



IX. LOS GRANDES SISTEMAS TERRITORIALES PARA LAS COMUNICACIONES Y LA LOGÍSTICA. SEVILLA "NODO LOGISTICO"

1	EL ÁREA LOGÍSTICA DEL NORTE	IX. 5
2	EL AREA LOGÍSTICA DEL PUERTO	IX. 9
3	LA TRANSFORMACIÓN DE LAS INSTALACIONES DEL CTM DE LA NEGRILLA PARA DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍAS	IX. 10
4	LA TERMINAL DE CARGA DEL AEROPUERTO DE SAN PABLO	IX. 10

IX. LOS GRANDES SISTEMAS TERRITORIALES PARA LAS COMUNICACIONES Y LA LOGÍSTICA. "SEVILLA NODO LOGÍSTICO"

Las propuestas del Plan General respecto al transporte de mercancías pretenden dar respuesta el desarrollo previsible de las actividades relacionadas con la logística del transporte de mercancías, estimando el valor añadido que suponen dentro de la estructura de costes de la cadena productiva.

La creciente importancia de las condiciones de intermodalidad entre las diferentes plataformas y operadores logísticos respecto a las comunicaciones por ferrocarril, carretera y transporte marítimo, convertirán a Sevilla por su localización estratégica en el nodo logístico principal para las relaciones con el resto de Andalucía, Canarias y Norte de África.

Las nuevas propuestas del Plan se corresponden dentro de las políticas comunitarias para potenciar las plataformas de transporte de mercancías dentro del objetivo de la intermodalidad, y de acuerdo con los principios contenidos en el Libro Blanco del Transporte:

- El reequilibrio funcional entre modos de transporte.
- Suprimir los estrangulamientos en la red de comunicaciones.
- Apostar por el desarrollo del transporte marítimo de corta distancia.
- Desarrollo de nuevos Centros Logísticos diseñados desde la intermodalidad de modos de transporte.
- Innovación en nuevas tecnologías de la información donde el transporte supone un elemento adicional de la cadena productiva.

