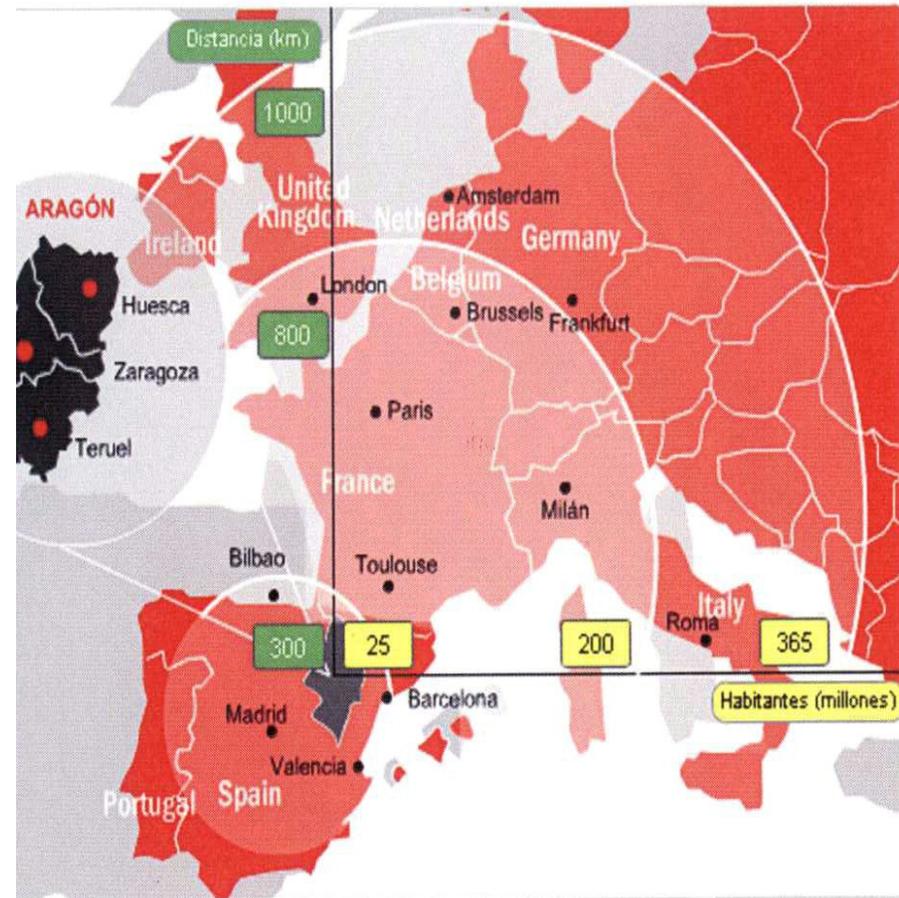


Plataforma Logística de Mallén



Introducción

- Este documento busca transmitirle las ventajas y características de la plataforma logístico - industrial situada en Mallén, con fachada a carretera N-232 o autopista AP-68.
- Venta de naves.
- Venta de parcelas
- Parcelas desde 5.000m² en adelante.
- Ubicación estratégica.
- Inmejorables vías de comunicación.



Apuesta de futuro

En Aragón apostando por la logística e industria. Como inmejorable ejemplo, destacar las cuatro plataformas de **Aragón logística**, las cuales gracias a su situación estratégica dentro de la comunidad, dotan a esta de una de las redes logísticas mas importantes de nuestro país.

PLATAFORMA LOGISTICA ZARAGOZA

PLATAFORMA LOGISTICA HUESCA

PLATAFORMA LOGISTICA TERUEL

PLATAFORMA LOGISTICA FRAGA

PLAZA

PLHUS

PLATEA

PLFRAGA

Queremos presentar la futura y ultima plataforma Logística-Industria, impulsada por el Gobierno de Aragón, el Ayuntamiento de Mallen y Expo-City.

PLATAFORMA LOGISTICO-INDUSTRIAL

PLMALLEN

una de sus principales característica es situación geográfica , siendo este uno de los principales argumento para su impulsión. Ubicada en Mallen (Zaragoza) entre la autopista AP-68 y la N-232, aprovechando todo el potencial del valle del Ebro en el extremo Este, disponiendo de las mejores comunicaciones por carretera de toda la comunidad Autonómica con 5 vías rápidas y de gran capacidad .

