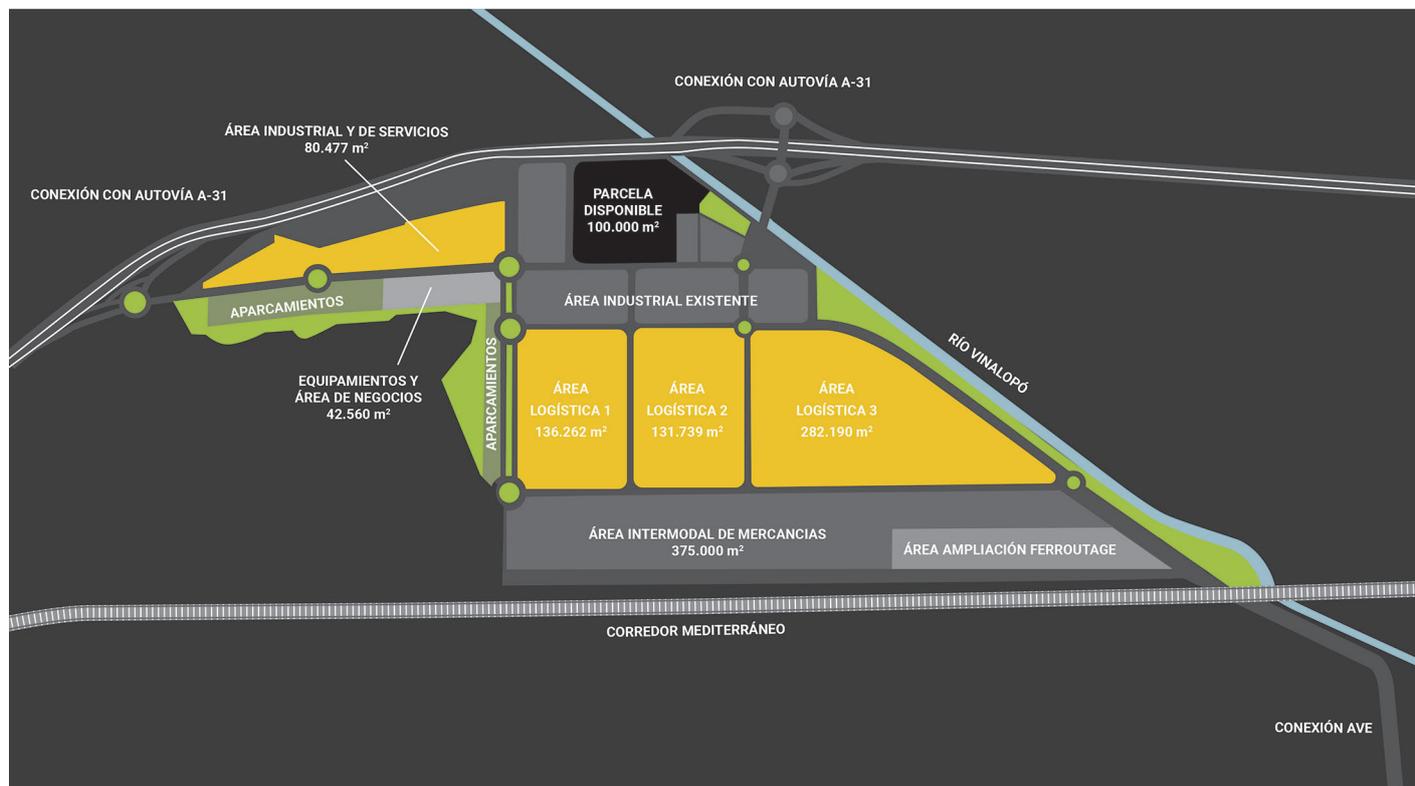
Además condicionantes socio-económicos muy interesantes para la implantación y desarrollo de la industria logística:

- AMPLIO TERRITORIO SIN ALTA PRESIÓN URBANÍSTICA, ALTA DISPONIBILIDAD Y COSTES DEL SUELO COMPETITIVOS
- AMPLIA OFERTA DE MANO DE OBRA INTENSIVA Y PERSONAL ESPECIALIZADO EN LOGÍSTICA.



