grupales sea mucho más dinámicas y por tanto productivas a la hora de correlacionar los propios proyectos.

A modo de conclusión constatar que la experiencia ha sido gratificante y espero que tanto mi proyecto como el de mis compañeros lleguen a buen puerto por el bien de nuestro maravilloso territorio.

Ilustración 2º. "Cartel PROGRAMA PUENTES". Internet

PROGRAMA **PUENTES**

PRÁCTICAS UNIVERSITARIAS EN TERRITORIOS SOSTENIBLES

TRABAJO FIN DE PRÁCTICAS (TFP)

PROYECTO DE APLICACIÓN DE LA AGENDA URBANA

ESTUDIO DE FACTIBILIDAD PARA LA CREACON DE UN CENTRO DE TRANSPORTES Y MERCANCIAS EN LA COMARCA DE BAZA

[BAZA (MANCOMUNIDAD DE BAZA)]

JOAQUÍN CÁNDIDO RUBIO SÁNCHEZ

[31/12/2021]

Diputación de Granada
Avanzamos junt@s

UNIVERSIDAD DE GRANADA

consejo SOCIAL
DE LA UNIVERSIDAD DE GRANADA

AGENDAURBANA GRANADA2030

EL PROYECTO DE APLICACIÓN EN AGENDA URBANA (PAU)

1	Proyecto de intervención para la aplicación de la agenda urbana.		Pg 4-13
	1.1	Objetivos específicos del proyecto de intervención.	Pg 4
	1.2	Rescate y tratamiento de información de partida.	Pg 4-5
	1.3	Diagnóstico de situación.	Pg 5-6
	1.4	Estudio de casos similares y buenas prácticas.	Pg 6-13
2	Formulación del problema y evaluación de soluciones.		Pg 13-18
3	Proyecto de Aplicación de Agenda Urbana.		Pg 18-24
	3.1	Denominación.	Pg 18
	3.2	Objetivos.	Pg 18-24
	3.3	Planteamiento general.	Pg 24-34
	3.4	Actores y roles en el proyecto.	Pg 34-36
	3.5	Recursos necesarios y posibles	Pg 36-41
	3.6	Fases para su implantación	Pg 41-43
	3.7	Hoja de ruta municipal propuesta para el desarrollo del proyecto.	Pg 43-52
	3.8	Análisis de factibilidad para su desarrollo o Resumen del estudio de viabilidad.	Pg 52-56
	3.9	Incorporación y análisis de la perspectiva de género en el proyecto.	Pg 56-60

3.10 Diseños previos, infografías, mapas, desarrollo 3D, etc.… Pg 60-65

3.11 Consecución de objetivos en relación al proyecto. Pg 65-67

4 Bibliografía. Pg 67-70

Anexos

Anexo 1. Presentación del proyecto en Power Point.

Anexo 2. Reportaje gráfico.

Anexo 3. Ficha de proyecto de la entidad local.

Anexo 4. Estudio de viabilidad económico-financiera (si procede).

PROYECTO DE INTERVENCIÓN PARA LA APLICACIÓN DE LA AGENDA URBANA (PAU)

1 PROYECTO DE INTERVENCIÓN PARA LA APLICACIÓN DE LA AGENDA URBANA.

1.1 OBJETIVOS ESPECÍFICOS DEL PROYECTO DE INTERVENCIÓN.

- Contribuir a la reversión de la despoblación (Reto 2 de la AUCB).

- Conectar a la comarca con el Eje Mediterráneo-Levante (Reto 5 de la AUCB).

1.2 RESCATE Y TRATAMIENTO DE INFORMACIÓN DE PARTIDA.

Para la elaboración del trabajo se han empleado una serie de fuentes de información.

Hemos querido clasificar dichas fuentes atendiendo la relevancia a la hora de aplicarla a la estructura del trabajo.

- Fuentes de Información primaria: Se ha rescatado información sobre el sector y las empresas del entorno que lo configuran a través de bases de datos como el Instituto Nacional de Estadística (INE), el Sistema de información Multiterriotorial de Andalucía (SIMA), y las propias Agendas urbanas.

- Fuentes de Información secundaria: Fuentes que nuestro parecer complementan las fuentes primarias de información, como puede ser el informe de la Confederación Granadina de Empresarios (CGE) “La Economía Granadina tras un Año de Pandemia.”

- Entrevistas con Operadores Locales: Con la finalidad de dotar con un carácter realista y dinámico a nuestro proyecto, se han realizado una serie de reuniones y entrevistas con todo tipo de agentes y operadores del territorio que nos ha permitido conocer en profundidad el territorio donde se prevé acometer el proyecto.

- Proyectos considerados “Buenas Prácticas”: Material idóneo a la hora de conocer experiencias de otros proyectos del sector que nos ha permitido detectar oportunidades y amenazas a la hora de plantear el nuestro.

-Consideraciones legales/Legislación: Todos los requisitos legales que se deben cumplir para poner en marcha el proyecto, es importante identificar cualquier tipo de limitación legal que de alguna forma pueda comprometer el proyecto.

- Recursos Informáticos: Las fuentes consultadas en internet y los programas utilizados que han dado forma al estudio del proyecto.

1.3 DIAGNÓSTICO DE SITUACIÓN.

En la comarca de Baza, no existe una oferta inmobiliaria adecuada para el desarrollo del sector industrial (concretamente el logístico y del transporte) por lo que en los últimos años hemos visto como cualquier propuesta relacionada con el crecimiento del sector, ha sido poco planificado y en ocasiones mal articulada. La falta de consenso entre la administración publica y el ámbito privado han provocado que desde el desarrollo de almacenes o parques industriales hasta el ampliar el terreno privado por necesidad comercial hayan quedado en una incógnita constante. Además, un sector como el transporte necesita unas condiciones básicas para asegurar su adecuado funcionamiento como puede ser el de dotar con una oferta consistente y atractiva servicios complementarios, una mejor habilitación industrial anexa o infraestructuras que posibiliten la introducción del e-commerce en la cadena de valor de las empresas o una mejora de la misma e interconexión con los principales focos de demanda. Para analizar la situación con la que parte el proyecto, se ha visto conveniente analizar de manera analítica la situación del sector logístico y del transporte a nivel mundial, la situación en la que nos encontramos tras la etapa más dura de la pandemia en la provincia de Granada y por último analizar la situación que presenta a día de hoy la Comarca de Baza.

Es difícil dar conclusiones a la hora de analizar la situación del sector logístico y del transporte tras un periodo tan convulso como el vivido por la sociedad moderna con la pandemia de la COVID 19.

El impacto producido por la COVID 19 ha tenido un carácter heterogéneo, debido a la gran diversidad y número de actores que presenta el sector. Es comprensible y casi lógico asegurar que, si centramos el enfoque del análisis al transporte de pasajeros, evidentemente la serie de restricciones por parte del Gobierno han hecho mella en el número de vuelos comerciales, uso de trenes, autobuses y cruceros realizados respecto

al año anterior. No obstante, si cambiamos de enfoque y dedicamos nuestros esfuerzos a analizar el comportamiento del transporte de mercancía o carga, vemos como ha tenido un impacto muy diferente, incluso podemos decir que se ha producido un incremento notorio.

Lo mismo podemos decir con la logística.

Los hábitos de consumo asentados en la sociedad reciente ponen de manifiesto que incluso cuando se paraliza el mundo por factores determinantes como puede ser una pandemia mundial, la producción no puede permitirse parar, y en el apartado de la logística, el boom del comercio electrónico ha generado durante el 2020 un crecimiento del sector logístico, postulándose como agente clave a la hora de desarrollar el sector en el presente y futuro.

1.4 ESTUDIO DE CASOS SIMILARES Y BUENAS PRÁCTICAS.

El "Estudio de Factibilidad para la Creación de un Centro de Transportes y Mercancías en la Comarca de Baza" necesita observar y comprender su entorno a la hora de su puesta en marcha.

Por lo tanto, es necesario analizar qué proyectos de la misma índole han conseguido concluir de manera satisfactoria y como han conseguido los objetivos propuestos con el fin de dotar con esa dosis extra de experiencia y filosofía de adaptación al proyecto.

Por lo tanto, a continuación, exponemos algunos casos del sector que de una forma u otra deberían influir en el.

• LOGISTICA COLABORATIVA:

El primero no es un caso en particular, sino que es un estudio entorno a los desafíos que ofrece el sector logístico tras la pandemia y el uso de la logística colaborativa como generadora de valor.

A grandes rasgos surge cuando unimos los conceptos de "logística y colaboración" siendo la definición extraída del Foro Logístico de Buenos Aires (2020) como *"compartir operaciones y/o recursos y/o servicios entre distintos actores de una o de distintas redes de suministro, sean estas competidoras o no, a efectos de mantener o mejorar el nivel de servicio logístico, con disminución del coste y el aumento de la flexibilidad operativa".*

En el apartado de este estudio "Planteamiento General" destacamos la excesiva individualizada por parte de los agentes privados a la hora de plantear soluciones o enfrentarse a problemas por lo que creemos que puede ser una buena metodología a promulgar para mejorar el servicio logístico ofrecido.

Para desarrollar la co-ayuda y las estrategias colaborativas, es fundamental compartir una serie de valores "base" de dicha estrategia:

- Confianza.

- Transparencia.

- Comunicación.

- Solidaridad.

Que darán una serie de colaboraciones categorizadas por "tipos" de acuerdo al mercado objetivo.

• Tipo 1º:

"Empresas y/o redes de suministro que compiten entre sí por el mismo mercado".

Un ejemplo del tipo 1º, este surge cuando existen dificultades a la hora de la hacer entrega de productos al consumidor final y se producen unos costes elevados→"última milla".

Un planteamiento de "Logística Colaborativa" confeccionaría un sistema de puntos de entrega entre varias empresas con el fin de usarlo de manera unificada consiguiendo mejorar el servicio ofrecido al consumidor final y rebajar el coste de las entregas.

Resulta una solución acertada a la problemática de la "ultima milla" con el creciente aumento del e-commerce.

• Tipo 2º:

"Entre empresas y/o redes de suministros que no compiten entre sí por el mismo mercado".

A grandes rasgos, surge cuando una empresa utiliza recursos o infraestructuras de otra organización para su propia actividad económica. Ha proliferado debido al aumento de la demanda durante la pandemia.

• Tipo 3º:

"Entre actores de una misma red de suministros, ya sea almacenamiento, distribución o comercialización".

Se coordina los medios de transporte frecuentemente utilizados en la búsqueda de la eficiencia en las rutas y tiempos logísticos.

• Tipo 4º:

"Combinación de empresas y/o redes que pertenecen simultáneamente a alguno de los otros tres tipos".

Colaboración bastante usual en las empresas que conforman un parque logístico, donde se hace alianzas para compartir recursos o herramientas.

• Variables a cumplir: Las variables en las que se apoya la "*Logística colaborativa*"**.**

- Cultura colaborativa.

- Visión y Misión alineadas.

- Estructuras similares.

- Formalización de los acuerdos.

- Liderazgo.

- Tiempos en los procesos.

- Herramientas de control y medición de los beneficios colaborativos.

• **Generación de Vínculos Colaborativos:** El camino a recorrer para generar vínculos colaborativos.

- Situación de contexto: Como reaccionan las empresas ante situaciones complicadas en su sector. Ej. (Intentar que las relaciones surgidas por la pandemia del coronavirus se conserven con el tiempo).

- Asociaciones o Instituciones relacionadas con la industria: Consenso entre asociaciones o instituciones dan lugar a la generación de una planificación estratégica del sector y puede estar basada en el espíritu colaborativa comentado.

- Instituciones gubernamentales y educativas: que no solo se impliquen de manera inicial o por intereses de otra índole, sino que apuesten por crear situaciones favorables que generen esos vínculos.

- Lideres visionarios: Personal que conozcan las ventajas colaborativas e identifiquen situaciones en las que se puedan aprovechar.