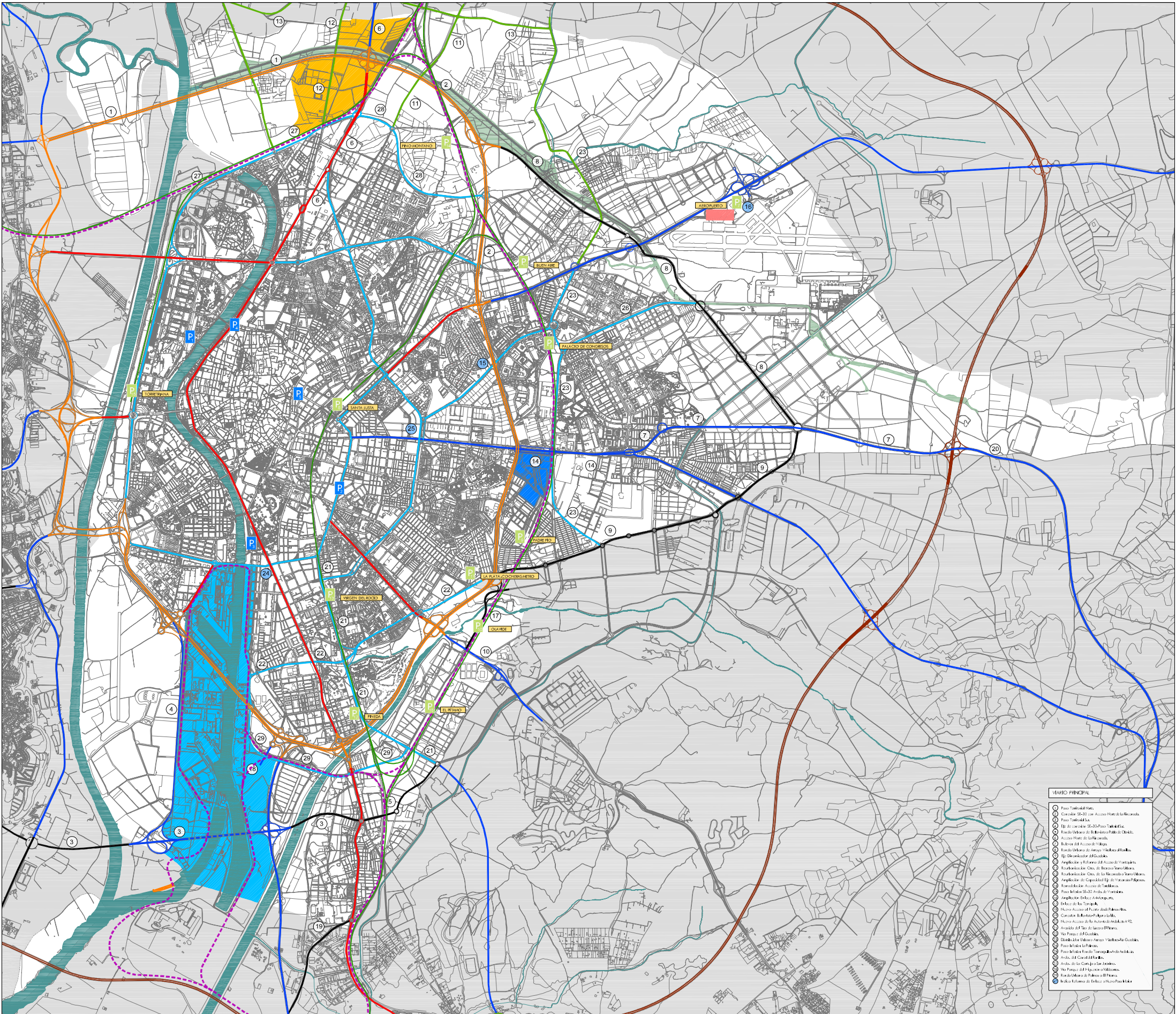


Para ello, el Plan General califica suelo para los Sistemas Generales de Infraestructuras de Transporte de Mercancías, donde concentrar la expansión de las diferentes plataformas logísticas y las infraestructuras de transporte asociadas, y además realiza una propuesta para la implantación de nuevas actividades económicas e industriales en el entorno de los Centros logísticos previstos.

El modelo propuesto supone potenciar la operatividad de cada una de las plataformas logísticas implantadas en el territorio metropolitano, potenciando los dos nodos logísticos principales de la Aglomeración: el Puerto (Área Logística Sur), y el Área Logística Norte, en el entorno de las instalaciones ferroviarias de la estación de Majarabique, especializadas en la intermodalidad ferrocarril y carretera. Ambas Áreas logísticas se consideran con carácter complementario entre sí, debiéndose favorecer las interconexiones entre si, tanto desde la carretera como a través de potenciar las conexiones ferroviarias directas.

Para la mejora conjunta de todas las plataformas logísticas el Plan propone realizar las siguientes propuestas:

- Construcción de la autovía de circunvalación metropolitana SE-40.
- Construcción del Paso Territorial Norte, como estructura viaria que completará el cierre norte de la SE-30 mejorando la accesibilidad de la futura Área Logística del Norte.



VIARIO PRINCIPAL METROPOLITANO (VPM)

- Circunvolación Metropolitana SE-40
- Ejes de acceso de primer orden
- Ronda de distribución metropolitana
- Ejes conectores metropolitanos
- Vías complementarias de accesibilidad metropolitana

VIARIO PRINCIPAL URBANO (VPU)

- Vías radiales de conexión urbana
- Vías y rondas de distribución urbana

APARCAMIENTOS DE ROTACIÓN PROPUESTOS

- P**
- 1 Canal de Expo-92
 - 2 Avda. San Francisco Javier.
 - 3 Muelle de Los Delicias.
 - 4 Puerta de la Barqueta.
 - 5 c/ José Laguillo.