Mapa plataformas logísticas en Aragón



- En el mapa observamos los puntos estratégicos de la comunidad Aragonesa con relación a la logística-industria, quedando toda la comunidad cubierta en cinco enclaves privilegiados, formando la **Estrella de Aragón**.

Vista aérea terreno.



Infografía de los terrenos con naves



Información de prensa con relación a las carreteras.

2 | Sábado 22 de abril de 2006 | Heraldo de Aragón

HOYARAGON

"Háiriamos muchas más cosas si creyéramos que son muchas menos las imposibles". G. Lamoignon de Malesherbes, político francés (1721-1794)

INFRAESTRUCTURAS | LA MEJORA DE LAS COMUNICACIONES

La autopista autonómica de Cariñena a Gallur le costará a la DGA 300 millones

ZARAGOZA. Los estudios del departamento de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes del Gobierno de Aragón calculan que la segunda autopista autonómica, que enlazará la autovía Mudéjar en Cariñena con la A-2 cerca de La Alfranca y con la AP-68 (autopista vascoaragonesa) a la altura de Mallén y Gallur, tendrá un coste para sus arcas de unos 300 millones de euros, siempre y cuando la vía sea de peaje, que es la fórmula actualmente prevista. Se trata de una cantidad cuyo pago será diferido en los 30 años de concesión que se le otorguen a la empresa adjudicataria, puesto que otra opción resulta descabellada para una consejería que este año maneja un presupuesto récord de 184 millones de euros.

Las obras de esta infraestructura, cuyo estudio informativo salió ayer a información pública, po-

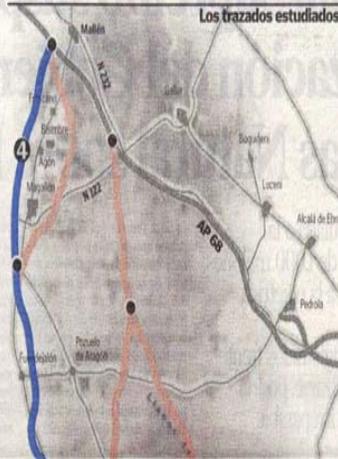
EL DATO

66,2

La opción de trazado para construir la autopista que se presenta como la más favorable en el estudio informativo, que es la que circula más al oeste de todas las barajadas, tiene una longitud de 66,275 kilómetros, que disminuirán entre la futura autovía de Valencia, la A-2 y la AP-68.

FINANCIACIÓN

El análisis de viabilidad económico-financiera contempla tres escenarios básicos para financiar la autopista:



Tarazona y Ejea, en lista de espera

Una vez firmada la concesión de la autopista El Burgo-Villafranca y encaminada la tramitación de la Gallur-Cariñena, no se esperan más avances en este tipo de vías autonómicas hasta bien entrada la próxima legislatura. Los presupuestos de Obras Públicas, por el momento y aunque se trate de pagos diferidos durante décadas, no pueden soportar muchas de estas actuaciones, por lo que no queda más remedio que escalonarse. Por lo tanto, los proyectos planteados para la autopista Gallur-Tarazona y el desdoblamiento de la A-127 (la carretera que une Ejea, Tauste y Gallur) se quedan en lista de espera.

drían comenzar en unos tres años si se repiten los plazos del proceso de tramitación administrativa que tuvo la primera autopista autonómica, entre El Burgo y Villafranca de Ebro, cuyo contrato de construcción y concesión se firmó la semana pasada.

El plan de autopistas aragonesas tiene como finalidad completar la acción del Estado en la Comunidad en materia de vías carreteras de gran capacidad, pero cuenta con el inconveniente de un presupuesto escaso para numerosas y costosas necesidades. Por ese motivo, se ha optado por la solución concesional para diferir los pagos en varias décadas.

Ese modelo financiero permite acometer obras necesarias que desde Madrid no se ven urgentes, aunque tiene como contrapartida comprometer durante muchos años parte del presupuesto de Obras Públicas. Con la primera autopista, que no tendrá peaje, ya se tiene invertido aproximadamente el 2,5% de las cuentas del departamento hasta 2036, una cantidad que puede subir hasta el 10% cuando se rubrique la concesión de la segunda autopista.