- Contactos personales y otros: Cualquier persona puede estimular la generación de contactos o tender puentes que faciliten el encuentro de organizaciones, instituciones o asociaciones que compartan la visión común de aplicar el espíritu colaborativo a largo plazo.

• ***Clúster:*** *"concentraciones geográficas de empresas e instituciones interconectadas que actúan en determinado campo"* concepción que comparte muchas similitudes y estructuras con la Logística Colaborativa pero la diferencia radica en la manera en la que se produce la sinergia (de manera más vertical que la propuesta por este estudio).

No obstante, también nos parece una relación colaborativa interesante para nuestro proyecto.

A modo de conclusión comentar , que la aplicación de la "Logística colaborativa" nos parece una herramienta muy interesante como generadora de ventajas competitivas en entornos con situación económica delicada y la incertidumbre generada por el transcurso de la pandemia pero somos conscientes de que requiere un nivel de organización logístico exigente ya no solo por parte de las propias empresas de un centro o parque logístico , sino del compromiso de las entidades locales e instituciones del territorio.

Ilustración 3º. Ejemplo visual: "Logística Colaborativa". Internet

• Illescas Green Logistics Park.

Proyecto el cual consideramos ejemplo de buenas prácticas ya que promulga una visión, estructura y visión con un elevado nivel de semejanza a lo propuesto por el "Estudio de Factibilidad para la Creación de un Centro de Transportes y Mercancías en la Comarca de Baza".

Illescas Green Logistics Park forma parte del primer parque eco industrial de España y aboga por la integración de la sostenibilidad y eco-urbanismo en los polígonos industriales logísticos.

Ilustración 4.Imagen instalaciones" Illescas Green Logistics Park". Internet

También cuenta con

- Ubicación estratégica clave: → 36 km del centro de Madrid.

- Presenta una alta disponibilidad de terreno usable.

- Accesos conectados a las principales redes de comunicación peninsular. Ej. (A-42, CM-41, A-5 O A-4).

- Sostenibilidad: Cuenta con medidas para compensar las emisiones de CO2, paneles fotovoltaicos incluidos en el diseño de todos los edificios. Y esperan la certificación BREEAM.

  ***Certificación BREEAM*.** Método internacional que permite medir el grado sostenibilidad ambiental de los edificios.

  En la actualidad podemos encontrar distintas maneras de medir el grado de sostenibilidad ambiental que presentan los inmuebles.

Los certificados van desde la A hasta la G siendo la primera la más favorable.

En la práctica, sin contar con el beneficio a nivel social y medioambiental que aporta el poseer la certificación se ha demostrado que los edificios con dicha certificación ofrecen mayor retorno de inversión e ingresos en su explotación por lo que recomendamos encarecidamente conseguir dicho certificado en el momento de construir cualquier inmueble que forme parte del centro de transportes de mercancías.

• Madrid Plataforma Logística (MPL).

Fue fundada en 2008, con la misma misión de coordinar y articular la plataforma logística de la Comunidad de Madrid junto con los agentes más relevantes (públicos y privados) de la comunidad logística de la región.

• Objetivos:

- 1º Favorecer la coordinación entre los miembros de la comunidad logística de Madrid.
- 2º Identificar oportunidades que propicien un incremento en la competitividad de la plataforma logística de Madrid:
- 3º Establecer planes de actuación a medio y largo plazo en relación con el desarrollo de las infraestructuras y la formación de las personas.
- 4º Promover el sector madrileño de la logística y la distribución en el ámbito internacional.
- 5º Promocionar un foro de consenso y discusión donde todos los miembros de la comunidad logística sean escuchados.
- 6º Analizar y evaluar las "Buenas Prácticas" e innovaciones en el transporte intermodal.
- 7º Incentivar la cooperación entre el sector público y privado en la gestión y promoción de intereses comunes.
- 8º Favorecer la investigación y el desarrollo tecnológico en el sector.
- 9º Colaborar activamente con la Comisión Europea en el desarrollo de políticas de fomento del transporte intermodal.

• EL Puerto Seco de Antequera (PSA).

Esta zona logística e industrial ha sido concebida con la misión de ser referente en la comunicación del transporte nacional y la logística internacional.

Tiene la función de ser un centro estratégico de intercambio favoreciendo la comunicación entre los puertos de Málaga y Algeciras y los corredores ferroviarios del atlántico y mediterráneo.

Se prevé que contribuirá en la integración de actividades y servicios con una dimensión energética en la búsqueda de la autonomía energética y el compromiso de la huella carbono 0. Su localización prevé acompañar al desarrollo de las actividades logísticas nacionales hacia Europa y África.

Virtudes:

- Emplazamiento estratégico: Parque con estatuto portuario en el sur de España con la capacidad de ser un núcleo comercia estratégico. Configurado para ofrecer conexión de entra o salida de los ejes ferroviarios con acceso directo a Europa, África, América y Asia desde el mediterráneo. Donde Se encuentra situada en lo que se considera "centro de la primera zona marítima de España y la quinta zona portuaria de Europa y cuenta con la proximidad de los puertos de Algeciras, Málaga y Cádiz a su favor. Se encargará de recibir el trafico procedente del Estrecho de Gibraltar (Uno de los focos de intercambio comercial marítimo más importantes el mundo).

Ilustración 5º. Imagen conceptual "Influencia Corredor Mediterráneo". Internet

- Dimensión energética sostenible: Enfoque medioambiental basado en la sostenibilidad. Actualmente persigue la autonomía energética y el compromiso

huella de carbono 0. Prevé contar con una central eléctrica de hidrogeno lo que incentivaría el relevo del transporte en la zona.

- Parque multiactividad: Cubrirá los tres sectores mediante servicios logísticos e industriales.

- Generadora de empleo y favorecedora de consenso entre el sector público y privado.

2 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA Y PRIMERA EVALUACIÓN DE SOLUCIONES.

El problema que presenta la Comarca de Baza y el cual han sido propuestos para corregir mediante los retos de la AUCB están basados en una investigación de carácter cualitativo tipo "Delphi" realizada por la estructura organizativa generadora de la agenda.

El resultado "ha sido una valoración muy baja de la situación actual, siendo este uno de los principales revulsivos que genera un entorno con un amplio deseo de cambiar la situación mediante el aprovechamiento de los recursos que tiene la Comarca.

De manera paralela. resulta es esperanzadora la alta valoración de la calidad de vida y la sensación arraigo de la población con el entorno natural y el deseo de conectar la esfera productiva privada con la administración pública para hacer frente a los retos que presenta el territorio.

En cuanto a las estadísticas, los datos reflejan:

- 1º Pérdida de población.
- 2º Déficit de infraestructuras o tejido empresarial incapaz de aumentar su actividad económica por si sola a corto plazo
- 3º Alta temporalidad y precariedad laboral.
- 4º Falta de un motor económico desarrollado.
- 5ºDiferencias acusadas en las rentas disponibles (renta media y pensiones), en comparación con los niveles que presenta la provincia de Granada y la media de Andalucía" que se traduce en bajos niveles de inversión.
- 6ºGran dispersión de los núcleos urbanos conectados por "cercanía" (Puede no traducirse en eficacia a la hora de accesibilidad).

DAFO AUCB

Cuadro 1: DAFO Comarca de Baza

DEBILIDADES	Cod	Eje	AMENAZAS	Cod	Eje
Escasa renta personal	D1	7	Pérdida de talento	A1	6
Despoblación juvenil	D2	1	Escaso espíritu emprendedor	A2	7
Envejecimiento superior a la media andaluza	D3	6	Déficit de inversión en infraestructuras e inversión pública	A3	1
Estructura laboral dependiente del subsidio y economía sumergida	D4	7	Aumento de la demanda de servicios para personas mayores y con discapacidad	A4	6
Inexistencia de un motor principal de desarrollo económico y social	D5	7	Explotaciones agrarias y ganaderas gestionadas por empresas foráneas	A5	3
Autovía de Almanzora	D6	5	Estado control del uso Agua	A6	3
Creencia de que la administración ha favorecido a otros territorios	D7	10	Sucesión de grandes proyectos que no han tenido el efecto esperado	A7	10
Excesiva temporalidad laboral	D8	7	Desigual relación espacial con los pueblos, pueblos más unidos y más distantes	A8	1
Empresas con tamaño muy reducido	D9	7	Desigual oferta de viviendas. Poblaciones sin oferta	A9	8
Reducido número de plazas turísticas	D10	7	Concentración de la población en grandes urbes	A10	2
Falta de relevo generacional en la agricultura y ganadería	D11	4	Mayor dinamismo económico de territorios cercanos	A11	7
Escaso aprecio de los valores agrícolas por la población joven	D12	4			
Servicio público del Agua y depuración	D13	3			
Abastecimiento eléctrico	D14	2			
Digitalización del comercio	D15	9			
Acceso a internet desigual	D16	9			
Baja capacidad de influencia del sector empresarial y social	D17	10			
Movilidad dependiente del coche personal	D18	5			

Ilustración 6º: Cuadro 1º: DAFO Comarca de Baza-Ejes de actuación AUE

FORTALEZAS	Cod	Eje	OPORTUNIDADES	Cod	Eje
Calidad de vida	F1	2	Posición estratégica regional para integrar cadenas de valor Jaén-Granada- Almería- Murcia	O1	1
Precio de la vivienda	F2	8	Autovía del 92	O2	5
Belleza del Paisaje	F3	1	Declaración de Geoparque	O3	1
Clima, precipitaciones	F4	3	Línea eléctrica 400	O4	3
Calidad del aire	F5	3	Cambio de tendencia social de aprecio por el entorno rural frente al de Gran Ciudad	O5	2
Gran territorio para cultivar, extensivo y regadío	F6	4	Necesidad nacional / europea de garantizar el suministro de alimentos sostenibles	O6	4
Grandes recursos naturales, Sierra, Pantanos, productos agrícolas especializados	F7	1	Aumento de tendencias por el gusto del turismo rural	O7	1
Cercanía entre la mayor parte de los pueblos de la Comarca	F8	2	Plan de descarbonizacón del País	O8	4
Tradición Agrícola y Ganadera	F9	4	Incremento de las posibilidades del teletrabajo	O9	9
Iniciativas particulares empresariales	F10	7	Instalación de fibra óptica	O10	9
Explotaciones agrícolas rentables	F11	4	Nuevo concepto europeo de la agricultura sostenible y seguridad alimentaria	O11	4
Actitud positiva de las personas que han participado en la Agenda Urbana	F12	10			
Plantas de generación eléctrica verde	F13	4			
Patrimonio cultural y monumental	F14	1			
Empresas de logística por carretera	F15	5			

Ilustración 7º: Cuadro 2º: DAFO Comarca de Baza-Ejes de actuación AUE

El DAFO de la AUCB expone de manera sintética los retos a completar de la Comarca de Baza, (el cual comparte similitudes con los DAFOS de elaboración propia encontrados en puntos posteriores del estudio).

1.- Provocar un consenso: *El ámbito de la gestión pública, la dirección empresarial y las organizaciones sociales deben iniciar una relación de cooperación público- social - privada que pase a la acción y obtenga pequeños éxitos. Este reto debe superar una opinión generalizada de "última oportunidad" para el territorio.*

2.- Revertir la Despoblación: *Estrategias de colaboración para la creación de actividad económica y social para que los jóvenes puedan quedarse a vivir en la Comarca y vuelvan*

los que ya se han ido. Permitir que el talento se quede y vuelva. Crear los servicios necesarios para que las personas mayores puedan continuar viviendo en la Comarca.