Parque logístico

■ PARCELAS



■ DISEÑO

Los principales CRITERIOS DEL DISEÑO de la ordenación del ámbito y el reparto funcional de los sectores que conformarán el proyecto se han establecido con los siguientes criterios:

- Las características de las parcelas en cuanto a morfología, dimensiones y condicionantes urbanísticos se han diseñado según parámetros y demandas actuales del mercado inmobiliario de las industrias logísticas o industrias productivas con alta carga de operativa logística.
- La estación ferroviaria intermodal “Puerto Seco” se ha ubicado en los terrenos más adecuados al paso del Corredor Mediterráneo en su tramo La Encina-Alicante con una vía de ancho flexible, en un tramo recto de 4.200 metros y morfología del terreno plano y uniforme.
- Las actividades relacionadas con el transporte y la logística se localizarán preferentemente en el sector más próximo a la terminal intermodal.
- Se ha establecido un área de parcela o parcelas con posibilidad de acceso ferroviario directo al corredor como terminal dedicada.
- El conjunto de instalaciones orientadas a dar servicio a los vehículos y a los transportistas se han localizado en las inmediaciones de los accesos principales, buscando una óptima accesibilidad.
- Se plantean en el diseño aproximadamente 100.000 m² de zonas verdes respetando e integrando los valores paisajísticos y ambientales del entorno de la huerta histórica tradicional. Además se han establecido bandas verdes de protección en los ejes estructurantes y parques de actividad destinadas a espacios libres. Una banda verde junto al cauce del río Vinalopó se aprovecha como medida de protección del riesgo geomorfológico. Una segunda barrera de protección respecto a crecidas será la propia carretera de acceso a la estación de Alta Velocidad en una cota elevada.
- El Nodo Logístico tendrá servicio con la Alta Velocidad de pasajeros/as a través de la estación AVE de Villena situada a 2 km y cuyo trazado de acceso desde la autovía A-31 se sitúa en el complejo.
- Se plantean 3 parcelas para equipamiento en un total de 50.000 m² de desarrollo de un área de servicios especializados:
 - Área comercial y administrativa: cafeterías y restaurantes, oficinas y centro de negocios, comercios, centro de formación, mutua, seguros, bancos, servicios de mensajería, etc.
 - Estación de servicio.
 - Hotel.
 - Naves de exposición y venta de vehículos industriales y equipamiento especializado.
- Área de 45.000 m² de aparcamiento y servicios para vehículos pesados:
 - Aparcamiento de vehículos pesados con los servicios necesarios para los usuarios/as.
 - Naves de talleres y servicios de reparación y mantenimiento.





Puerto seco

■ INFRAESTRUCTURA

El Puerto Seco o Estación Intermodal de Mercancías del complejo es una infraestructura que tendrá una superficie de 375.000 m² configurada por los siguientes elementos:

- Estación Ferroviaria de Mercancías con haces en paralelo y trenes de 750 m.
- Área para instalaciones especializadas o individuales para operadores logísticos.
- Área de aparcamiento para camiones y servicios.
- Área para almacenaje de contenedores.
- Área de control de accesos y recinto aduanero.

El Puerto Seco generará un hinterland propio en el ámbito de su área de influencia pero con el objetivo de prestar servicios, apoyo y complemento a *hinterland* de los puertos de Alicante, Valencia y Cartagena.



■ DISEÑO

El Puerto Seco o Estación Intermodal de Mercancías del complejo es una estación planteada y diseñada por el Departamento de Ingeniería Civil de la Escuela Politécnica de la Universidad de Alicante en el marco del estudio práctico de “Terminales ferroviarias de mercancías” encargado por la Generalitat Valenciana a TRN Ingeniería como “Terminal pequeña con haces en paralelo, 750 metros y Ferroustage”.