No es extraño que el consejero Javier Velasco reclamase recientemente estudiar alguna aportación del Ministerio de Fomento para costear esta obra, cuyos beneficios sobrepasan el ámbito de la Comunidad. Velasco adujo con razón que su construcción viene motivada por el intenso tráfico pesado que soportan las carreteras de ese recorrido, escogido por muchos transportistas que viajan entre el Levante peninsular y Navarra, País Vasco y Santander.

Financiación mixta

El análisis de viabilidad económico-financiera del proyecto, elaborado por la consultora Asesores de Infraestructuras, deja bien

■ **Peaje convencional.** Se descarta, puesto que no podría rentabilizar los 205 millones de euros que tienen como coste estimado las obras.

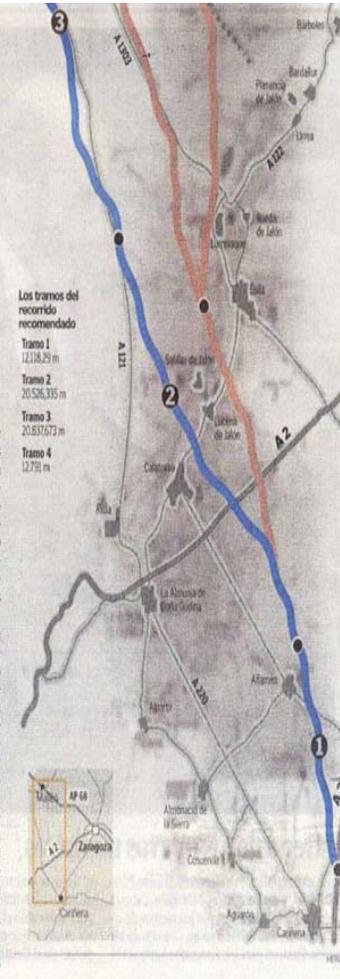
■ **Peaje en sombra.** Al contrario que en la primera autopista autonómica, se desaconseja, puesto que en los 30 años de concesión supondría a la DGA un desembolso de 432,4 millones, más del doble del coste estimado de la obra.

■ **Peaje mixto.** Es el recomendado. Dentro de las fórmulas posibles con este modelo, se apuesta por una en la que alrededor del 30% de la infraestructura se financiará con el peaje convencional y el resto con el peaje en sombra.

claro que la autopista, cuyo coste de construcción se cifra en más de 205 millones (el 94,4% por la obra, el 3,6% por las expropiaciones y el resto por asistencias técnicas y gastos de establecimiento), no puede ser financiada sólo con la imposición de un peaje ante los estudios de flujos y demandas. El plazo de obra previsto es de tres años.

Ante esa imposibilidad de un sistema concesional puro, el estudio analiza cuatro escenarios posibles para costear la infraestructura: uno sólo con peaje en sombra (la DGA aporta anualmente una cantidad variable durante el tiempo de concesión) y otros tres con un modelo mixto (peaje convencional y peaje en sombra) en diferentes porcentajes. La primera opción supondría un coste total para la DGA de 432,4 millones (16 al año), mientras que con las otras tres variaría entre 375 y 314.

El informe recomienda optar por la solución intermedia de las tres fórmulas mixtas, ya que, en



Los tramos del recorrido recomendado

Tramo 1	12.138,29 m
Tramo 2	20.526,315 m
Tramo 3	20.837,673 m
Tramo 4	12.771 m

Se trata de dos proyectos estratégicos para el reequilibrio territorial. En el caso de Tarazona, se plantea como un eje que evite el aislamiento de la capital del Queiles cuando esté en funcionamiento la autovía Madrid-Medina del Campo-Tudela, que puede beneficiar a este último municipio en detrimento del aragonés. Por lo que respecta a la A-127, su desdoblamiento se ha erigido, junto a una conexión de gran capacidad con Navarra, en una de las grandes reivindicaciones de la comarca de Cinco Villas en infraestructuras, una materia en la que se sienten mal tratados y que entienden vital para potenciar su industria. C. V.

un plazo de 30 años, supondría un coste de 337,8 millones. Esa cantidad se puede reducir hasta 298 millones aplicando un apoyo presupuestario mediante una subvención de capital del 25% del coste del proyecto o un préstamo participativo de 66 millones.