APARCAMIENTOS INTERMODALES

- P**
- | | |
|----------------------------------|----------------------------------|
| 6 Estación de Santa Justa. | 12 Apeadero Pineda. |
| 7 Aeropuerto | 13 Apeadero Virgen del Rocío. |
| 8 Apeadero Palacio de Congresos. | 14 Apeadero Pinomontano Norte. |
| 9 Apeadero Padre Pío | 15 Apeadero Torretriana. |
| 10 Apeadero Pablo de Olavide. | 16 Apeadero de El Pitamo. |
| 11 Apeadero de Buenaire. | 17 La Plata - Cocheras de Metro. |

INSTALACIONES LOGÍSTICAS DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

- ÁREA LOGÍSTICA NORTE
- ÁREA LOGÍSTICA DEL PUERTO
- INSTALACIONES DEL CTM DE LA NEGRILLA
- TERMINAL DE CARGA DEL AEROPUERTO DE S. PABLO

SISTEMA FERROVIARIO

- FERROCARRIL EXISTENTE
- FERROCARRIL DE USO PORTUARIO (EXISTENTE Y PROPUESTO)

ACTUACIONES PROGRAMADAS EN EL SISTEMA GENERAL VIARIO

- Construcción del Paso Territorial Sur para mejorar la accesibilidad al puerto con la Aglomeración Metropolitana con independencia de la construcción del enlace con la autovía SE-40.
- Construcción del nuevo acceso ferroviario al puerto de Sevilla a través del corredor de la SE-40, potenciando la intermodalidad marítimo-ferroviaria.
- Desarrollo del Centro Regional de Mercancías entre los términos de Sevilla y La Rinconada, vinculada a potenciar las nuevas plataformas logísticas vinculadas al transporte de mercancías por carretera y ferrocarril.

La imagen unitaria de las plataformas mediante el Lobby de sinergia "Sevilla Nodo Logístico" debe ser el punto de interconexión para aglutinar y concentrar esfuerzos comunes.

1 EL ÁREA LOGÍSTICA DEL NORTE

El entorno de la estación de Mercancías de Majarabique aprovechando las instalaciones ferroviarias existentes, se convertirá en una zona donde concentrar las actividades económicas relacionadas con la logística y el transporte de mercancías en general, siendo aquellas actividades relacionadas con la intermodalidad entre carretera y ferrocarril aquellas que optaran por esta localización estratégica. Dentro de esta localización se establecerá el nuevo Centro Regional de Transportes de Majarabique en base a la ley 5/2001, de 4 de junio, por la que se regulan las Áreas de Transporte de Mercancías en la Comunidad Autónoma de Andalucía. Este proyecto permitirá a la Aglomeración de Sevilla anticiparse a la previsible futura expansión de las actividades logística y Empresariales, reservando unos suelos estratégicos por la alta accesibilidad respecto a la red viaria de primer orden y las líneas ferroviarias.

Los suelos calificados para el Centro Regional de Transportes de Majarabique se sitúan a caballo entre los términos de Sevilla y La Rinconada, y aunque la responsabilidad de su desarrollo dependerá de la gestión municipal particular de cada municipio, será la Consejería de Obras Públicas y Transportes quien deba de procurar coordinar las actuaciones.

Dentro del término de Sevilla, los suelos incluidos en esta actuación corresponden a terrenos de la vega norte de Sevilla, un territorio con usos y actividades asociados a su condición agrícola, con una dispersión de usos industriales, actividades extractivas junto con actividades de ocio, y asentamientos residenciales diseminados de carácter rural y con huertas familiares. El Plan establece una actuación urbanística con uso global para actividades económicas con especialización para las logísticas y servicios complementarios con los límites siguientes:

- Los límites de la zona inundable del Guadalquivir al oeste de la carretera de La Rinconada.
- El ferrocarril a Huelva por el Sur

- El trazado ferroviario a Córdoba por el Este
- El trazado de la SE-40 por el Norte

Estos suelos ofrecen óptimas cualidades para dichas actividades, así como servirán como localización alternativa para reubicar aquellas instalaciones logísticas existentes que son deficitarias en accesibilidad y superficie, al haberse quedado en una posición interior a la ciudad consolidada y alejadas de la red viaria principal de la Aglomeración.