***3.- Utilizar la declaración del Geoparque**: Definir una estrategia para aprovechar la notoriedad del territorio, fomentar el orgullo de pertenencia y proponer una relación de inclusión que sea beneficiosa para la Comarca. Compatibilizar la generación de energía eléctrica verde, el turismo rural y la agricultura.*

***4.- Especializarse en el sector Agro**: Aprovechar el mayor recurso de la Comarca y desarrollar la industria agraria y ganadera, respetuosa con el agua y el medio ambiente, para competir en toda la cadena de valor de la alimentación: investigación, producción, transformación y comercialización.*

***5.- Conectar la Comarca de Baza con el eje del Mediterráneo**: Establecer alianzas de cooperación con las Comarcas de Huéscar, Guadix, Almería, Murcia y Jaén. Mejorar la posición de la Comarca de Baza en las estructuras de los grandes ejes de las cadenas de valor, de producción, transformación y logísticas del Mediterráneo*.

El conjunto de soluciones que proponemos es.

- 1º Modificar la visión o imagen colectiva que transmite la comarca desde fuera: Se traduce en realizar una serie de cambios que provoquen una renovación de imagen para aumentar el nivel de atracción en todos los ámbitos de la comarca, provocando un cambio de paradigma y un aumento en las posibilidades a la hora que tiene de desarrollarse el territorio.

- 2º Mejorar el sentimiento de pertenencia: Conseguir que la población valore su entorno de manera positiva, sea capaz de conservarlo/mejorarlo.

- 3º Incentivar el carácter emprendedor del territorio. O por lo menos reducir las barreras a las que se enfrenta alguien con ideas de índole tractor o de revulsivo

- 4º Articular proyectos capaces de introducir mejoras en los sectores Agro-industriales y de turismo rural tales como la electrificación, mejora en la fase de explotación de recursos tan importantes como son el agua o la tierra, coordinar la estrategia del Geoparque, donde se articule a la Comarca de manera interna junto con las Comarcas limítrofes.

- 5º Aprovechar el eje A-92 y apostar por la entrada al Corredor Mediterráneo, la cual ha sido diseñada para “conectar” a grandes rasgos las transacciones comerciales del Norte

de África con Europa. Es imperdonable no situar a la Comarca dentro de esta cadena de valor la cual se espera ser clave en el futuro más inmediato para el sector del transporte y la logística nacional.

Existe una coincidencia casi unánime respecto a la visión de futuro desea, que se circunscribe a la "Recuperación de población que ha emigrado, e incluso foráneos atraídos por calidad de vida, un sistema de calidad de vida sostenible medioambiental y económicamente". Sin embargo, en opinión del equipo redactor, no se ha declarado una visión, con consenso, de posicionamiento más allá de resolver su principal problema, es decir: no se hace referencia a cómo alcanzar esa posición deseada.

Por último, la valoración realizada por el presidente de la Asociación de Empresarios del Altiplano de Granada, José Antonio Lucha refleja de manera sintética los "Retos" Y "Oportunidades" del territorio y vemos como continua con la transversalidad anteriormente propuesta por la AUCB.

<< Más allá de la digitalización y la internacionalización, para ser competitivas las empresas de la comarca del Altiplano necesitan con urgencia la puesta en marcha de medidas que van desde la mejora y simplificación administrativa (tanto para la creación de empresas como para el desarrollo de proyectos) hasta la mejora de infraestructuras críticas como la línea férrea Guadix-Baza-Lorca, la Autovía del Mármol, la Autovía Cúllar-Huéscar-Caravaca, la infraestructura de riego de la vega o la conexión con Úbeda, pasando por la formación agrícola o los planes de asesoramiento personalizado para garantizar la continuidad de las empresas familiares.

Asegurar que la administración es "vital" para facilitar el crecimiento empresarial del territorio, puesto que le corresponde "la inversión en infraestructuras, en servicios y en medios para equilibrar los territorios", respondiendo así a la "deuda histórica" con el Altiplano. Además, Lucha también cree pide a la administración que favorezca la colaboración público-privada, también en el sector agrario, y que diseñe un Plan Nacional de apoyo al campo basado en la innovación, la formación, la producción y la comercialización que acompañe al plan de recuperación del mundo rural y que permita a los ciudadanos vivir de la actividad agraria y ganadera.

Los fondos europeos, que podrán impulsar buena parte de estos proyectos pendientes, solo serán útiles si se basan en la colaboración con el sector privado. "Las dudas en cuanto a la tramitación, elaboración de proyectos y desarrollo de los mismos deben ser resueltas cuanto antes para que nuestras empresas puedan aspirar a estas ayudas",

indica José Antonio Lucha, que cree que los Next Generation deben servir para igualar las condiciones en las que compiten las empresas de este territorio. El presidente de los empresarios del Altiplano asegura que la comarca ofrece oportunidades únicas por su ubicación, por lo que apuesta por la instalación de una 'ciudad del transporte', con una gran superficie y centro logístico, que beneficie la implantación de plataformas empresariales que suministren a toda Andalucía y al norte de África, además del Levante español.

Los otros dos pilares de la economía del Altiplano, la agricultura y el turismo, también tienen un potencial enorme, pero hay que tomar medidas ya para consolidar su peso y su capacidad para generar empleo y riqueza. En el sector primario, es necesario "crear una mentalidad empresarial, unir fuerzas y formar empresas agrícolas que sean competitivas". En el ámbito turístico, el Altiplano destaca como destino de turismo de interior y naturaleza, pero solo podrá sacarles el máximo partido a sus recursos turísticos si se mejoran las infraestructuras y se fortalece el tejido empresarial.>>

3 PROYECTO DE APLICACIÓN DE AGENDA URBANA.

3.1 DENOMINACIÓN.

La denominación del proyecto de aplicación de Agenda Urbana es el de "Estudio de Factibilidad para la Creación de un Centro de Transportes y Mercancías en la Comarca de Baza".

Forma parte de una serie de proyectos que la Mancomunidad de Municipios de Baza, a través del programa de concertación de la Diputación de Granada, ha impulsado con la elaboración de la Agenda Urbana de la Comarca de Baza (AUCB en adelante) en el 2020.

Mediante el uso de la AUCB se han planteado una serie de objetivos específicos y acciones de ejecución recogidos en grupos de trabajo donde poder estructurar la serie de retos y objetivos a los que se enfrenta la Comarca.

3.2 OBJETIVOS.

El Objetivo central del proyecto es el de promover el diseño y valorar las posibilidades técnicas, así como la viabilidad económica de la implantación en la Comarca de Baza de un centro de Transportes y Mercancías (CTM) que permita la valorización de la situación estratégica de la Comarca como nudo de comunicación del interior de Andalucía con el Levante y con todo el Corredor Mediterráneo.

A partir del objetivo central, se plantean una serie de objetivos más específicos como puede ser el de dar cumplimiento dos de los principales retos de la AUCB, a saber,

- Contribuir a la reversión de la despoblación (Reto 2 de la AUCB).

- Conectar a la Comarca con el Eje Mediterráneo-Levante (Reto 5 de la AUCB).

De manera detallada, los retos planteados por la AUCB son objetivos específicos para la Comarca con sus correspondientes acciones de ejecución y grupos de trabajo, no obstante, estos objetivos funcionan en sintonía con los objetivos de la Agenda Urbana Española(AUE en adelante) , concibiéndose como un documento estratégico que aunque sin presentar un carácter normativo , abandera las bases en las que debe constituirse los nuevos modelos y visiones del Urbanismo recientemente denominado "Urbanismo 1.0" en los que destaca su flexibilización y su carácter integrador y actualizable.

Por lo tanto, la AUE plantea una serie de Objetivos de Desarrollo Sostenible acordes con los retos planteados y con la visión estratégica de las tres Agendas Urbanas internacionales.

Estas son:

- 1ºNueva Agenda Urbana de la ONU.

- 2º Agenda Urbana Europea.

- 3ºAgenda 2030.

• 1º Nueva Agenda Urbana (ONU).

Recopila un conjunto de nuevas soluciones donde se abordan problemáticas tales como la emergencia climática, flujos migratorios o guías de buenas prácticas para hacer frente a las pandemias.

Se caracteriza por transferir el conocimiento de manera sintética y accesible teniendo en cuenta a todos los agentes del territorio.

Fue adoptada en la Conferencia de las Naciones Unidos sobre la Vivienda y Desarrollo Urbano Sostenible, (Hábitat III) en Quito (Ecuador) el 20 de octubre de 2016.

• 2º Agenda Urbana Europea.

Aprobada en la Reunión Informal de ministros de Desarrollo Urbano de la UE, celebrada el 30 de mayo de 2016.

Planteada desde su concepción para dar solución a la regulación comunitaria, diseño y gestión más sencilla de los instrumentos de financiación de la UE y por último facilitar el intercambio de conocimiento entre territorios.

• 3º Agenda 2030.

Aprobada por la ONU en 2015 y concebida como una oportunidad para que los países inicien la búsqueda de modelos urbanos conciliadores con el cambio climático y medio ambiente, la igualdad de la mujer desde la educación y la erradicación de la pobreza.

En definitiva, cuenta con 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) constituidos por los planes de acción a ejecutar de las cuales 11 configuran el modelo requerido por las sociedades actuales en las que destaca la sostenibilidad, inclusión, seguridad y resiliencia.

Por último, destacar que todas las agendas anteriormente mencionadas, por el tipo de carácter y estructura que tienen, guardan una estrecha relación entre sí y por lo tanto un alineamiento trasversal entre sus objetivos.

Si nos enfocamos en los Retos 2º y 5º planteados por la AUCB vemos que están fundamentados por objetivos planteados anteriormente por la AUE.

Estos son:

• Reto 2º: Revertir la Despoblación.

- 2. Evitar la dispersión urbana y revitalizar la ciudad existente.

- 5. Favorecer la proximidad y la movilidad sostenible.

- 8. Garantizar el acceso a la Vivienda.

- 9. Liderar y fomentar la innovación digital.

• Reto 5º: Conectar la Comarca de Baza con el eje del Mediterráneo.

- 7. Impulsar y favorecer la Economía Urbana.

- 9. Liderar y fomentar la innovación digital.

• Revertir la Despoblación:

A lo largo de los años, las zonas rurales han ido perdiendo población a favor de las ciudades.

Sin ir más lejos, la pérdida de población en la Comarca de Baza se ha acentuado en la última década, arrojando cifras de entorno a un 13,64% de disminución de su población.

La despoblación ha sido categorizada como un fenómeno complejo debido a que puede ser provocada por diversos motivos como pueden ser el desplazamiento en busca de mejores oportunidades laborales, la imposibilidad de desarrollar proyectos que a su vez terminen generando un entorno de mayor a actividad económica, la acusada deslocalización de servicios públicos (sociales, educativos, sanitarios…) o la poca innovación en el tejido productivo local , siendo estas solamente algunos de los factores que provoquen de manera directa el anteriormente citado “abandono del medio rural”.

Con un territorio inmerso en este circulo vicioso es necesario impulsar los catalogados ***proyectos tractores*** y un proyecto como “Estudio de Factibilidad para la Creación de un Centro de Transportes y Mercancías “reúne las características suficientes para ser denominado como tal.

Este tipo de proyectos deben fomentar la creación de acciones y medidas en los que sea más fácil desarrollar proyectos de manera conjunta por el sector público y privado de manera que incidan de manera contundente en la problemática anteriormente expuesta, cuyo resultado sea el de traer o volver a recibir a los jóvenes formados con capacidad emprendedora y tejido empresarial capaz de regenerar la actividad económico del territorio.

• Algunas de las medidas propuestas son:

- 1º Digitalizar los sectores estratégicos mediante ayudas públicas y colaboración del sector privado.

- 2º Impulsar el emprendimiento local (Está demostrado que existe potencial desaprovechado en el territorio por el simple hecho de no estar recogido en un plan con las acciones a considerar).

- 3º Dotar de incentivos fiscales para las familias.

- 4º Creación de empleo que no se sustenten exclusivamente en la temporalidad y escasa remuneración (Factor que consideramos importante si queremos enfrentarnos con la problemática de la despoblación, sustentada por la capacidad de emancipación escasa y tardía de los jóvenes).