Hasta Mallén

El análisis de viabilidad se ha llevado a cabo de acuerdo al trazado señalado en el estudio informativo como el más interesante de los cuatro barajados. Aunque el recorrido definitivo todavía tendrá que escogerse en el anteproyecto, la opción que por ahora cuenta con más respaldo es, como puede verse en el gráfico, la que discurre más al oeste y acaba muy cerca de Mallén.

El trazado arrancará de la autovía Mudéjar, entre Longares y Cariñena, para conectar con la A-2 a cerca de Calatorao y seguir hasta la AP-68 en paralelo a la A-121, conocida por el sobrenombre de "carretera del desierto".

CARLOS VILLANOVA

Información de prensa relacionada con la plataforma logístico-industrial Mallen

HOYARAGON

"Debemos obrar, no para ir contra el destino, sino para ir delante de él". Friedrich Hebbel, poeta y dramaturgo alemán (1813-1863)

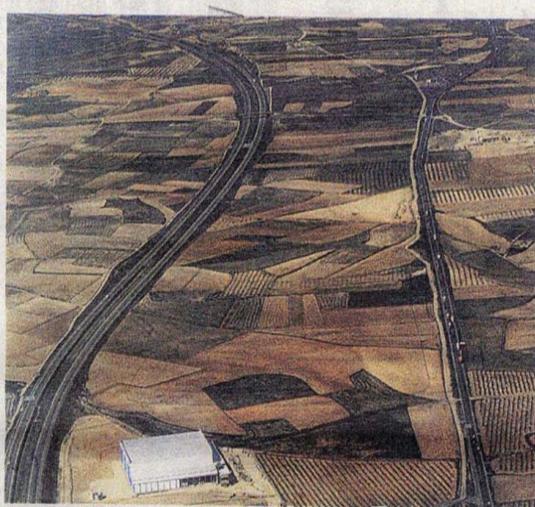
La DGA impulsa una nueva plataforma logística agroalimentaria en Mallén

El Ejecutivo y una empresa promueven el centro, que ocupará un millón de metros cuadrados

El objetivo es vender el suelo muy barato para poder competir con Navarra

ZARAGOZA. Aragón sigue apostando por la logística. A las plataformas de Zaragoza (Pla-Za), Huesca (PPlus), Teruel (Platea) y Fraga (PFraga), se sumará muy pronto un quinto proyecto que vendrá a cerrar la red de centros dedicados a la distribución y comercialización de productos en la Comunidad. El futuro polígono -centrado esta vez en la industria

LA UBICACIÓN



LA SOCIEDAD

50%

El Gobierno de Aragón y Expo City (la empresa que impulsó el proyecto en sus orígenes) tendrán una **participación** del 50 % en la Sociedad mercantil que gestionará la plataforma. No obstante, la DGA dará mayoría a la compañía en el Consejo de Administración.

LOS PLAZOS

■ **Compra de terrenos.** Expo City ya ha adquirido gran parte del suelo. Se espera contar con todo los terrenos a finales de año.
 ■ **Aprobación del Plan General.** De forma paralela se terminará de tramitar el PGOU de Mallén.

agroalimentaria- se ubicará en Mallén (Zaragoza), entre la autopista AP-68 y la N-232, y vendría a ocupar en torno a un millón de metros cuadrados. Su objetivo será competir directamente con Navarra, donde la industria conservera y alimentaria tiene un peso muy importante.

Según ha podido saber este periódico, el Gobierno de Aragón impulsa la nueva plataforma junto a una compañía privada, Expo City, que habría comprado ya gran parte de los terrenos en los que se ubicará el complejo logístico. La intención de ambos socios es crear una sociedad mercantil, que estaría participada al 50 % por el capital privado y el público.

El Ejecutivo participaría a través de la Sociedad Suelo y Vivienda de Aragón (SVA) y junto a él podría entrar también -con un porcentaje aún sin concretar, pero cercano al 5 %- el Ayuntamiento de esta localidad zaragozana. Aunque todavía no se han adelantado plazos, el objetivo es tener todos los terrenos adquiridos a finales de este año.

De forma paralela, se terminará de tramitar la revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Mallén, en el que ya se incluiría esta previsión. La DGA estima que, si se cumplen los plazos habituales, el planeamiento podría aprobarse de forma definitiva en la Comisión de Ordenación del Territorio de febrero o marzo del próximo año. Para entonces, tendrá que estar ya constituida la Sociedad mercantil "Plataforma Logística de Mallén S. L".