La clasificación urbanística propuesta es la de suelo urbanizable no sectorizado con la finalidad de otorgar al desarrollo urbanístico la máxima oportunidad a la coordinación.

La nueva implantación se vincula a dos aspectos principales:

- Conseguir la máxima accesibilidad respecto a la futura red viaria principal de la Aglomeración de Sevilla: el nuevo acceso norte a Sevilla desde el valle del Guadalquivir, el Paso Territorial Norte desde la autovía de Mérida hasta la prolongación norte de la autovía SE-30, y a mayor plazo la construcción del tramo norte de la autovía SE-40.
- Favorecer la intermodalidad del transporte por carretera con el ferrocarril, aprovechando las instalaciones ya construidas en la estación de Majarabique.

La implantación empresarial y de actividades Logísticas del Centro debe canalizarse, de acuerdo con las tendencias europeas avanzadas, hacia un Complejo de Actividades Industriales y económicas, con óptima accesibilidad a la red viaria principal y a las instalaciones ferroviarias, que se constituirán en motores de la competitividad entre regiones y Aglomeraciones urbanas, dentro de una economía crecientemente globalizada. La propuesta supone una operación de cualificación del espacio económico de la Aglomeración de Sevilla, mediante una oferta de suelo con flexibilidad de desarrollo, que concentrara las actividades económicas y empresariales de carácter multifuncional, relacionadas directamente con la Aglomeración además de incluir la escala provincial y regional.

La ordenación urbanística del Centro se realizara mediante parcelas modulares con usos complementarios, en base a las demandas empresariales y en función de los tipos de Parques de actividad y servicios y plataformas logísticas que el propio mercado del transporte permita desarrollar, y tomando como criterio crear una estructura de espacios libres y zonas verdes como elementos que configuraran las bases del paisaje del Complejo Logístico.

Los proyectos del Acceso Norte a Sevilla y el Paso Territorial Norte junto con las propuestas para desdoblamiento del eje transversal metropolitano entre las carreteras SE-111 (acceso de Brenes) y La Rinconada (C-433), se integraran dentro de la ordenación de los suelos del Área Logística garantizando los accesos, siendo los enlaces del acceso norte con dicho eje y con el Paso Territorial Norte, donde se concentran los puntos de accesibilidad para esta actuación.



Las propuestas de nuevas instalaciones en esta zona son las siguientes:

- Centro Regional de Transporte de Mercancías.
- La nueva estación ferroviaria de contenedores y carga y descarga junto a la estación de Majarabique, en sustitución de las instalaciones de La Negrilla.
- Ampliación de la estación de carga ferroviaria y depósitos comerciales de Majarabique.
- Nuevo Centro de Mercancías Peligrosas.
- Servicios Terciarios, comerciales y complementarios con la actividad logística.

A continuación se describen los condicionantes estructurales y funcionales de cada uno de las diferentes tipologías especializadas que compondrán el Complejo Logístico Empresarial, que corresponde a suelos de Sevilla y La Rinconada.

- **El Centro Regional de Transporte de Mercancías**

El nuevo Centro Regional de Mercancías por carretera de Sevilla, que permitirá aliviar la saturación que presenta actualmente las instalaciones del CTM La Negrilla, y que en cumplimiento de la Ley de Áreas de Transporte de Andalucía, tiene como objetivo establecer una infraestructura de apoyo al transporte por carretera desde una posición conectada directamente con la nueva red viaria metropolitana: SE-40, Paso Territorial Norte y nuevo Acceso Norte.

- **La nueva estación de contenedores de Majarabique**

El estrangulamiento operativo que presentan las actuales instalaciones de contenedores en La Negrilla y las limitaciones de accesibilidad con la red principal metropolitana, constituyen un handicap importante para seguir contando con ellas a corto plazo, aun cuando se trata de una instalación de solo 12 años de antigüedad. Las dificultades para la intermodalidad con el transporte por carretera en las instalaciones de La Negrilla son otro argumento adicional para proponer su desplazamiento hacia una localización más favorable.