- 5º Incentivar una serie de paquetes o programas cuyo enfoque sea el de facilitar el acceso a la vivienda de los jóvenes, y se les dote de una extensa oferta de inmuebles que garanticen un nivel de habitualidad optimo. Ej. (Programas de rehabilitación, oferta de régimen de alquiler y/o régimen de protección oficial…) Estrechamente relacionada con el punto anterior.

- 6º Aumentar la formación de los jóvenes en el sector agrario/ganadero-industrial e incrementar su coordinación con el sector logístico y del transporte.

- 7º Fomentar la universalidad de la Red (5G) en zonas rurales que permitan adaptarse a los nuevos hábitos de consumo, producción o distribución entre otros, EJ. (Incorporación y consolidación del E-Commerce o del teletrabajo en el sector tras la pandemia).

- 8º Hibridación del transporte o su consecuente sostenible. (Uso de medios de transporte que utilicen alternativas sostenibles como Gas natural, Hidrogeno o Electricidad frente a los combustibles proliferante en la actualidad (Gasolina o Gasóleo) vigentes.

- 9º Protección del comercio tradicional frente a las nuevas tendencias digitales. Originar una estructura dinámica en las que se luche por proteger el tejido comercial considerado tradicional, de cercanía o pequeño comercio del territorio y adaptarlo a los nuevos tiempos dotándole de la competitividad actual sin perder su esencia o carácter social.

• Conectar la Comarca de Baza con el eje del Mediterráneo.

En los últimos años, hemos visto como la Comarca de Baza desplegaba los mecanismos necesarios para aumentar sus relaciones empresariales y comerciales con el Levante Español, sobre todo con las regiones de Almería y Murcia donde vemos como se ha ido produciendo movimiento empresarial entre ellas.

También se ha observado un aumento creciente del sector agrario, sector principal de la actividad económica de la comarca, cual ha podido deberse al crecimiento de cultivos

(en los que predomina el almendro y olivar) para su explotación o el incremento de invernaderos que apuestan por productos como el tomate o plantaciones aromáticas.

El desarrollo y conclusión definitiva de la A-92 tras más de 30 años de obras, ha mejorado la conectividad de la comarca y por ende un aumento de la actividad económica en las zonas más activas de relación económica que tiene la región (Levante Andaluz-español) o Huéscar, Guadix, Almería, Murcia y Jaén.

Proyectos que apuesten por la integración en la cadena de valor y nos conecte con las operaciones logísticas de índole nacional e internacional y complementen a otros como pueden ser el sector Agro y la transformación que se está produciendo o la oferta de un turismo sólido y sostenible como es la del Geoparque, dote a la comarca de la competitividad necesaria para enfrentarse en igualdad de condiciones y sea capaz de consolidarse para conseguir que el valor económico generado se convierta en un retorno económico consistente.

La posibilidad de incorporarse a las redes logísticas nacionales y europeas posee un marcado carácter estratégico que conseguirán que la comarca se integre en la evolución social.

Podemos identificar algunos objetivos básicos que afronta nuestro proyecto.

- 1º Incorporar y consolidar a Andalucía a la cadena de servicios de mercancía nacional e internacional.
- 2º El proyecto debe estar preparado para hacer frente a los riesgos de desvinculación económica de los territorios periféricos.
- 3º Mejorar la capacidad de atracción del territorio y favorecer su articulación interna y con las áreas próximas.
- 4º Diseño del territorio en un marco de sostenibilidad que garantice el aprovechamiento de los recursos.
- 5º Favorecer el progreso del territorio hacia una mayor complejidad de su economía y mayor madurez del modelo económico-social.

Las oportunidades de la Comarca vienen fundamentadas por las características intrínsecas de un territorio como es Andalucía, en las que destaca su localización, su consideración como gran área territorial y su integración en corredores consolidados o en desarrollo vigente.

- Ruta del mármol.

- Eje Mediterráneo-Levante.

- Conexión con Extremadura-Portugal.

- Corredor Andaluz interior y Corredor Mediterráneo…).

- La correlación con otros medios de transporte como son el ferroviario o el marítimo.

3.3 PLANTEAMIENTO GENERAL.

El análisis previo al proyecto denominado "Estudio de Factibilidad para la Creación de un Centro de Transportes y Mercancías en la Comarca de Baza" requiere tener en cuenta una serie de aspectos y factores que conformen con un simple vistazo la situación en la que se encuentra la comarca de manera general. Es necesario conocer la situación desde puntos de vista claves como pueden ser el ámbito geográfico, poblacional, y socioeconómico para obtener un reflejo lo más realista posible que determine el marco de actuación del proyecto acorde a la situación requerida.

Como punto de partida hemos decidido empezar por la situación geográfica de la comarca. Sin embargo, antes rescatamos nuevamente la valoración realizada por el presidente de la Asociación de Empresarios del Altiplano de Granada, José Antonio Lucha que de manera breve comenta la situación que presenta la comarca tras la pandemia.

<<La situación de la economía de la comarca está "estancada".

"No se ha reaccionado adecuadamente, nos costará más tiempo y sacrificio salir de la crisis", indica, subrayando que en los sectores "hay cansancio y desesperación" ante la situación, marcada ya por la falta de liquidez y solvencia. "Muchos comercios, servicios y restaurantes no han podido continuar y han cerrado". Los empresarios del Altiplano tienen la esperanza de que la economía cierre el año "al 80%" de su actividad, siempre y cuando se solventen los problemas que están afectando a los planes de vacunación. Pese a todo, creen que "la comarca necesitará más tiempo para recuperarse", ante la falta de ayudas *directas de la administración, que han dejado caer a empresas productivas. "Las administraciones han reaccionado tarde, sin transparencia y siendo poco generosas",*

subraya José Antonio Lucha, que reclama que los fondos europeos sean "controlados y fiscalizados para que sirvan realmente para crear riqueza y empleo". "Entendemos que el mañana va a ser muy diferente", apunta Lucha, que asegura que "el mercado va a cambiar y la producción también, lo que obliga a las empresas a incorporar nuevas tecnologías, iniciar el camino de la internacionalización, mejorar el proceso de comercialización y transformar sus productos. "Para ello debemos creer en nuestra tierra, en nuestra materia prima y en nosotros mismos".

La complicada situación no impide que los empresarios del Altiplano sean optimistas: "estamos convencidos de que saldremos, pero de una forma muy distinta a como entramos en la pandemia. Es el momento de aprovechar las oportunidades que nos va a ofrecer el mercado">>

• Situación Geográfica

La Comarca de Baza se encuentra situada al noreste de la provincia granadina, limitando por la zona norte con la comarca de Huéscar, dirección este y sur se encuentra colindante con la provincia de Almería y por último al oeste delimita con Jaén.

Está compuesta por ocho municipios:

- Baza.
- Benamaurel.
- Caniles.
- Cortes de Baza.
- Cuevas del Campo.
- Cúllar.
- Freila
- Zújar.

Consiguiendo entre ellos un cómputo de superficie territorial total de alrededor de 1.730 km^2, siendo la propia Baza el municipio más extenso y en contraposición Cuevas del Campo y Freila los municipios con menos superficie.

Ofrece un modelo ámbito turístico fuerte debido a que junto a la Comarca de Guadix, Huéscar y Montes se ha diseñado la denominación de Geoparque Granadino en la que

ofrece un paisaje rico en singularidad por su formación geográfica y en la que se ofertan una gran cantidad de actividades ya sea caminar por el salvaje desierto, actividades que incluyen el uso de parapentes o ala deltas, rutas de senderismo o en caballo…. o disfrutar del entramado de Casas/Hoteles-Cueva que ofrece la comarca y que cuentan con un reconocimiento y atractivo internacional. Tenemos la suerte de que ha día de hoy se encuentra vigente su puesta en valor, no obstante, su desarrollo y coordinación es susceptible a mejoras y más con las nuevas tendencias como pude ser el turismo sostenible o Eco-Turismo.

Hemos diseñado un DAFO que focaliza las Debilidades, Amenazas, Fortalezas y Oportunidades de la actividad económica de Baza desagregados por sector primario, secundario y terciario (incluimos otro dos destinados a mostrar el medio físico y los recursos sociales y de población) que consideramos complementarios al Análisis DAFO creado por la Agenda Urbana de la Comarca de Baza basado en los 10 ejes de la Agenda Urbana Española.

ANÁLISIS DAFO||Medio Físico de la Comarca de Baza||	
Debilidades	**Amenazas**
- Escasez de agua debido al clima del territorio. - Propensión a épocas de seguía o heladas intensas.	- Riesgo de desertización e incendios. - Riesgo de inundación. - Impacto sobre el medio de algunas actividades económicas. (Turismo.) - Sobreexplotación de acuíferos y el uso irracional del agua como recurso en las actividades económicas.
Fortalezas	**Oportunidades**
- Aumento de la conciencia ecológica y rural. - Riqueza Paisajística. - Riqueza " patrimonio medioambiental , florística y faunística)	- Beneficio generado por la declaración del Parque Natural. - Oferta sostenible del patrimonio natural. - Uso del paisaje como recurso atractor

Ilustración 8º: Cuadro1: DAFO Comarca de Baza (Medio Físico). Elaboración propia.

Más adelante, analizaremos el peso del sector primario en la comarca de Baza, por lo que analizar un elemento como es el clima y la posible influencia del cambio climático en el territorio es clave a la hora de cualquier proyección a futuro.

Las condiciones climáticas dominantes de la zona son las propias del clima mediterráneo continental en las que destaca la presencia de inviernos secos y moderadamente fríos que propician ver de tanto en cuanto nevadas, veranos con sequía acusada y temperatura cálida y unas primaveras y otoños parecidos, ambos suelen ser frescos y lluviosos.

El clima configura un paisaje donde predomina la escena de parajes semidesérticos con presencia de matorrales o esparto.

• Situación poblacional.

La situación geográfica condiciona a la poblacional donde encontramos una gran dispersión de la mayoría de municipios propiciando un reto para la gestión pública y mayores niveles de inversión en términos de comunicación y servicios públicos.

La comarca de Baza presenta un envejecimiento acusado(incluso superior a la media andaluza), una perdida de la población (anteriormente se comentó que la Comarca de Baza había experimentado una diminución de población de alrededor del 14% en la última década(2010-2021) y salvo cambios de carácter estructural no se esperaba que la situación se revirtiese en el corto plazo) y un saldo migratorio negativo (emigran más personas que las que vienen) que nos confirman que el panorama en términos poblacionales se posiciona como un gran reto a tener en cuenta.

3.2 POBLACIÓN

La Comarca de Baza ha **disminuido en un 13,64%** su población en los últimos 10 años.

Evolución de la Población Comarca de Baza

Municipio	2019	2009	Diferencia	Porcentaje
Baza	20.412	23.359	-2.947	-12,62 %
Benamaurel	2.293	2.417	-124	-5,13 %
Caniles	4.047	4.955	-908	-18,32 %
Cortes de Baza	1.869	2.266	-397	-17,52 %
Cuevas del Campo	1.735	2.077	-342	-16,47 %
Cullar	4.129	4.766	-637	-13,37 %
Freila	918	1.109	-191	-17,22 %
Zújar	2.548	2.997	-449	-14,98 %
Comarca	*37.951*	*43.946*	*-5.995*	*-13,64 %*

Ilustración 9º: Datos "Población Comarca de Baza ". Elaboración AUCB.

Paralelamente, comentar que la mayor parte de la población cuenta con un nivel considerado bajo-medio de formación (donde predomina el dejar los estudios tras la educación obligatoria ESO) y unos núcleos de población más formada que ante la falta de oportunidad para desarrollar su profesión, se marchan fuera de la comarca.