Por el momento, no ha trascendido la inversión prevista para hacer realidad el complejo. Si se sabe, en cambio, que la intención de la DGA es que la gestión del fu-



■ **El proyecto.** La plataforma se instalará, tal y como refleja la recreación virtual, en las afueras de Mallén, entre dos vías rápidas: la autopista AP-68 y la N-232 (cuyo desdoblamiento está previsto).

Un sector que emplea en Aragón a más de 11.000 personas

La plataforma de Mallén será la quinta de la Comunidad y vendrá a cerrar, al menos por el momento, la apuesta estratégica de la DGA en esta materia. Y lo hará en un campo, el de la industria agroalimentaria que cada vez tiene más peso en la economía aragonesa.

Según datos de la Fundación Valle del Ebro (integrada por los empresarios, las Cámaras de Comercio, las Cajas de Ahorro y la Universidad de Aragón, Navarra y

La Rioja), en nuestra Comunidad esta industria ocupa a más de 11.000 personas.

Como en el resto de España, se trata de un sector muy atomizado. Como ejemplo hay que destacar, que el sector cármico, responsable del 30 % de las ventas de la región, aglutina el 27 % de las empresas. Junto a éste, el de la fruta tiene también una gran importancia. Además, la agroindustria aragonesa se caracteriza porque los

procesos productivos se quedan en la primera transformación, dejando las fases de mayor valor añadido a empresas de otras Comunidades.

Estas cifras son muy similares en las dos Comunidades vecinas y que representan la mayor competencia para Aragón: Navarra (donde el sector de las conservas hortofrutícolas tiene mucha relevancia) y La Rioja (donde el vino es su principal carta de presentación).

turo centro logístico sea privada, de tal forma que quede en manos de Expo City (ya que el proyecto en sus orígenes partió de la iniciativa privada). Para ello, podría darse mayoría a los representantes de la compañía en el Consejo de Administración, aunque determinadas decisiones -como la adjudicación del proyecto o de obras a partir de un cierto volumen- podrían bloquearse con una mayoría superior (en torno al 61 % del capital).

Una vez creada la sociedad, se procederá a comercializar los terrenos. Aunque todavía es pronto para fijar la política de ventas, todo parece indicar que los promotores del proyecto tirarán los precios para competir con Navarra, donde la industria agroalimentaria representa ya un 15 % del Producto Interior Bruto de la Comunidad.

La quinta plataforma de la Comunidad, que podría incluirse en la marca Aragón Logística, tendrá que convivir además con la Ciudad Agroalimentaria de Tudela (ver página siguiente), que ya ha conseguido comprometer el 30 % de los terrenos dedicados a la instalación de empresas, y que se encuentra a apenas 30 kilómetros de Mallén.

Además de revitalizar la zona, el proyecto podría dar un impulso a las comunicaciones de la comarca. Junto al desdoblamiento de la N-232, está prevista la segunda autopista autonómica (actualmente en fase de estudio), que enlazará la autovía Mudéjar en Cariñena con la A-2, cerca de La Almonia y con la AP-68 (autopista vascoaragonesa) a la altura de Mallén y Gallur.

R. GOYENCHE

La plataforma de Mallén contará con cinco vías de gran capacidad

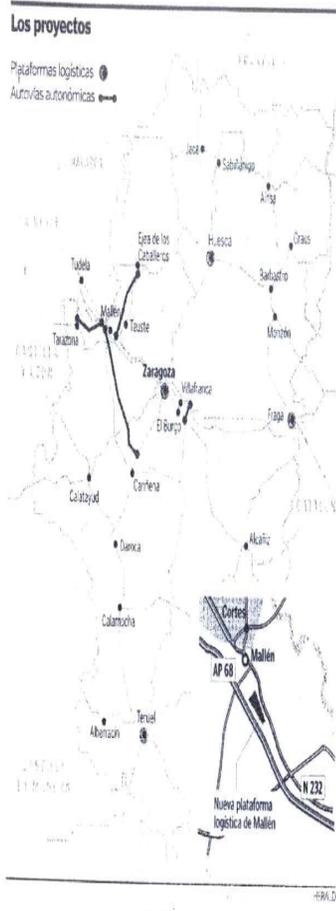
A la AP-68 se le unirán los desdoblamientos de la N-232 y la carretera Gallur-Ejea y las autopistas hacia Cariñena y Tarazona

ZARAGOZA. La futura plataforma logística de Mallén, que estará especializada en agroalimentación, dispondrá en el plazo de cinco o seis años de las mejores comunicaciones carreteras de toda la Comunidad Autónoma. Hasta cinco vías rápidas y de gran capacidad pasarán al lado de la infraestructura, que tendrá el mejor aliado posible para convertirse en un vértice de desarrollo de primer orden.