El Plan propone reubicar sus actividades hacia una posición más próxima a la red principal de comunicaciones, donde sea posible disponer con suelo suficiente para garantizar el crecimiento previsto del transporte de mercancías por contenedor, tanto a escala regional como nacional. Se propone su integración en el Área Logística del Norte como una de las propuestas básicas de esta estrategia.

Las actividades a incluir dentro de esta Terminal Intermodal serán las siguientes:

- Servicios de trasbordo entre carretera y ferrocarril.
- Servicios de cargas unitizadas mediante contenedores: alquiler, depósito, reparación, etc.
- Servicios de carga-descarga y almacenamiento.
- Áreas de contenedores especializados, como frigoríficos, cargas paletizadas, etc.
- Servicios complementarios del sistema de mercancías: terciario, comercial, aduanas y fitosanitarios, etc.

- **Ampliación de la terminal para Centros Logísticos Intermodales y depósitos comerciales**

Estas instalaciones corresponden a Parques de Actividad intermodal de suelo logístico extensivo, destinadas a grandes superficies de almacenamiento de vehículos, acopios de materiales y gráneles, etc, y con poca edificabilidad.

La proximidad inmediata con los ejes ferroviarios y la red viaria de gran capacidad, serán criterios fundamentales en la localización y funcionalidad de este tipo de instalaciones logísticas.

- **Centro de fraccionamiento y distribución de mercancías**

Se propone la creación dentro del complejo de actividades logísticas un Centro de Fraccionamiento y Distribución de Mercancías para el transporte de carga completa y fraccionada, relacionadas con la racionalización d los procesos de distribución urbana y metropolitana en la Aglomeración de Sevilla.

Este área funcional esta asociado a las actividades empresariales mas tradicionales de la logística del transporte fraccionado y el transporte urgente de paquetería, con alta rotación de movimientos y composiciones, con parcelas de tamaño medio y carácter modular, cuya urbanización tiene una estructura interna y morfología de trazado que facilitan la explotación y funcionalidad de las actividades.



• Parques Logísticos de Distribución y Transformación

Son Parques de Actividad para funciones de logística Distribución y Transformación, de mayor cualificación que los parques convencionales, para dar respuesta a las necesidades de empresas relacionadas con las funciones siguientes:

- Empresas logísticas específicas de importación y exportación
- Empresas que necesitan un centro de distribución de productos en la Aglomeración Urbana de Sevilla.
- Centrales de compra de Mayoristas que reagrupan las mercancías antes de distribuirla a los socios.

Se distinguen de los Centros de Fraccionamiento y Distribución de Mercancías en la tipología de las instalaciones, al ser actividades en parcelas de gran tamaño, baja rotación de movimientos, y patios de maniobra individuales. La disposición y estructura interna del Parque permitirá el intercambio modal y las maniobras de carga, descarga y movimiento de mercancías.

• El Centro de Seguridad de Mercancías Peligrosas

Estas instalaciones especializadas en el tratamiento de vehículos y mercancías peligrosas, de difícil ubicación en áreas de servicios generales o Parques Logísticos Multifuncionales, formarán parte importante del complejo logístico y empresarial. Su posición deberá situarse próxima al enlace del Acceso Norte a Sevilla, como punto de máxima accesibilidad a la red viaria, así como se situará próxima a la terminal ferroviaria de Majarabique, para fomentar la intermodalidad entre ambos modos terrestres.

• Las nuevas instalaciones de la unidad alimentaría de Mercasevilla

Las actuales instalaciones de Mercasevilla como centro logístico de almacenaje, fraccionamiento y distribución de mercancías perecederas en el ámbito metropolitano, regional y nacional, presentan una localización excesivamente interior a la ciudad que dificulta las condiciones de accesibilidad respecto a la red viaria existente. Además la imposibilidad de disponer de superficie adicional para ampliación de sus instalaciones constituye un serio handicap a medio plazo y sin solución posible.