Nivel de instrucción en la población de la Comarca de Baza[1]

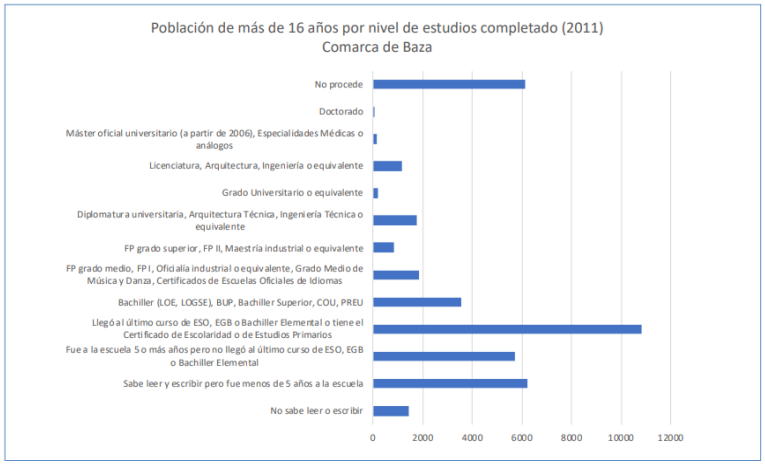


Ilustración 10 º: Datos 2º "Estudio -Población Comarca de Baza ". Elaboración AUCB.

ANÁLISIS DAFO||Recurso poblacional y social de la Comarca de Baza||	
Debilidades	**Amenazas**
- Perdida poblacional y envejecimiento demográfico. - Crecimiento vegetativo negativo. - Escasa cultura empresarial. - Precariedad laboral y alta temporalidad de empleo. - Escasa cualificación de la población. - Bajos niveles de renta y pensiones. - Escaso asociacismo en las actuaciones.	- Abandono del hábitat tradicional. - Tendencia creciente a la fuga de población cualificada del territorio. - Acusado envejecimiento, - Vaciamiento demográfico. - Excesivo conformismo ante el panorama actual.
Fortalezas	**Oportunidades**
- Mejora del nivel formativo en los jóvenes. - Alta concienciación comarcal. - Retorno de emigrantes. - Posibilidades de desarrollo común. - Alto grado de interés por potenciar la comarca.	- Incorporación mayor de la mujer en el mercado laboral (sectores logística e industriales). - Buenas perspectivas para algunos sectores laborales - Coyuntura favorable para nuevas iniciativas. - Apoyo institucional y económico a las políticas de desarrollo local.

Ilustración 11 º: "Cuadro 2º: DAFO Comarca de Baza (Población/social). Elaboración propia.

• Situación Económica/Empresarial.

La situación socioeconómica de la Comarca de Baza tiene como punto de partida el análisis de su sector empresarial.

Sus principales actividades económicas son las relacionadas con el sector primario, seguidas por la construcción que forma parte del secundario y por último el sector servicios (comercio y hostelería, actividades jurídicas, servicios a la ciudadanía etc.).

Dentro del Sector Primario resaltar.

En la agricultura, el tipo de suelo denominado secano ocupa la mayor extensión de la superficie (entorno al 55%) donde los cultivos más destacados son el olivar y el almendro, sin olvidar cereales, legumbres, árboles frutales y plantaciones de índole aromático.

El sector del aceite aun siendo predominante, actualmente atraviesa serios problemas (agravados por la crisis sanitaria) donde existe un exceso de producción el cual la única solución posible es coordinar una mayor promoción a nivel nacional y conseguir competitividad en el exterior.

Visualizamos que la reconversión que se está produciendo de manera lenta pero consistente puede ser el revulsivo necesario para conseguir adaptar esa oferta y demanda desequilibradas.

Las zonas de regadío suelen concentrarse en la vega, la cual se divide en pequeñas parcelas con producción de verduras y hortalizas cuyo destino suele ser el mercado comarcal.

La ganadería también tiene un peso importante en la zona y esta viene fundamentada por la producción caprina y ovina en mayor medida y seguida de cerca por la porcina destinada a las matanzas caseras u al autoconsumo. (Especial mención al Cordero Segureño reconocido y protegido actualmente por la Comisión Europea y con certificación de calidad).

ANÁLISIS DAFO||Act. Económica Sector Primario de la Comarca de Baza||

Debilidades	Amenazas
- Alto nivel de dependencia de las actividades agrarias. - Envejecimiento del empresario agrario. - Elevado coste de la tierra como recurso. - Escasa modernización en los sistemas de regadío - Excesivo individualismo. - Escasa cualificación de los trabajadores del campo	- Indicio de retroceso de la actividad agraria. - Despoblamiento rural. - Gran dependencia de ayudas europeas. - Nulo remplazo generacional. - Despilfarro del agua como recurso. - Falta de formación por parte de las cooperativas agrarias ante nuevos modelos de producción ecológica.
Fortalezas	**Oportunidades**
- Producción de calidad. - Cierta diversificación productiva. - Producción artesanal. - Incipiente vertebración del sector (cooperativas, asociaciones de regantes…) - Disponibilidad de localización privilegiada respecto a mercados en los que escasean diversos productos.	- Incremento de productividad a la hora de producir, comercializar etc… - Aprovechamiento de ayudas estatales y comunitarias con fin de desarrollo. - Introducción de nuevos cultivos. - Innovación tecnológica - Posibilidades del mercado exterior. - Acceso a mercados en condiciones competitivas

Ilustración 12 º: "Cuadro 3º: DAFO Comarca de Baza (Sect 1º). Elaboración propia.

<u>Dentro del Sector Secundario resaltar.</u>

A las industrias se dedican menos del 10% de la población y esta es mayoritariamente de carácter agroalimentario vinculados con la zona, (lagares, almazaras, mataderos e industrias cárnicas y de embutidos) cuya expansión se valora positivamente debido a la

demanda actual del mercado urbano, aunque siguen teniendo un peso comedido en la comarca.

También encontramos tradición vitivinícola destinada al autoconsumo que, si bien empieza a posicionarse como una industria con cierta capacidad de expansión fuera de la comarca, sigue presentando un modelo productivo tradicional que no permite más que una producción sumamente limitada.

Por último, el sector de la construcción e inmobiliario afronta la nueva crisis sanitaria sin haberse terminado de levantar de las del 2008, cuya visión a corto/medio plazo es más bien pesimista debido al alto nivel de desempleo, escasa capacidad actual de compra debido a la falta y/o exigencia de financiación.

Para ello, medidas como incentivar la compra de vivienda (ventajas al comprador joven) e incrementar la inversión en obra publica puede jugar un papel fundamental a la hora de generar empleo

ANÁLISIS DAFO||Act. Económica Sector Secundario de la Comarca de Baza||

Debilidades	Amenazas
- Escasez del tejido productivo. - Arrastre de fuertes problemas estructurales. - Excesiva especialización agroalimentaria. - Concentración exclusivamente en un núcleo de población (Baza). - Deficiente gestión comercial. - Escasa innovación tecnológica. - Falta de coordinación con sector agrario.	- Alto grado de competencia externa. - Atomización industrial. - Suelo industrial infrautilizado. - Escaso atractivo para la penetración de inversiones. - Síntomas de debilidad financiera. - Pérdida de mercados potenciales.
Fortalezas	**Oportunidades**
- Tradición artesanal. - Apertura de mercados. - Consolidación del sector del aceite de oliva. - Presencia de innovación tecnológica en algunos sectores. - Posibilidades de transformación de producciones autóctonas.	- Mejor aprovechamiento de las materias primas agrarias. - Dotación de suelo industrial. - La calidad del producto permite el acceso a mejores mercados. - Desarrollo de la pequeña industria.

Ilustración 13 º: "Cuadro 4º: DAFO Comarca de Baza (Sect 2º). Elaboración propia.

<u>Dentro del Sector Terciario resaltar.</u>

El sector ha sufrido un crecimiento diversificado en lo largo de las actividades que recoge, siendo el Turismo y la Hostelería la protagonista seguida del comercio u otras actividades profesionales.

Es innegable el peso de la Oferta turística de la comarca, en la que gran parte de la misma ha basado su estrategia económica en la gestión y oferta de productos como pueden ser los numerosos yacimientos arqueológicos de la zona (coordinados mediante el "Geoparque" o el alojamiento particular y característico de la zona como puede ser la Casa-cueva. Constata como el sector que más dinamismo demuestra ante los cambios y el que más puede adaptarse a las tendencias actuales y está llamado a liderar la recuperación del t territorio.

La pandemia ha sacado a flote la fragilidad, pero también la capacidad tractora que posee el sector para la economía local.

ANÁLISIS DAFO||Act. Económica Sector Terciario de la Comarca de Baza||

Debilidades	Amenazas
- Escasa oferta complementaria. - Carácter estacional de la actividad turística. - Patrimonio descuidado. - Escasa dotación tecnológica. - Escasa formación en técnicas de venta o comercialización. - Elevados síntomas de desconocimiento de la zona. Insuficiente publicidad y promoción.	- Crisis del comercio tradicional. - Deterioro del tejido comercial tradicional por la competencia. - Escaso desarrollo de las empresas del sector. - Crecimiento de una oferta descontrolada y con pocas actividades complementarias. - Mayor crecimiento de la competencia con productos turísticos mejor definidos.
Fortalezas	**Oportunidades**
- Baza se posiciona como una importante área comercial (Presente y Futuro). - Oferta poco saturada. - Accesibilidad por carretera. - Gran riqueza de patrimonio (natural, cultural, histórico.) - Oferta turística singular (Casas-Cueva) -	- Generación de empleo en el sector. - Consolidación del producto turístico. - Existencia de Parques Naturales. - Posibilidad de iniciar la comercialización de productos típicos. - Profesionalización del sector. - Rehabilitación de las Casas-Cueva. - Creación de rutas turísticas y puesta en valor.

Ilustración 14 º: "Cuadro 5º: DAFO Comarca de Baza (Sect 3 º). Elaboración propia.

Por lo tanto, hemos visto como en el" área de influencia económica" próxima a la Comarca de Baza y alrededores se da una situación que puede identificarse como deficitaria en infraestructuras de carácter logístico, ya que las dotaciones existentes y operativas están dispersas e integradas en polígonos industriales, sin contenidos claros

de especialización funcional o integradora de servicios entre otros, lo que conlleva cierta pérdida de eficiencia en la actividad económica.

Plantear un "Estudio de Factibilidad para la Creación de un Centro de Transportes y Mercancías en la Comarca de Baza" parte de la base de ser un proyecto considerado como una gran oportunidad territorial generadora de actividad, a la que se le puede asignar la capacidad estructurante del tejido económico y la posibilidad de habilitar actividades intermodales con un gran contenido estratégico.

Elementos básicos que lo apoyan.

- 1º Situación estratégica estructurada en torno a la A-92 (De Granada a Murcia y Almería) y al entramado de carreteras que nos comunican con el norte de Almería, la provincia de Jaén y la Comarca de Huéscar como son las A-334, A-315 Y A-330.
- 2ºPosición dentro de corredores consolidados y de carácter potencial para el desarrollo de la comarca (Centro-Andalucía) (Levante-Andalucía) y las anunciadas ayudas y mejoras para formar parte del Corredor mediterráneo.
- 3ºLa disponibilidad de amplios espacios que disponen de condiciones excelentes de localización (Con capacidad de expansión en el futuro).
- 4ºCondiciones de accesibilidad por carretera (Ferroviaria inexistente a día de hoy nuestro proyecto se postula como el candidato optimo a ser tractor de la vuelta a la implementación del ferrocarril de mercancías).

Estos elementos refuerzan un planteamiento estructurado y racional cuyo objetivo principal es el desarrollo de las instalaciones que:

- 1ºConfiguren una oferta inmobiliaria dedicada a sectores como la logística, transporte o de servicios) y que de las que dispongan de altas prestaciones y calidad.
- 2ºAyuden a racionalizar la actividad interna del transporte de mercancías (situación anteriormente comentada, pero con esperanzas a su reimplantación en el futuro más cercano).
- 3ºFaciliten la concentración y especialización de servicios.
- 4ºAsegurar las expectativas de actividades de contenido intermodal (Las instalaciones y naves industriales deben contar con un posible acceso ferroviario en el futuro).

