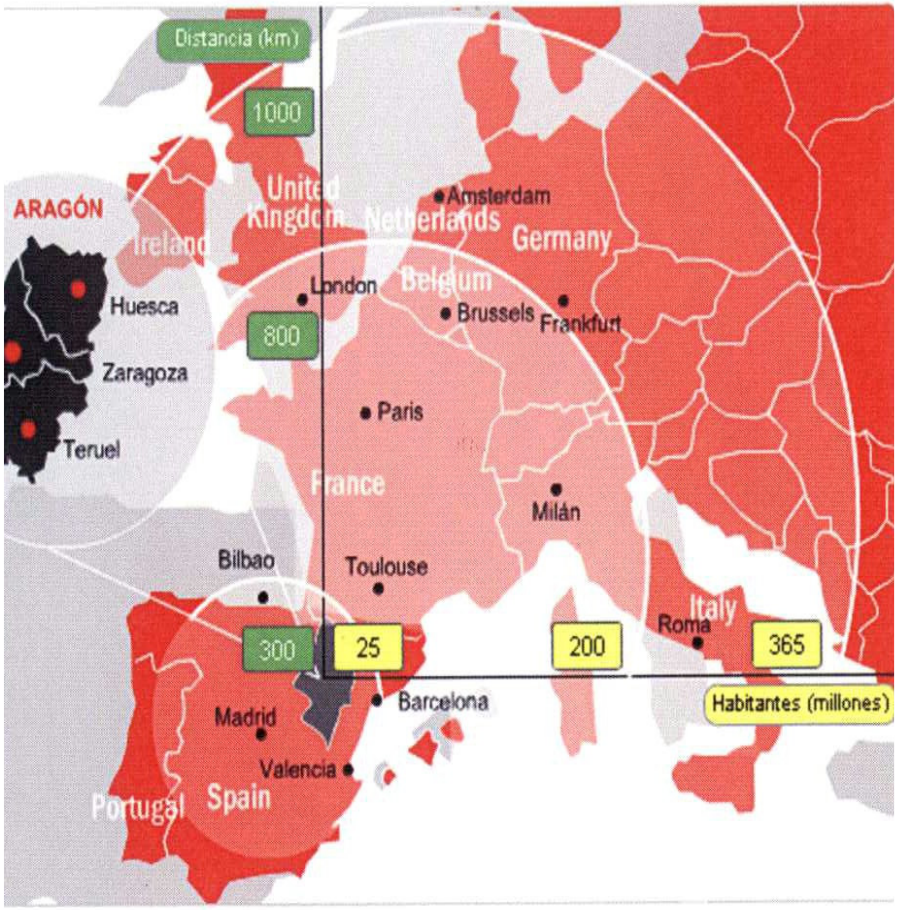
Polígono Industrial el Zafranar - Mallén

EXPOCITY

Introducción

- Este documento busca transmitirle las ventajas y características del polígono industrial El Zafranar, situado en Mallén .
- Venta de naves.
- Venta de parcelas
- Parcelas desde 1.000m2 en adelante.
- Ubicación estratégica.
- Inmejorables vías de comunicación.



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**.

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	**PLAZA**
PLATAFORMA LOGISTICA HUESCA	**PLHUS**
PLATAFORMA LOGISTICA TERUEL	**PLATEA**
PLATAFORMA LOGISTICA FRAGA	**PLFRAGA**

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

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 .