Por ello, el Plan propone su reubicación en el futuro, dentro del Área Logística Norte donde las condiciones de proximidad a la red viaria principal (SE-40, Paso Territorial Norte y Nuevo Acceso Norte) y a la estación de mercancías por ferrocarril constituyen una posición óptima en combinación con las plataformas logísticas integradas en el Área Logística Norte, (mercado de oferta y demanda de transporte, mayor aprovechamiento de los retornos en vacío, servicios complementarios para el transportista, etc.).

La Unidad Alimentaria que alojará el mercado central de Sevilla, será el parque de actividad especializado en las centrales de mayoristas alimentarios, que sustituirá por tanto a las instalaciones existentes de Mercasevilla.

• El Parque Agroalimentario

El Centro Logístico del Mercado Central Alimentario deberá complementarse con la propuesta de creación de un Parque Agroalimentario relacionado con la logística y Transformación para empresas especializadas en producción agroalimentaria. Se considera como un Centro Logístico Alimentario, que englobaría a las centrales logísticas de la distribución alimentaria, que obtendrían las sinergias derivadas d su proximidad al Mercado Central y los operadores logísticos especializados en las mercancías alimentarias, frigoríficas y productos perecederos.



2 EL AREA LOGÍSTICA DEL PUERTO

El Puerto de Sevilla es la principal plataforma para el transporte de mercancías de la Aglomeración, donde se produce la intermodalidad entre transporte marítimo, ferrocarril y carretera. El Plan se propone potenciar y consolidar sus posibilidades de intermodalidad entre las diferentes plataformas, mejorando las infraestructuras de comunicación por carretera y ferrocarril mediante las propuestas de las nuevas actuaciones en el sistema de comunicaciones metropolitano.

El Plan apuesta por el desarrollo de las actividades del puerto hacia el sur, para convertirlo en el principal nodo logístico de mercancías de la Aglomeración, de manera que el desarrollo del puerto debe orientarse coordinadamente con las propuestas de las principales infraestructuras de transporte terrestre de la Aglomeración. Para ello, el puerto debe aumentar la superficie de reserva de suelo operativo en oferta para dar respuesta a las demandas de implantación de empresas innovadoras en la industria y los sectores estratégicos, y como enclave de oportunidades para actividades urbanas relacionadas con usos terciarios, comerciales y de ocio. El aumento de la actividad del Puerto debe aprovecharse para desarrollar iniciativas económicas y productivas al servicio de la Aglomeración Metropolitana.

La modernización de la infraestructura portuaria se realiza dentro de una estrategia para acercar el puerto hacia el mar, armonizando su crecimiento con la coherencia de la ordenación territorial de la Aglomeración. Las propuestas principales para mejorar la infraestructura del Puerto son:

- Construcción de nueva esclusa junto a la Punta del Verde.
- Ampliación de los suelos del Sistema General Portuario en la dársena del Cuarto.

Sin embargo, hay que tener presente que la problemática actual del Puerto de Sevilla, y las decisiones sobre la modernización de sus infraestructuras tienen una componente multisectorial:

- Los intereses particulares de la explotación portuaria.
- El territorio metropolitano y la movilidad este-oeste de la Aglomeración.
- Los valores de los sistemas ambientales protegidos del entorno.
- Los recursos hidráulicos de la cuenca del Guadalquivir.
- Las explotaciones agrícolas intensivas del Bajo Guadalquivir.

Dentro del ámbito del puerto y su canal de navegación, los proyectos de la Autoridad Portuaria deben compatibilizar la problemática de todas ellas.



Desde un punto de vista del Plan General, la modernización de las actividades portuarias al sur debe acompañarse con la propuesta para liberar espacios obsoletos desde la explotación portuaria por su escasa rentabilidad operativa, y la presencia de muelles próximos a zonas urbanas donde los indicadores de calidad medioambiental del aire presentan déficit importantes, para su reconversión hacia usos urbanos de carácter productivo, aprovechando los recursos financieros generados para la modernización de sus instalaciones.