- 5ºSirvan de impulso a nuevos desarrollos de carácter sectorial (Apostar por el crecimiento en I+D, servicios de gestión o especialización) en el entramado industrial son esenciales como valor añadido a la comarca.

3.4 ACTORES Y SUS ROLES EN EL PROYECTO.

Se ha decidido usar el mecanismo de gobernanza que propone la agenda 2030 debido a que ha sido el mecanismo que ha utilizado la Mancomunidad de Municipios de la Comarca de Baza al a hora de diseñar sus líneas de estrategias.

Por mecanismo de gobernanza entendemos que *son el conjunto de estructuras definidas cuya finalidad ha sido la de asegurar el soporte político y técnico en el proceso de desarrollo de la Agenda 2030 para el territorio. Se trata de estructuras que deben asegurar el impulso de los ODS en el gobierno local y los principales actores del territorio sean públicos o privados) como es el caso de (instituciones, empresas, sociedad civil, centros de innovación, sindicatos, etc.).*

En consenso se tomarán las decisiones y se coordinarán las acciones conjuntas a implementar.

El mecanismo de gobernanza del gobierno local ha de:

- *1º Estar anclado a la estructura organizativa de gobierno de la institución publica.*
- *2º Ser capaz de coordinar y garantizar la coherencia en las diferentes áreas de gobierno que se hagan responsables de las políticas. Se asegurarán que estas se desarrollen de manera colaborativa y de manera transversal teniendo en cuenta los ODS priorizados para el territorio en cuestión.*
- *3º Definir un espacio institucional de naturaleza consultiva para facilitar el dialogo y la colaboración.*
- *4º Algunos ejemplos de estructuras de un mecanismo de gobernanza local son:*
- *5º Comisión técnica de avance de la Agenda: Conformada por técnicos representantes de las distintas concejalías. Se encargan de coordinar el avance de las a actividades entre las distintas concejalías y delegaciones.*
- *6º Grupo de alto nivel de la Agenda 2030, como comisión conformada por el/la alcalde o alcaldesa y los/as concejales. Su misión es hacer avanzar la Agenda en su vertiente*

más política, tomando decisiones para resolver los problemas con los que se vaya encontrando, haciéndola avanzar.

- *7º Consejo Social de la Ciudad, puede integrar igualmente el seguimiento de la Agenda siendo un canal entre los insumos del proceso participativo y del Ayuntamiento. Puede ser utilizar un grupo de trabajo encargada del seguimiento de la Agenda que reportaría el propio Consejo.*

La estructura que presentan el mecanismo de gobernanza en la Comarca de Baza es:

- A) Mancomunidad de Municipios de Comarca de Baza: que es quien ha impulsado y ejecutado su realización, con el apoyo económico y técnico de la Diputación Provincial de Granada.

- B) El comité Estratégico de la Agenda Urbana en el marco de la Mancomunidad: Compuesto por representantes de los Ayuntamientos, de la Asociación de Mujeres Empresarias, de la Asociación de Empresarios sin olvidar también la participación de técnicos que provienen del entornos social, medioambiental y educativo.

- C) Oficina Técnica de Ejecución: Donde el equipo técnico de la Mancomunidad, responsable técnico de la Diputación, técnicos externos especializados en Agenda Urbana, agente local del territorio con capacidad de dinamizar acciones de la propia Agenda y un equipo de becarios universitarios, han conseguido realizado el plan operativo anual que pone en marcha la Agenda Urbana de la Comarca de Baza.

- D) Ayuntamientos de la Comarca: encargados de validar y evaluar el plazo de ejecución y el como impulsar los proyectos en el territorio.

- E) Participación ciudadana.

<u>Funciones del mecanismo de gobernanza:</u>

- 1º Facilitar los espacios de consenso, dialogo, colaboración y cocreacion del diseño de las hojas de ruta, las políticas y los planes de medio y largo plazo para definir los ODS del territorio y el alineamiento de estrategias publicas y privadas para llevarlas a cabo.

- 2º Garantizar la coherencia de las políticas con los ODS definidos para el territorio, informando al resto de área de gobierno de los avances en los espacios de diálogo multiactor.

- 3º Informar y ser informado por los espacios legislativos del territorio, plenos del ayuntamiento, cortes provinciales o autonómicas, de la coherencia de los marcos normativos con los ODS.

- 4º Diseño de hojas de ruta y planes a medio y largo plazo: Necesarias para lograr los objetivos y metas ODS definidas y propuestas.

- 5º Promover dinámicas de colaboración con un enfoque de proyecto orientado a generar colaboraciones e impactos en el corto plazo.

- 6º Generación de oportunidades de proyectos tractores público. Privados de colaboración inmediata enfocados en la localización de los proyectos.

3.5 RECURSOS NECESARIOS Y POSIBLES.

Es una tarea complicada concretar en la fase actual del proyecto, la cantidad de recursos necesarios y posibles para el mismo, debido a que en los momentos de la redacción siguen vigentes una serie de variables que funcionan como incógnitas (Ej. localización del CTM).

No obstante, siempre se ha querido mantener el mayor rigor con la realidad que sea posible debido a que los recursos condicionan la puesta en marcha del proyecto y la capacidad de hacerlo posible o no, por lo tanto, usaremos los mecanismos de movilización de recursos provenientes de la Agendas Urbanas 2030 junto con una serie de criterios a tener en cuenta.

• Recursos Posibles:

• Aportación institucional

El proceso de desarrollo territorial vinculado al de localización de los ODS ofrece condiciones idóneas para atraer la inversión pública y privada para las hojas de ruta, los planes y los proyectos ODS consensuados en el territorio.

La movilización de recursos relacionados con la localización de la Agenda 2030 deberá estar estrechamente relacionada con la reorganización del modelo productivo y con un liderazgo sólido desde la esfera pública. Resulta clave reforzar la premisa de que la inversión privada deberá proteger el bien común e impulsar la capacidad emprendedora desde el planteamiento de las políticas públicas.

Aparte de las fuentes tradicionales de financiación de las entidades locales, reciente ampliación de la financiación europea ofrece nuevas posibilidades para financiar proyectos sin contar con otras formas de atracción de recursos financieros vinculados a fondos de inversión sostenibles.

Tanto en el ámbito público como en el privado, la puesta en marcha de obtención de recursos y mecanismos de inversión hacia el desarrollo sostenible y el territorio generan una oportunidad para vincular el crecimiento y el desarrollo de la comarca al largo plazo de manera productiva y con la capacidad de impacto.

• Fondos Europeos.

Comprenden fondos de tipo estructural y de cohesión, Han sido definidos por el Marco Presupuestario de Largo Plazo de la Unión Europea y la iniciativa Next Generation Europe. La segunda ha sido impulsada debido a la pandemia del coronavirus.

Según el tamaño de los fondos:

- 1ºMecanismo de Recuperación y Resiliencia: → alrededor de (672.500 mil €)

- 2ºPrograma REACT-EU: →(55.000 mill€)

Se consideran fondos adicionales que apoyan la transición ecológica y digital. Han sido incluidos en el ciclo presupuestario general del gobierno estatal.

• 1ºMecanismo de Recuperación y Resiliencia: son

- 1º Activación, tecnologías limpias y aceleración del desarrollo y el uso de energías renovables.

- 2ºRenovacion: Mejora de la eficiencia energética de los edificios.

- 3º Carga y repostaje: Fomento de tecnologías limpias para un transporte sostenible, accesible e inteligente.

- 4ºConexion: Banda ancha rápida en todos las regiones y hogares, incluidas las redes de fibra y 5G.

- 5º Modernización: Digitalización de la Administración y los servicios públicos (Proceso acelerado debido a la pandemia del coronavirus).

- 6º Ampliación: Aumento de las capacidades industriales en materia de datos en la nube y desarrollo de procesadores de última generación y sostenibles.

- 7º Reciclaje y perfeccionamiento profesionales: adaptación de los sistemas educativos en apoyo de las competencias digitales y la educación y formación profesional a todas las edades.

• ***2ºPrograma REACT-EU:*** Se canalizan a través de los fondos de cohesión.

Estos son:

- Fondos Estructurales y de Cohesión Europeos (2021-2027). Enfocados en la competitividad económica. Los principales instrumentos son

  A) Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER): Fomenta el desarrollo de las regiones basado en actuaciones ambientales, digitales y sociales.

  B) Fondo Social Europeo (FSE): Proyectos relacionados con el empleo en Europa (caso de jóvenes, demandantes de empleo etc.).

  C) Fondo de Ayuda Europea a las personas más desfavorecidas (FEAD).

• ***3ºOtros Programas:***

- 1ºHorizonte Europa: → (5.000 M€).

- 2ºInvestEU: →(5.600 M€).

- 3ºDesarrollo rural: →(7.500 M€).

- 4ºFondo de Transición Justa: →(10.000 M€).

- 5ºrescEU: → (1.900 M€).

Financiación institucional y aportación promotora

En la que se abre un abanico amplio de obtención de recursos como puede ser:

- Préstamos para el proyecto.

- Financiación a largo plazo (5,10,15 y hasta 20 años).

- Líneas de crédito: (IVA o Circulante).

- Aportación promotora: Suele rondar entre el 15-25 %.

Nos damos cuenta que “Estudio de Factibilidad para la Creación de un Centro de Transportes y Mercancías en la Comarca de Baza”, tiene la capacidad de postularse

como un proyecto capaz de recibir distintas fuentes de financiación debido al carácter tractor y transversal que presenta.

• Recursos necesarios.

Aquellos recursos que se demandan a la hora de cualquier obra relacionada con la construcción de un Centro de Transportes y Mercancías.

Los criterios generales a tener en cuenta son:

- 1ºSuperficie disponible y su posible distribución funcional: Qué terrenos tenemos disponibles, que terrenos podemos tener disponibles en un futuro, el tipo de uso que le podemos dotar, etc.). Será necesario concretar si disponemos superficie de carácter público o privado.

- 2ºCoste de adquisición de terrenos: Costo al que asciende la compra del terreno optimo para acometer el proyecto en cuestión.

- 3ºCoste de urbanización: Podemos usar herramientas como él *Módulo de Urbanización,* que nos servirá para determinar el coste de ejecución de actuaciones más comunes en entornos urbanos.

- 4º Coste de construcción: El costo construir las instalaciones de la CTM propiamente dicha.

- 5ºCoeficientes para determinar: Los gastos capitalizables referidos a la urbanización y construcción de instalaciones (proyectos, dirección de obra.,)

- 6ºOtros indicadores: Ej. (IPC, tipo de interés).

- 7º Otros gastos: Ej. (Explotación).

- 8º Otros ingresos: Ej. (Comunidad).

• Inversiones presupuestarias:

Dependerá del tamaño o emplazamiento de la situación geográfica en la que se pretenda acometer el proyecto, se puede diferenciar en el corto y medio o largo plazo

• Corto plazo:

- Área de servicios.

- Área Logística denominada “Inicial”.

• Medio plazo:

- Área Logística denominada "Ampliada".

• Largo plazo:

- Proponer la conexión con la posible "Terminal Intermodal".

Se considera razonable que el desarrollo del futuro CTM se realice en fases, de acuerdo a los datos que nos arroje el análisis de mercado (en cuanto a la demanda disponible) y plantear una estrategia relacionada a la hora de comercializar para facilitar un entorno adecuado de inversiones y de los ingresos y gastos.

A su vez, es importante determinar quién debe desembolsar la inversión para considerar la viabilidad futura del proyecto. Existen dos figuras fundamentales:

-Administración pública: A la hora de postular la inversión realizada o a realizar, se tendrá en cuenta que tipo de gestión considerará oportuno realizar (gestión indirecta o directa).

- Empresa de índole privada.

Se recomienda pues configurar el "Estudio de Factibilidad Para la Creación de un Centro de Transportes y Mercancías en la Comarca de Baza" de manera que, en el momento de su puesta a cabo, sea una iniciativa pública, pero con una ejecución colaborativo público y privado.