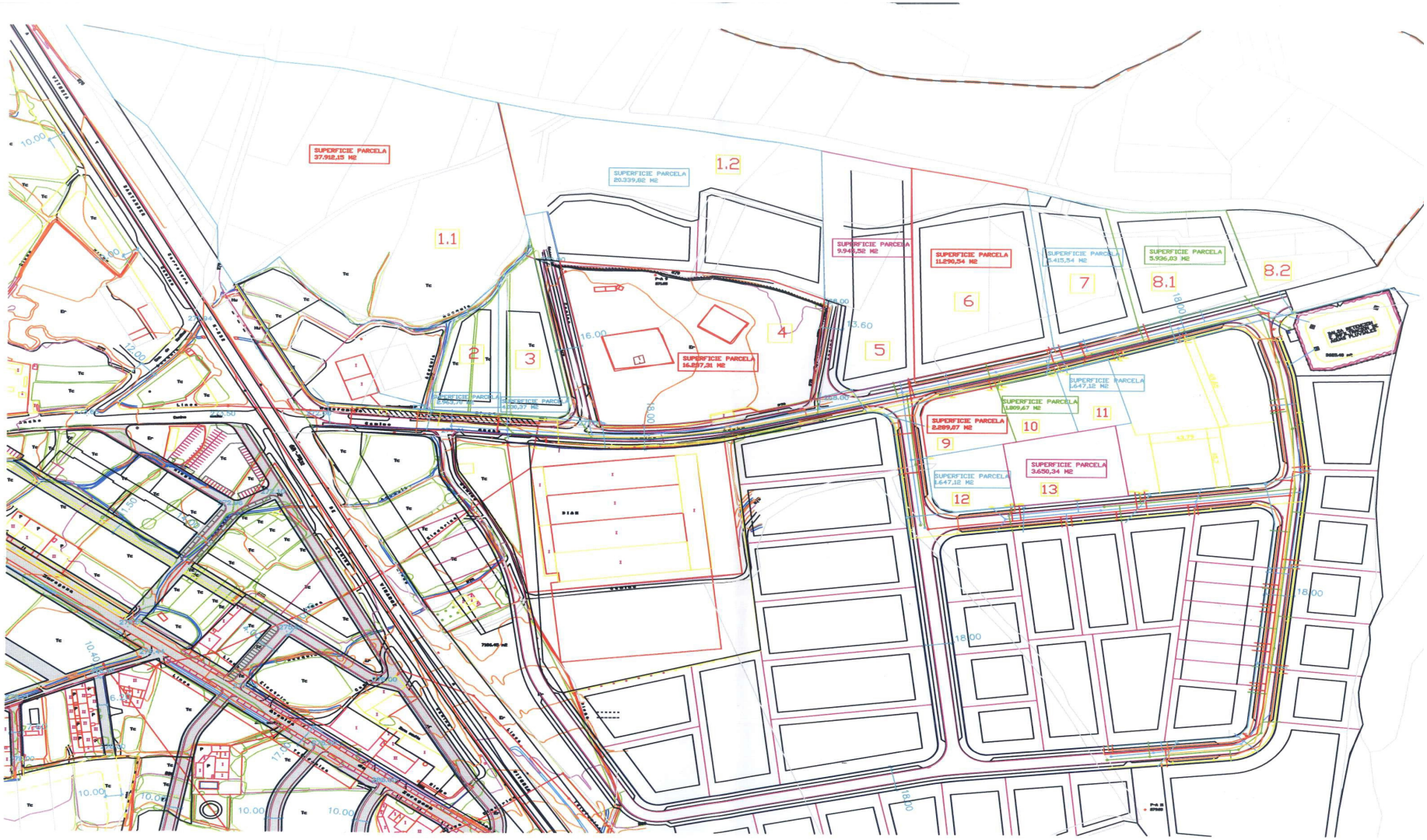
Normas urbanísticas Polígono el Zafranar

- Suelo disponible 130.000 m2.
- Uso dominantes Industrial.
- Edificabilidad 0.6 m/m.
- Ocupación máxima: 60%.
- Altura máxima: 12 m.
- Anchura mínima fachada: 15 m.
- Retranqueos a fachada: 10 m.
- Retranqueos: Posterior y Lateral 5 m.

Precio industrial urbanizado desde 24 Eur m2.

Vista aérea Polígono El Zafranar

Reparcelación Polígono El Zafranar



Información de prensa con relación a las carreteras

HOYARAGON

"Haríamos muchas más cosas si creyéramos que son muchas menos las imposibles". G. Lamoignan 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 Almunia 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, podrían 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 complementar 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 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 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

EL DATO

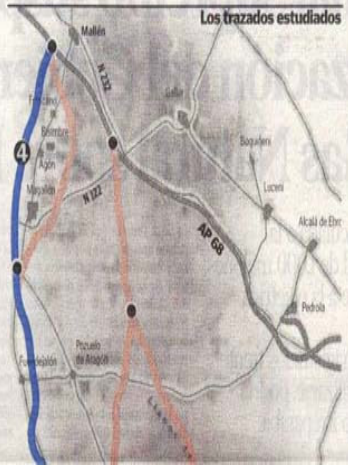
66,2

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 discurrirán 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:

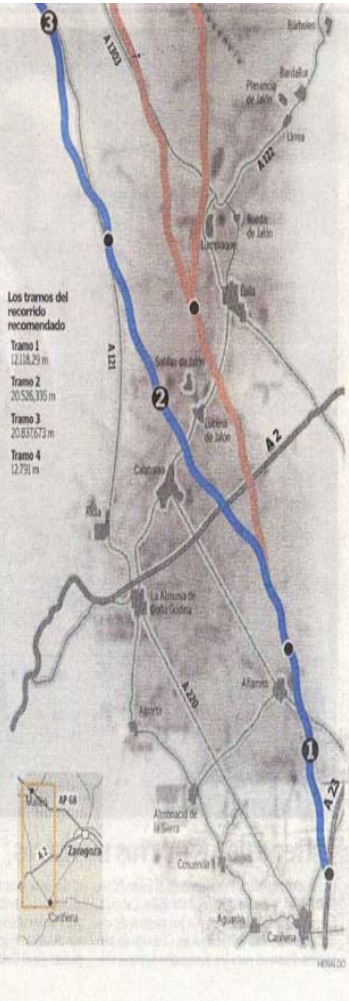
- **Peaje convencional.** Se descarta, puesto que no podría rentabilizar los 205 millones de euros que tienen como coste estimado las obras.
- **Peaje en sombra.** Al contrario que en la primera autopista autonómica, se desaconseja, puesto que en los 30 años de concesión supondría a la DGA un desembolso 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 financiaría con el peaje convencional y el resto con el peaje en sombra.



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 escalonarlas. 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.

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 Queles cuando esté en funcionamiento la autovía Madrid-Medinaceli-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.**



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

País Vasco

Huesca

Futura Autopista Autonómica de Aragón →

Madrid

Barcelona

Valencia

Castellón

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 publicas y subvenciones.
- Condiciones de financiación y otros trámites.
- Evaluación y prevención de riesgos laborales. Salud laboral.

EXPOCITY

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