La propuesta de aumento del calado del canal de navegación a 8m contradice la compatibilización de intereses medioambientales y económicos en el bajo Guadalquivir. El mantenimiento del canal de navegación en dicho calado producirá fuertes erosiones en las márgenes del río debido a la débil estabilidad del perfil de equilibrio del cauce y el oleaje de los barcos. El aumento de los costes de dragado será bastante considerable, y por tanto el aumento de los materiales excavados. Asimismo la intrusión marina sobre el canal excavado provocara desequilibrios en el régimen medioambiental de la cuenca del Guadalquivir, afectando a la flora y fauna y a las explotaciones agrícolas intensivas del bajo Guadalquivir.

El crecimiento del tráfico de contenedores en el puerto es un hecho contrastado siendo necesario ampliar las zonas de operación desde los 65.000m2 actuales hasta duplicar su capacidad. Las instalaciones del CITAL junto al Puente del Centenario constituyen una plataforma logística en expansión que potenciara su operatividad en el futuro. Se propone incrementar su superficie desde los 14.000m2 actuales hasta otra superficie similar a corto-medio plazo.

• Los accesos al Puerto desde el viario metropolitano

El Puerto es la infraestructura más importante de la ciudad por extensión y posición, que condiciona de manera importante la movilidad este-oeste de la Aglomeración en el sur de Sevilla. La posición del puerto respecto a la ciudad de Sevilla y los condicionantes para el cruce del canal de navegación, han modificado históricamente los desplazamientos entre las márgenes de la dársena portuaria. Hoy también continua este proceso. Las soluciones demasiado exteriores a la ciudad central son de escasa rentabilidad social al disminuir con la distancia los viajes que son captados y atraídos por la nueva infraestructura. Es necesario considerar un nuevo cruce del puerto en una posición no tan separada de la ciudad central como la SE-40, y el puerto es sensible a dicha evidencia en la movilidad de la Aglomeración.

Desde el punto de vista de la accesibilidad por carretera y ferrocarril, el Plan considera necesario establecer nuevos accesos al puerto en coherencia con el futuro desplazamiento de las actividades principales portuarias hacia el sur, considerando la debilidad de los accesos actuales por carretera respecto de la nueva red viaria arterial, y las dificultades operativas del acceso ferroviario.

La propuesta del Paso Territorial Sur atravesando los suelos portuarios es la propuesta del nuevo Plan para establecer una alternativa estable a los desplazamientos metropolitanos, al mismo tiempo que se establece una alternativa variante al Puente del Centenario. Su construcción permitirá un nuevo acceso al puerto desde ambos extremos del túnel, conectando con la SE-30 y con la variante de Bellavista-Dos Hermanas.



• Los nuevos accesos ferroviarios al Puerto: Una estrategia metropolitana de futuro

Respecto al ferrocarril se propone realizar dos nuevas conexiones ferroviarias con el puerto: una a corto plazo a través de un salto de carnero en el cierre sur del triángulo ferroviario, y otra propuesta a medio plazo desde la línea Sevilla-Cádiz en suelos de Sevilla y Dos Hermanas junto al trazado de la SE-40, a partir de la estación de Los Merinales.

El nuevo acceso ferroviario al Puerto desde Los Merinales, es una propuesta de ámbito metropolitano para establecer la conexión directa de acceso al Puerto sin necesidad de realizar maniobras del material móvil en la estación técnica de La Salud. De esta manera se consigue asimismo conectar de forma directa el Área Logística Norte y el Puerto.

La puesta en servicio de esta actuación evitará la barrera ferroviaria que constituye el actual acceso para la organización del territorio en el encuentro entre los valles del Guadalquivir y Guadaira, (área de Palmas Altas y Cortijo del Cuarto), cuya eliminación permitirá abrir el territorio del sur de Sevilla en coherencia con el desplazamiento sur de la actividad portuaria.