La plataforma de Mallén, como adelantó ayer este periódico, es un proyecto impulsado desde el Ejecutivo autonómico y la em-

zaragoza", siguiendo el esquema que se planteó también con el desarrollo de las infraestructuras viarias. Velasco aseguró que la operación partió del Ayuntamiento de Mallén y que el Gobierno decidió incorporarse con el 50% "con el fin de seguir una estrategia común con cinco plataformas logísticas que cubren todos los principales espacios del territorio aragonés".

El consejero destacó que la plataforma de Mallén tendrá una actividad en sinergia con la Ciudad de la Alimentación de Tudela, "al igual que la de Fraga, crecerá gra-



EL DATO

1

La plataforma de Mallén contará con una superficie aproximada de un millón de metros cuadrados, en los que, sobre todo, se ubicarán empresas del sector agroalimentario. El proyecto es que la infraestructura sea desarrollada y gestionada por una empresa mixta integrada por la DGA, el Ayuntamiento y la empresa Expo City.

HAN DICHO

"Con Mallén cerramos el mapa logístico de la Comunidad"

JAVIER VELASCO
Consejero de Obras Públicas

"Las expectativas de crecimiento que se abren superan cualquier previsión"

ANTONIO ASÍN
Alcalde de Mallén

presa Expo City con el respaldo del Ayuntamiento de la localidad. El objetivo es crear, a un kilómetro del municipio limítrofe con Navarra, un área de comercialización y distribución agroalimentaria de un millón de metros cuadrados. El primer paso decisivo se producirá en febrero o marzo, cuando se apruebe, mediante la revisión del plan general de ordenación urbana, la recalificación de los terrenos, cuya mayor parte son ya propiedad de Expo City y que serán aportados a una sociedad mercantil en la que participen la empresa, la IGA y, con un pequeño porcentaje, el Ayuntamiento.

El consejero de Obras Públicas, Javier Velasco, explicó ayer que, tras plantear el desarrollo logístico en las tres capitales de provincia (a lo largo del Eje Norte-Sur) y en Fraga (en el Oeste, con la futura autovía Pamplona-Huesca-Lérida y la AP-2 como ejes preferentes de comunicación), la plataforma de Mallén cierra "un diseño de estrella para aprovechar con la AP-68 y la N-232 todo el potencial del valle del Ebro en su extremo Este".

"Se trata -dijo- de abrir el territorio de la Comunidad más allá de

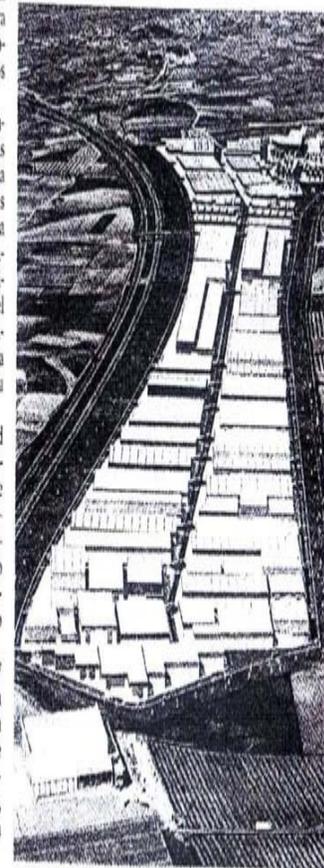
las cercanías de Lérida". "El día que terminemos la de Fraga ya los habremos llenado, son dos proyectos muy interesantes para los empresarios", aseguró.

Velasco resaltó la poderosa interacción que tendrán las futuras autopistas autonómicas con la plataforma de Mallén, ya que tres de ellas (las que van de Gallur a Cariñena, Tarazona y Ejea confluyen en esa área). "En definitiva -explicó- se trata de ocupar el territorio en la Comunidad y salir de la capital, porque Zaragoza ya está muy potente y en Pla-Za está casi todo vendido".