1. Las características y condicionantes del proyecto y operativa son:

- ENTREEJE GENERAL: 5,5 m.
- RADIO MÍNIMO: 300 m (250 m excepcional).
- HAZ DE VÍAS PARA RECEPCIÓN/EXPEDICIÓN: 4 vías de 750 m (recta).
- HAZ DE VÍAS PARA CARGA/DESCARGA: 2 vías para contenedores y dos vías para carga convencional (todas de 750 metros).
- RESERVA DE SUELO PARA VÍA Y PLATAFORMA DESTINADA A “AUTOPISTA FERROVIARIA” O “FERROUTAGE”.
- DIMENSIONES DE LA PLAYA PRINCIPAL: 750 x 62,5 m.
- DIMENSIONES DE LA PLAYA SECUNDARIA: 750 x 25 m.
- VIARIO DE ACCESO: 4 carriles de 3,5 metros (dos por sentido).
- SUPERFICIE DE ALMACENAJE EN PLATAFORMA: 50.000 m².
- EDIFICIO DE GESTIÓN Y CONTROL.
- ESTÁNDARES DE INTEROPERABILIDAD DEFINIDOS EN REGLAMENTO UE 913/2010 (Armonización Normativa internacional):
 - Electrificación y la señalización.
 - Rampas inferiores a 17 milésimas.
 - Gálibo C (UIC B+ ó GB1).
 - Operativa de Trenes de 2.260 TBR y peso por eje 25 Tn.
- EQUIPAMIENTO PARA MANIPULACIÓN DE CONTENEDOR / CAJA MÓVIL.

2. Superficie anexa de 100.000 m² para instalaciones especiales y terminales dedicadas, SEGÚN ACTIVIDADES Y TIPOLOGÍA DE MERCANCÍAS para:

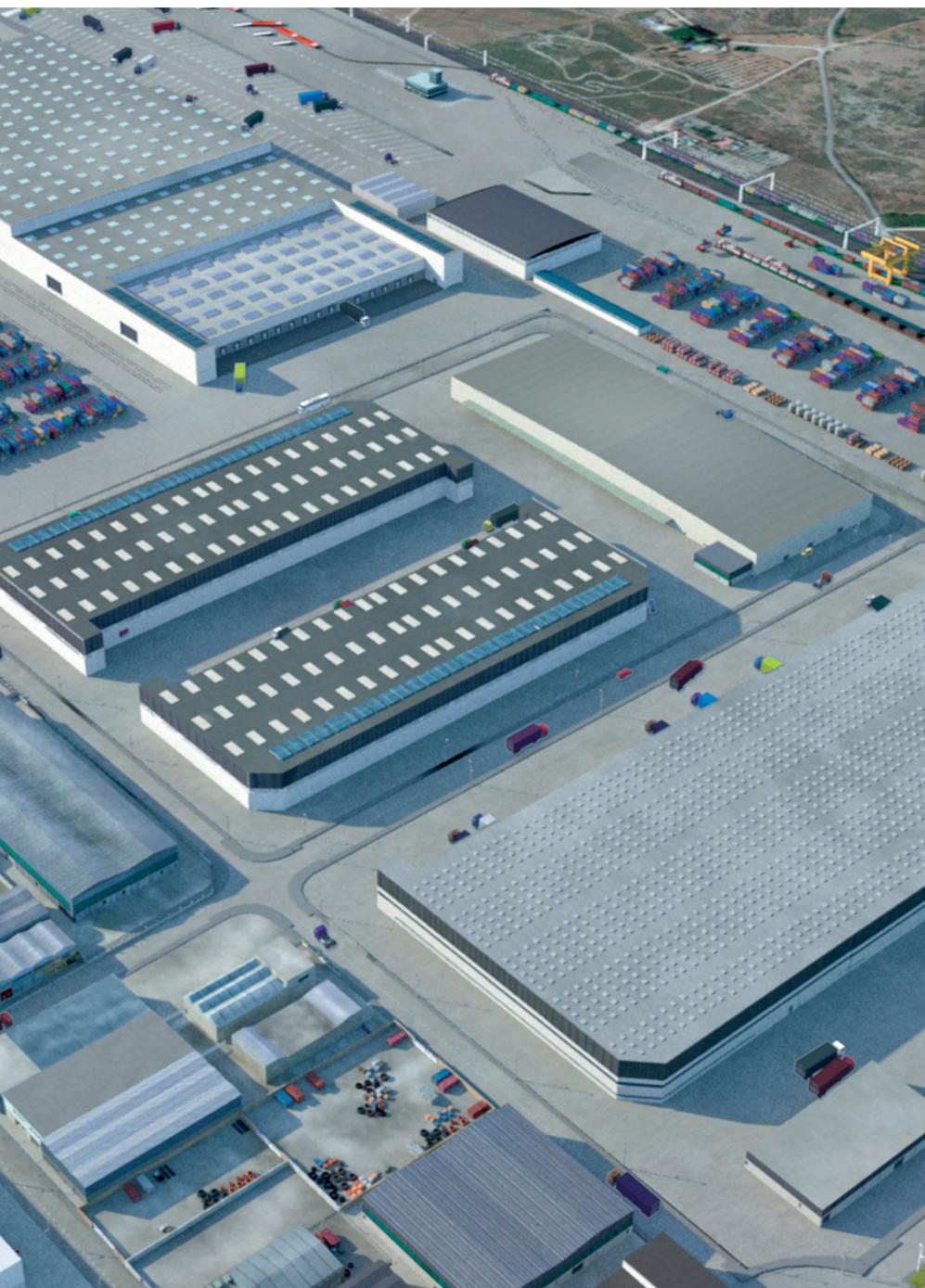
- | | |
|---|----------------------|
| ■ Operativa de semirremolques. | ■ Mercancía general. |
| ■ Manipulación de graneles sólidos y graneles líquidos. | ■ Convencional. |
| ■ Dotaciones para ADR. | ■ Paletizada. |
| ■ Operativa RO-RO de vehículos. | ■ No paletizada. |