A priori puede parecer complicada dicha colaboración debido a que se necesita compatibilizar intereses públicos y privados, no obstante, es un método de colaboración habitual en los proyectos relacionados con el sector logístico.

Esta colaboración implica a ambos sectores de acuerdo a una estructura predefinida.

• Administración Pública:

1º Hemos previsualizado que el proyecto puede despertar intereses tanto autonómicos y nacionales como de carácter europeo debido a su propuesta (Nodo prioritario de comunicación interior y litoral), por lo tanto, se necesita que la Administración Publica se encargue de controlar el desarrollo y propuesta del proyecto.

- Garantizará el servicio público y su accesibilidad.

- El proyecto demanda una gran inversión, en gran parte de mejor alcance para el sector público debido a promoción, rendimiento oportunidad derivada de la consecución del mismo.

- Interés general para la Comarca, Comunidad Autónoma, Nación y de cara a Europa.

- Carácter y funcionalidad de la Actividad propuesta:(Contribuir a la reversión de la despoblación (Reto 2 de la AUCB) Y Conectar a la Comarca con el Eje Mediterráneo-Levante (Reto 5 de la AUCB).

• Sector Privado:

- Se encargará de la búsqueda de financiación requerida y evitar un mayor endeudamiento del sector público.

- A la hora de verdad, estructura y gestiona su actividad de una manera más eficaz.

- Aporta experiencia y saberes necesarios a la hora de acometer actividades.

- Garantizará la demanda.

El modelo de negocio propuesto y más recomendable requiere una manifiesta implicación de diversos agentes públicos para su estructuración, control, puesta en marcha e impulso.

También necesita una mayor involucración en el apartado de inversiones presupuestarias que alivien las necesidades de inversión de contorno en el proyecto junto con una adecuada coordinación a nivel interadministrativa (desde la fase de propuesta, pasando por ejecución y consolidación) que provoque la menor incertidumbre posible y genere un marco donde el proyecto sea beneficiario de ayudas, subvenciones o líneas de financiación lo menos agresivas posibles.

Para finalizar con este apartado recordar que el escenario más recomendado es el de coordinar el proyecto mediante un consorcio público-privado (sea de gestión directa o mediante participación privada) y contar con el apoyo constitucional y empresarial de la zona a la hora de disponer de recursos Ej. (Concesiones administrativas).

3.6 FASES PARA SU IMPLEMENTACIÓN.

La actuación a desarrollar por parte del “Estudio de Factibilidad Para la Creación de un Centro de Transportes y Mercancías en la Comarca de Baza” debe suponer a futuro la

valorización de la situación estratégica de la comarca y ser configurada como un área diseñada que asegure espacio, instalaciones y servicios de manera integrada que sea capaz de responder a las necesidades que demanda la comarca como puede ser el de fomentar la comunicación necesaria con el Levante y el corredor mediterráneo o hacer mas conciliadora la actividad profesional.

El "Estudio de Factibilidad Para la Creación de un Centro de Transportes y Mercancías en la Comarca de Baza" también tiene que tener en cuenta dos aspectos principales a la hora de plantear su estructura.

1ºSer capaz de aportar soluciones a toda la serie de necesidades que demande la comarca de Baza, como puede ser el hacer frente a las limitaciones de su oferta logística o crear instalaciones adecuadas con el espacio y accesibilidad suficientes para crear un tejido empresarial competitivo y generador de actividad económica con vistas al largo plazo.

2º Ser configurada con una visión capaz de mostrar las bondades de la comarca frente al resto de sus competidores convirtiéndose en un punto clave a nivel autonómico y nacional.

Las Fases a seguir para su implementación serán:

1ºContexto Logístico:

- En los que se definirá el plan estratégico a seguir mediante el uso del modelo territorial (en nuestro caso al estar en Andalucía, el propuesto por la Red de Áreas Logísticas de Andalucía) en el que se estudiaran el entorno de la comarca.

2ºContexto estratégico:

- Se analizará la localización del proyecto y se conocerán las posibles redes y vias de las que se disponen.

3ºSeleccion de Propuestas:

- Se define el objetivo a conseguir, concluye la búsqueda de la localización (bajo unos criterios de selección).

- Accesibilidad viaria.

- Accesibilidad Ferroviaria (Si no existe se propone con vistas a futuro).

- Superficie disponible.

- Topografía del terreno.

- Situación Urbanística y Gestión del suelo.

- Líneas estratégicas de sinergia entre las actividades económicas de la zona (presentes y futuras).

4ºPropuesta seleccionada a desarrollar.

- La proyección que dará la propuesta seleccionada a nivel de inversiones, plazos y generación de empleo.

- También quedan detalladas las alternativas de las que dispone el proyecto.

3.7 HOJA DE RUTA MUNICIPAL PROPUESTA PARA EL DESARROLLO DEL PROYECTO.

Desde Programas Puentes, consideramos que el objetivo a la hora de plantear la gestión municipal del "Estudio de Factibilidad Para la Creación de un Centro de Transportes y Mercancías en la Comarca de Baza", debe perseguir la búsqueda de eficiencia y eficacia a la hora de implantar el proyecto.

Por lo tanto, la hoja de ruta municipal deberá seguir un esquema dividido por fases a la hora de iniciar el proyecto en cuestión.

- 1ºImpulso nacimiento de la necesidad: Se postula como el primer paso a tomar el cual refleja una clara voluntad a la hora de emprender este camino. Se identifican el conjunto de necesidades a cumplir. En nuestro caso podemos identificar como el aumento del numero de licencias de transporte en la comarca o que los tacógrafos de los transportes logísticos muestran síntomas de agotamiento mientras ejecutan sus rutas por el territorio.

- 2º Compromiso Gubernamental/Político: La consideramos una fase donde se deben realinear los actores principales interesados en llevar a cabo el proyecto. Es una fase de negociaciones y consenso entre agentes públicos y privados la cual definirá gran parte de la tipología de los recursos necesarios y disponibles que demandará el estudio

- 3º Apoyo de las Instituciones: Se debe iniciar la búsqueda de las instituciones que puedan facilitar el camino al proyecto. No tiene por qué ser exclusivamente de índole económico, también pueden presentar opiniones y manera de actuar proponiendo modelos de gestión o de financiación.

- 4º Administración del proyecto: La institución encargada de administrar el proyecto toma el liderazgo.

- 5º Comunica el Plan: Comunicación de manera territorial con los agentes implicados en el proyecto.

- 6ªAcciones a implementar: Propondrá las acciones a implementar por parte de la institución.

- 7ºSeguimiento y evaluación: A parte de las mencionadas hojas de ruta, se deberá evaluar y seguir de cerca el proyecto para evitar desconexión entre los agentes participativos y partes implicadas.

• Consideraciones legales

Existen unas consideraciones legales que debe presentar el proyecto para evitar que en el momento de su puesta en marcha o fase de ejecución comprometan al “

De conformidad con el mandato constitucional recogido en el **art.º 148.3.1 y 149** de la constitución española (CE), la competencia en materia de urbanismo les corresponde a las comunidades autónomas (CCAA).

Los **artículos 56. 3º y 56. 5º** del Estatuto de Autonomía desarrollan dichas competencias.

• Artº148.3.1 “Las comunidades autónomas podrán asumir competencias en ordenación de territorio, urbanismo y vivienda”.

• Art.º 149 Refiere la competencia exclusiva de las comunidades.

• Art ºart.º56.3 Estatuto de Andalucía: “Corresponde a la Comunidad Autónoma la competencia sobre la exclusividad en materia de urbanismo”.

• Art.º 56.5: Corresponde a la comunidad autónoma la competencia exclusiva en materia de ordenación.

La sentencia del tribunal constitucional 6/97 de 20 de marzo, dictada como consecuencia de numerosos recursos de inconstitucionalidad planteadas por las

comunidades autonómicas, frente a las actuaciones o competencias que el Estado pretendía ostentar sobre la materia.

Con esta sentencia se reafirmó la falta de competencia del Estado, limitando su actuación a regular:

- Las condiciones básicas del derecho de propiedad

- Las garantías generales de la expropiación forzasen aspectos registrales.

- La responsabilidad patrimonial de la Administración.

Consecuentemente, el reparto competencial realojado por la Constitución Española, atribuye a las comunidades autónomas la competencia exclusiva de urbanismo, debiendo emanar de dichos entes públicos las ramas que afecten a la ordenación urbanística.

La situación actual de Andalucía ha sufrido un revulsivo importante porque acaba de aprobarse una nueva Ley del Suelo.

La Ley de Impulso para la Sostenibilidad del Territorio de Andalucía (LISTA) Ley 7/2021 de 1 de diciembre, que entrará en vigor el próximo 23 de diciembre de 2021.

Los dos principales motivos que han propiciado su elaboración y posterior promulgación han sido:

- 1º La necesidad de un cambio del modelo en el Urbanismo y la ordenación del territorio.

- 2º Eje municipal y más reseñable que el urbanismo sea sostenible y que todas las actuaciones que se desarrollen en nuestra Comunidad sean viables (por este orden) en el aspecto social, medioambiental y económico.

La nueva Ley suple la ley de ordenación urbanística (LOUA) y la ley de ordenación del territorio (1/94).

La nueva ley LISTA comparte la filosofía de reducción de embrollo administrativo para obtener una mejora y una simplificación de la regulación para fomentar la actividad productiva.

La ley Lista, engloba en un único texto legal las disciplinas reguladas hasta este momento en dos textos independientes:

- 1ºLey ordenación territorio andaluz LOTA (1/94).

- 2º Ley ordenación urbanismo LOUA (7/02).

Su objetivo sin duda es armonizar la planificación territorial y urbanística. Algunas de sus características principales son:

- A) Simplificación de los procesos de aprobación de los instrumentos de ordenación de territorio y urbanismo y simplificar los trámites administrativos.

- B) Reducir la complejidad que existían en los textos legales urgentes.

- C) Establecer un planteamiento general más flexible, atribuyendo al planeamiento la ordenación detallada de cada ámbito de actuación.

La nueva ley, crea un planeamiento adecuado al tamaño de los pequeños municipios, siguiendo como se ha señalado, criterios de planificación y eficacia basados en un modelo de planificación estratégico estable, con capacidad de respuesta ante las demandas económicas y sociales.

• En el ámbito municipal: → Desaparece el ***actual "Plan General de Ordenación Urbanística (PGOU)"*** que se sustituye por dos nuevas figuras de planeamiento.

Estas son:

- 1º El Plan de Ordenación Municipal (P.O.M)→ Plan de Ordenación Municipal que configura y define el modelo de ciudad a medio y largo plazo.

- 2º El Plan de Ordenación Urbana (P.O.U) → Instrumento propio de ordenación de la ciudad existente que da respuesta a las necesidades de regeneración y de rehabilitación de esta.

La competencia para la aprobación definitiva del (P.O.M) corresponde a los ayuntamientos, siempre que en el ámbito geográfico de los municipios se encuentre en vigor el correspondiente ***"Plan de Ordenación del Territorio Subregional "***y en todo caso corresponde a los ayuntamientos la competencia para la aprobación definitiva del (P.O.U).

La aprobación de la nueva Ley del Suelo, según el gobierno andaluz, supone un importante cambio en materia de urbanismo y ordenación del territorio. El cambio que necesariamente debe ir vinculado con la protección del entorno natural, medidas contra el cambio climático y con la Agenda Urbana 2030.

Así mismo, considera que su aprobación en plena crisis sanitaria por la COVID-19, será un revulsivo para la recuperación económica, pues su aplicación generará empleo gracias a la aplicación de tramites y al alivio de cargas innecesarias a particulares y empresas.

Esta nueva Ley supone una revisión Integral del urbanismo andaluz y aporta una reducción de trámites administrativos y de orden legislativo, que permita desbloquear los problemas urbanísticos de muchos municipios.