La futura vía de gran capacidad Mallén-La Almunia-Cariñena tiene el estudio informativo en fase de información pública y contestación de alegaciones. En la próxima legislatura se hará a estudio de impacto ambiental (de la propia DGA) y se sacará a concurso el proyecto y la obra.

El desdoblamiento de la A-127 (Gallur-Tauste-Ejea), que cuenta con anteproyecto, y la autopista autonómica Gallur-Tarazona (que enlazará con la autovía Medinaceli-Tudela) van más retrasadas, pero deberán ser impulsadas a partir de 2008.

C. VILLANOVA/J. BENTO



Recreación de la plataforma, entre la AP-68 (Izda.) y la N-232, u.

"Es una ocasión histórica"

Antonio Asín, alcalde de Mallén y uno de los impulsores del proyecto, aseguró ayer que la plataforma agroalimentaria "es una ocasión histórica" para el municipio y toda la comarca, ya que "marcará un antes y un después por la capacidad de desarrollo y las expectativas que supone".

El alcalde explicó que "será necesaria una buena planificación para asumir el crecimiento que puede representar" una infraestructura de este tamaño para una localidad pequeña. Respecto a la competencia que tendrá con la Ciudad de la Alimentación, ubicada en Tudela, dijo que "más que competir se trata de aprovechar las sinergias que tenemos en todo el valle del Ebro, especialmente con los vecinos de Navarra y La Rioja". "Son proyectos compatibles, porque estamos en un territorio con potencial donde hay suficiente negocio para todos", añadió. C. V.

Mapa carreteras Zaragoza y su entorno N-232 / AP68 / Autonomía Cariñena-Gallur



Distancia principales ciudades de España

DESTINO	KMS	RUTA
Madrid	320	Autovía de Madrid A2
Barcelona	366	AP2
Bilbao	261	AP68
Santander	359	Autovía A68 , A-8/ AP68
Valencia	248	Autovía Mudéjar
Zaragoza capital	50	Autovía de Madrid A2
Huesca	126	Autovía de Huesca A23
Teruel	207	Autovía Mudéjar

Servicios Personalizados

Desempeñamos actividades de gestión y desarrollo inmobiliario desde 1994, con soluciones individualizadas, y obras con la máxima calidad en materiales.

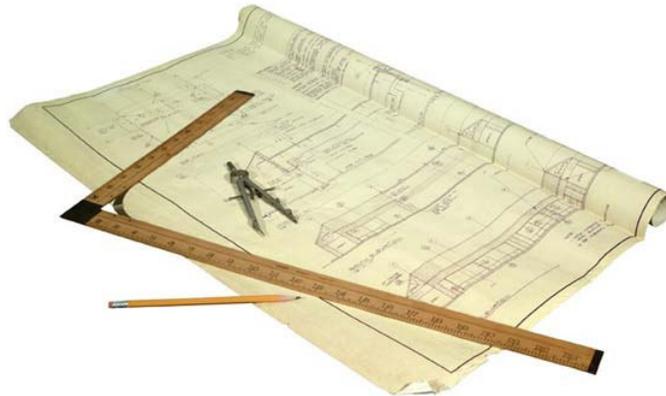
Nos adaptamos a las necesidades de nuestros clientes, personalizando el proyecto en todas sus fases.

- Búsqueda de los terrenos. Disponemos de suelo industrial y naves industriales-logísticas en diferentes localidades del territorio aragonés.
- Orientación en el diseño de su edificio.
- Proyecto y construcción.
- Adaptabilidad a la legislación.



Proyectos y ejecución en función de sus necesidades

- Proyecto y dirección de obra.
- Proyectos de prevención de incendios.
- Proyectos de instalación eléctrica e iluminación.
- Proyectos de ventilación o extracción de humos.
- Proyectos de aislamiento y ruidos.
- Proyectos de adaptación frío – calor.



Servicios de asesoría

- Concesión y tramitación de licencias de actividad.
- Adaptación medioambiental y gestión de residuos.
- Líneas de ayudas públicas y subvenciones.
- Condiciones de financiación y otros trámites.
- Evaluación y prevención de riesgos laborales. Salud laboral.





Paseo Independencia 5, 6° D
50001 Zaragoza
T +34 976 484 000
F +34 976 482 000
bdonoso@expocity.es