3. Superficie de reserva para implantación futura del sistema ferroviario de “Ferroustage” o “Autopista Ferroviaria” una vez se haya implantado en el Corredor Mediterráneo a su paso por el Nodo Logístico Levante Interior.



Oportunidades de desarrollo

■ PARA EL TERRITORIO



+ volumen

+ lejos



+ económico

+ competitivos



+ empleo

+ empresas

+ calidad



+ desarrollo vital

+ juventud

+ cohesión social



+ territorios de éxito



- El impacto socioeconómico de este proyecto se estima en 833,4 M€ (117,1 M€ en fase inicial y 716,3 M€ en fase de explotación), de los cuales, 607,3 M€ se trasladan a la economía de forma directa e indirecta, mientras que 217 M€ corresponden con los efectos inducidos en la economía tras el proyecto.
- Se espera que el proyecto genere 920 empleos anuales en fase de ejecución y 6.000 estables en fase de explotación, tanto directos como indirectos e inducidos, por lo que es de esperar que haya una importante contracción del desempleo no solo en la rama del transporte y la logística sino en otros sectores dado que el nivel de especialización de los empleados/as no es elevado en general.
- Efectos favorables a nivel de renta y generación de empleo: el gran parcelario propuesto para la futura ZAL en Bulilla -planificado con parcelas de entre 58.000 y 283.000 m²-, favorecerá la implantación de grandes empresas. Además, cubrirá las necesidades del sector en el área de influencia, dando cabida a nuevas empresas que, por sus dimensiones, no competirán con el tejido logístico actual sino que las complementarán.
- La implementación del proyecto puede suponer un importante cambio de tendencia en las posibilidades de aumentar la igualdad de género al crear nuevas oportunidades de empleabilidad femenina.
- El tipo de empresa que potencialmente se instalará en el proyecto está muy comprometida con el medio ambiente y actualmente ya aplica medidas en favor de la consecución de los ODS como, por ejemplo, una progresiva disminución de su huella de carbono.
- La transferencia modal de mercancías del camión al Ferrocarril en las largas distancias supondrá reducción de emisión de millones de toneladas de CO₂ al año.
- El Proyecto es congruente con la Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana ya que:
 1. Dará apoyo a las principales áreas industriales existentes y potenciará el crecimiento del sector logístico (objetivos: 16.2, 16.6 y 16.7).
 2. Impulsará a los clústeres de base territorial de la provincia (objetivo 16.8).
- 3. Fomentará el ferrocarril como medio de transporte más sostenible (objetivos: 16.2, 16.3 y 16.4).
- 4. El gran parcelario propuesto favorecerá la implantación de grandes empresas que, por ley, deberán contar con un Plan de Igualdad. Esto abrirá una ventana de oportunidad para el empleo femenino en las comarcas del área de influencia.
- 5. Las empresas de logística se encuentran con una carencia de personal para cubrir nuevos perfiles los cuales podrían atraer nuevo talento y mayor diversidad aumentando la representación de las mujeres dentro de los sectores industrial y logístico (Objetivo 21.1.3. - La mejora de la empleabilidad femenina).
- 6. En cuanto a la sostenibilidad, el sector del transporte se está esforzando en transformar su flota potenciando el uso de vehículos que funcionen con energías renovables (Objetivo 14.- Reducir las emisiones de CO₂ en la industria y el transporte). Además, las instalaciones logísticas se dirigen hacia una modernización con un mayor respeto con el medio ambiente, con instalaciones sostenibles y ahorro en energía y materias primas (Objetivo 17.1.2.- Clúster de la Construcción Sostenible). Otro de los aspectos que está siendo abordado en relación a la logística verde es el uso de materiales más sostenibles a lo largo de toda la cadena de suministro, reduciendo la cantidad de plásticos y potenciando el uso de materiales biodegradables (Objetivo 14.8 - Gestión sostenible de residuos).
- En cuanto a la resiliencia territorial, la reindustrialización de la zona y las actividades desempeñadas en la ZAL proporcionarán una mayor adaptación del tejido socioeconómico gracias a:
 1. La instalación de grandes empresas con mayor capacidad tractora en la economía del territorio.
 2. Aprovechamiento, potenciación e integración de las redes de transporte.
 3. La diversificación de la estructura económica.
 4. La creación de empleo de calidad, más sostenible y que aproveche los potenciales del capital humano.
 5. El incremento del atractivo frente al exterior para captar nuevos recursos, tanto humanos como de capital.