Aunque su trazado se encuentra en gran parte fuera del término municipal de Sevilla, (afecta en su gran mayoría al término de Dos Hermanas) es una propuesta que tiene gran proyección de carácter metropolitano, al modernizar la infraestructura ferroviaria de acceso al Puerto anticipándose a las perspectivas territoriales de expansión al sur. Esta propuesta pretende establecer no solamente un nuevo acceso al puerto, sino también permitirá disponer un ramal para una terminal ferroviaria en el Polígono Industrial de La Isla. El proyecto, cuya viabilidad ha sido ya contrastada con RENFE, comienza en la estación de Los Merinales mediante una vía separada a continuación del apeadero de Bellavista, deprimiéndose a continuación bajo la carretera de Cádiz, continuando junto al canal del Bajo Guadalquivir y seguidamente en paralelo por el corredor del trazado previsto para la SE-40 hasta cruzar el río Guadaira.

La nueva esclusa del puerto permitirá el paso del ferrocarril a través de las compuertas de cierre que servirán de comunicación ferroviaria entre las márgenes izquierda y derecha de la dársena portuaria, y conectando con el trazado del ferrocarril existente en la margen derecha. Con esta solución sé desafecta el ferrocarril para uso portuario en el muelle de Tablada y en el puente de Delicias. Este último se propone utilizar para el cierre de la línea 4 del metro en superficie con el apeadero ferroviario de Virgen del Rocío.

Dado que la actuación afecta al municipio colindante de Dos Hermanas, es necesario consensuar con el la reserva de suelo para permitir que dichas obras puedan construirse cuando las condiciones institucionales así lo determinen.



3 LA TRANSFORMACIÓN DE LAS INSTALACIONES DEL CTM DE LA NEGRILLA PARA DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍAS

La insostenibilidad de la posición de La Negrilla, a corto-medio plazo, para satisfacer la demanda de actividades empresariales relacionadas con la Logística y el Transporte se justifica por los siguientes aspectos y tendencias:

- La saturación de las instalaciones programadas debido a la limitada superficie disponible y la ausencia de previsión futura para su ampliación.
- La previsión de crecimiento de las actividades logísticas y Empresariales en Sevilla, por su posición geográfica regional y nacional como centro estratégico para la instalación de este tipo de complejos de actividades económicas en relación con la distribución de mercancías en el valle del Guadalquivir en dirección a Huelva y Cádiz, y hacia la Costa del Sol.
- El crecimiento de la periferia urbana de Sevilla en dirección este a lo largo del corredor de la autovía A-92, supondrá la reducción de las condiciones de accesibilidad, que a medio-largo plazo y de acuerdo con la previsible expansión de las actividades logísticas disminuirá su potencialidad, pudiendo obligar a los operadores hacia otros espacios de mayor accesibilidad.

Por ello, las instalaciones actuales del CTM se proponen su reconversión progresiva en un Centro de Distribución de Mercancías en la ciudad de Sevilla. Su posición favorable respecto a la accesibilidad con la red viaria principal de la ciudad, con el corredor industrial de la carretera de Málaga y con los polígonos industriales urbanos (Calonge, Store, Ctra. Amarilla y Polígono Aeropuerto principalmente), convierten a dicho Centro en lugar optimo para desarrollar actividades logísticas relacionadas con las mercancías urbanas.

4 LA TERMINAL DE CARGA DEL AEROPUERTO DE SAN PABLO

Dentro de la estrategia general para potenciar las terminales y plataformas logísticas para el transporte de mercancías, el Plan es favorable a la ampliación de la terminal de carga del aeropuerto de acuerdo con las previsiones del Plan Director del aeropuerto de Sevilla. Aunque se trata de un potencial insuficientemente desarrollado en el mercado de la logística de las mercancías, y basado fundamentalmente en el transporte de paquetería urgente y productos perecederos, tiene mucho potencial debido al alto valor añadido de las mercancías transportadas en comparación con la mercancía convencional.