■ PARA LAS EMPRESAS

entrada a
Europa



nuevos
mercados



+ económico



+ rapidez



+ competitivos

Transporte
Internacional



reducción de costes
de transporte
entre un **20% y**
un 40% según la
mercancía



ahorro entre un
2-3% del coste del
producto respecto a
la cadena completa

- Puesta a disposición al sector privado de suelo de gran tamaño del parcelario: existencia de alta demanda de suelo logístico de gran parcelario y gran altura en el levante español ante las necesidades derivadas del enorme crecimiento del comercio electrónico, características de las que disponen las parcelas planificadas para la ZAL, únicas en toda el área de influencia.
- Efectos favorables y permanentes respecto a los impactos del proyecto desde el punto de vista económico y empresarial: los estudios de viabilidad que se han realizado sobre este proyecto señalan cómo las empresas pueden lograr reducciones de entre un 20 y un 40% de costes de transporte y con mejoras en su rentabilidad entre un 2 y un 3%. Además, el transporte de mercancías de gran tamaño puede verse especialmente beneficiado ya que sus costes podrían verse reducidos notablemente. Esto permitiría a ciertas empresas mejorar su capacidad para exportar sus productos, al reducirse los costes y hacer rentables las operaciones.
- Efectos favorables desde el punto de vista social: la localización del proyecto se considera óptima al ser un punto próximo a importantes núcleos industriales, que desarrollan una gran actividad exportadora. Numerosas industrias de comarcas como el Alto y Medio Vinalopó, La Costera, l'Alcoià, la Vall d'Albaida o la Foia de Castalla, además de empresas de otras provincias como Murcia, se verían beneficiadas con el desarrollo de este nodo logístico. La industria del textil, calzado, plásticos y juguetes serían algunas de las más beneficiadas por su instalación, y especialmente el sector agrícola.
- El proyecto permitirá abaratar los costes en las exportaciones a países como Alemania y Francia, con beneficios para el sector agroalimentario, que tiene gran relevancia en el territorio de influencia del proyecto. En definitiva, este proyecto permitiría abaratar costes a las empresas y reducir tiempos en los trayectos de envío de las mercancías a países europeos.
- El sector de transporte por carretera, imprescindible para el puerta a puerta de las mercancías operadas en el nodo logístico, tendrá un incremento importante de demanda motivada por el incremento de operaciones en el área de influencia.





 **Levante Interior**
NODO LOGÍSTICO



M.I. AYUNTAMIENTO DE
VILLENA

VILLENA
FORTALEZA MEDITERRÁNEA

www.nodolevanteinterior.es
965 806 498
nodolevanteinterior@villena.es