La creación por la nueva ***Ley de la figura del Plan Básico de Ordenación Municipal***, más simple y con menos contenido, especialmente pensado para municipios con población inferior a los 10.000 habitantes, que no sean litorales ni tampoco formen parte de aglomeraciones urbanas sin duda supone una reactivación económica importante o va a suponer un revulsivo para el desarrollo económico de las mismas, para incentivarlo.

Esta nueva propuesta pretende adaptar el sistema territorial y urbanístico a los problemas y demandas de la ciudad del siglo XXI, ofreciendo nuevas soluciones que se basan en ese cambio que se quiere operar en el sistema de planes territoriales y urbanísticos.

Un objetivo absolutamente relevante es el de que toda la actualidad en materia del suelo se rija por los principios de sostenibilidad y medidas contra el cambio climático, por lo que tiene gran importancia.

En relación con el modelo de ciudad adoptado y en coherencia con los principios establecidos en el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, la estrategia andaluza de sostenibilidad urbana y la Agenda Urbana de Andalucía 2030 se alinean a su vez con la Agenda Urbana Estatal de 2030 y a su vez con el propio de mejor regulación que es la Agenda Urbana Europea.

Esta iniciativa legislativa se enmarca dentro de la Agenda Urbana Andaluza, aprobada el 24/09/18, contribuyendo a la consecución de retos tales como:

-1ºMejora de la Gestión Publica.

-2ºUna administración eficaz y con liderazgo.

A su vez la dimensión espacial de la citada agenda establece en su articulado, una serie de fines y principios para la ocupación nacional del suelo que favorezca al modelo de nueva ciudad compacta, a la capacidad productiva del territorio, la estabilidad de los recursos

naturales y la mejora de la calidad ambiental y urbana de los numerosos municipios de Andalucía.

La posterioridad a la aprobación de la ley del suelo que entrara en vigor el próximo 23 de diciembre, deberá darse una adecuada planificación del desarrollo reglamentario, que tiene una previsión de 6 meses desde la aprobación de la Ley, con reglamentos de planeamiento, gestión urbanística que acompañaran al Reglamento de Disciplina Urbanística de nuestra comunidad autónoma la cual necesariamente deberá adaptarse a la nueva ley.

Según los promotores o impulsores de esta Ley, la misma es clave y esencial para la recuperación económica.

• Para la consejera de Fomento→ Esta ley permitirá desbloquear el planeamiento urbanístico en la Comunidad (donde actualmente 3 de cada 5 municipios andaluces están sin plan general y sobre unos 60 se encuentran trabajando en un nuevo planeamiento.

Se espera que con su aprobación y con la redacción de los reglamentos, el numero de municipios que afronten la redacción de sus planes de Urbanismo se multipliquen por tres.

Se pretende la simplificación de los trámites urbanísticos y el establecimiento de una calificación del suelo. De esa forma se pretende acabar con unos procedimientos que paralizan el desarrollo de nuevo.

La simplificación de las normas de planeamiento reclamada por los ayuntamientos permitirá reducir a la mitad el tiempo necesario para su habilitación y además el desdoblamiento de los Planes Generales de Ordenación Urbanística en plan de Ordenación Municipal y Plan de Ordenación Urbana lo cual permite contar con mecanismo que impidan que la posible impugnación judicial de una parte del planeamiento suponga su anulación completa.

Lo que sucedía hasta la fecha es que cualquier impugnación judicial paralizaba la articulación de los Planes Generales de Ordenación Urbanística hasta su resolución, suponiendo que, en el supuesto de acogerse por los tribunales, la nulidad afectaría al texto completo.

La ley en su exposición de motivos establece como pretensión relevante, incorporar mecanismos para la celebración de colegios profesionales y entidades certificadas en la actualidad urbanística.

Se pretende con la misma, según la visión de los mandatarios políticos encargados de su elaboración y posterior aprobación, reactivar la economía de los ayuntamientos que han

perdido proyectos e iniciativas empresariales debido a la farragoso de la legislación urbanística.

Para la elaboración de la Ley del Suelo Andaluza actual, se ha contado con la participación y consulta de colegios profesionales, empresariales y ayuntamientos, siendo relevante que el texto viene avalado por un dictamen aprobado por unanimidad por el Consejo Consultivo de Andalucía.

Los ayuntamientos ven con esperanza esta Ley para aprobar sus Planes Generales de Ordenación Urbana en un momento determinante tras la crisis que consiga impulsar nuevos proyectos que hasta la fecha eran muy complicados de sostener.

Esta nueva Ley, pretende evitar la marcha de inversores que no podían desarrollar su actividad económica en Andalucía, en los municipios sus proyectos, por la inseguridad jurídica existente, por la existencia de una normativa estancada, obsoleta y poco dinámica.

Asimismo, se ve con esperanza el que se desarrollen en nuestra comunidad consecuentemente en sus municipios, proyectos que sean sostenibles en lo social, medioambiental y económico (por el orden indicado) reiterando ya lo dicho previamente.

Los Ayuntamientos por su parte, deberán asesorarse debidamente sobre esta nueva herramienta desde el punto de vista técnico, debiendo considerar como elemento positivo, que puedan optar a subvenciones para aprobar sus planes especiales y generales.

• Ley del Suelo (2021).

La nueva ley del Suelo (2021) diseñada para repercutir directamente sobre la normativa existente a nivel local.

- A) Disposición transitoria 1ª → Aplicación de la ley tras su entrada en vigor.
- B) Disposición transitoria 2ª → Vigencia, innovación y adaptación de los planes e instrumentos vigentes.
- Disposición transitoria 3ª → Planes e instrumentos en temas de planificación.
- Disposición transitoria 4ª → Ordenación Urbanística en los municipios con el planeamiento general.
- Disposición transitoria 7ª → Normativa aplicable con carácter supletorio. Recogen las normas que se seguirán aplicando mientras no se sustituya por los reglamentos previstos en la normativa y en la Disposición Final 1º de la ley.

• Estudio de la Ley:

Exposición de motivos: En el apartado inicial de la misma se detallan las características que han ido propiciando la elaboración y aprobación de la nueva ley. De igual modo desarrolla cada uno de los principales motivos y características que la definen.

En su articulado, se desarrolla la participación o actuación que les corresponde a los municipios.

Son relevantes aquellos artículos que detallan la posibilidad de prestación de asistencia y cooperación a las entidades locales en materias de los instrumentos urbanísticos.

- **Art 8.3:** Que se enuncia como "Cooperación, colaboración y coordinación administrativa".

Destacar que las Diputaciones Provinciales podrán prestar asistencia técnica a los municipios, principalmente a los de menos población y a las que tengan menos capacidad económica y de gestión, en los términos previstos en la normativa de autonomía local.

En el titulo IV de la ley, se desarrolla la ordenación urbanística en el art 60, se establecen niveles e instrumentos de la ordenación urbanística, y en el apartado 3 del citado artículo, en su punto,

a) Se desarrollan los instrumentos de ordenación urbanística general, en dicho punto se detallan:

- *El Plan de Ordenación Municipal.*
- *El Plan de Ordenación y el Plan Básico de Ordenación Municipal.*

b) Se describen:

- *Los Planes de Ordenación Urbanística de manera detallada.*

c) Se describen los instrumentos complementarios a la ordenación urbanística.

A continuación, los artículos que componen cada sección, recogen los puntos básicos que componen dicha sección, los puntos básicos para el desarrollo de la ordenación urbanística concretando a partir del **art.º 63**, **Sección 2º del título IV**, centrado en el Plan General de Ordenación Municipal; el **art º64** detalla el Plan de Ordenación Intermunicipal; **art º65** detalla el Plan Básico de Ordenación Municipal.

En la sección 4º del citado titulo se describen los instrumentos complementarios, en cuyo **art º 73**, describe las ordenanzas municipales de edificación y de urbanización.

En los artículos posteriores (Cap. II), se recoge la habilitación, aprobación y vigencia de los instrumentos de ordenación urbanística.

Deberemos acudir a la Disposiciones Transitorias de la ley para conocer como se va a aplicar la ley tras su aprobación.

De igual modo, en la Disposición derogatoria única, se reclamarán las normativas consideradas a derogar.

Nuestro ámbito de actuación se va a centrar en la Comarca de Baza, la cual recordemos que está formada por:

- *Baza.*
- *Benamaurel.*
- *Caniles.*
- *Cortes de Baza.*
- *Cuevas del Campo.*
- *Cúllar.*
- *Freila.*
- *Zújar.*

A su vez, todas forman parte de la Mancomunidad de los Municipios de la Comarca de Baza.

Los Municipios de la Comarca de Baza forman el "Altiplano Granadino" junto con la comarca de Huéscar.

Por lo tanto, se deberá atender a la normativa municipal del orden urbanístico aprobada y en ejecución a la hora del desarrollo de nuestra iniciativa "Estudio de Factibilidad para la Creación de un Centro de Transportes y Mercancías en la Comarca de Baza".

• El Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte 2005-2020(PEIT):

De ámbito estatal, propone un sistema coherente de infraestructuras y servicios de transporte que incluye desde la planificación estratégica hasta la sectorial, marcando una serie de objetivos

funcionales, económico, sociales, medioambientales y territoriales.

• Conclusión:

Si bien podemos encontrarnos que muchos de los municipios de la comarca carezcan de una regulación específica, por lo que habrá que estar al desarrollo de la ley recién aprobada y a los reglamentos que se prevén desarrollar de forma inmediata para conocer un mejor alcance y resultados a corto plazo del impacto legislativo en materia.

3.8 ANÁLISIS DE FACTIBILIDAD PARA SU DESARROLLO, O EN SU CASO ESTUDIO DE VIABILIDAD.

Debido a que el del "Estudio de Factibilidad Para la Creación de un Centro de Transportes y Mercancías en la Comarca de Baza" se encuentra en una fase muy inicial, solo podemos aportar la metodología a seguir por parte del gestor del proyecto en el momento de su ejecución.

La Ley 5/2001 por la que se regulan las Áreas de Transporte de Mercancías en la Comunidad Autónoma de Andalucía y en concreto, en lo que se refiere al procedimiento de aprobación del establecimiento de los Centros de Transporte de Mercancías (Art. 12), establece la necesidad de elaborar un Plan Funcional que debe contener, entre otros aspectos, el programa y estudio económico-financiero para su promoción, construcción y explotación.

La propuesta de desarrollo del "Estudio de Factibilidad Para la Creación de un Centro de Transportes y Mercancías en la Comarca de Baza" y su consecutiva puesta en marcha requiere de un análisis de factibilidad que ponga de manifiesto si el mismo es viable o no, en el que destaquen los aspectos determinantes que se deban considerar para que se adecue y cumpla los contenidos citados anteriormente por el Art.12.

Se necesitarán por tanto el disponer de la información necesaria que nos permita conocer aspectos concretos como:

- *Superficie total.*
- *Precio de adquisición de urbanización.*
- *Precio de venta/alquiler de las instalaciones.*
- *Precio de venta/alquiler de los terrenos.*
- *Etc.*

Trataremos de estudiar el comportamiento del proyecto desde una perspectiva amplia que permita disponer de un abanico de posibilidades en el momento de su desarrollo, valorando las posibles inversiones necesarias y el tipo de financiación (comentadas anteriormente) o el valor que arrojen los indicadores básicos (TIR, VAN…) entre otros.

El "Estudio de Factibilidad Para la Creación de un Centro de Transportes y Mercancías en la Comarca de Baza" se ha realizado desde tres perspectivas o vertientes de análisis.

• *Una primera, en la que se realiza una valoración de las alternativas básicas de la actuación, desde el punto de vista de su eficiencia en términos económicos, sobre sus dimensiones de liquidez y rentabilidad, basada en el análisis de los flujos de caja esperados.*

• *La segunda, complementaria con la anterior, en la que se establece la previsión de las cuentas de resultados y balances de la operación, concebida como Centro de Resultados en sí misma, para conocer los estados de tesorería, cuantitativa y cronológicamente, y apreciar su viabilidad financiera.*

• *Y una tercera, en la que se analiza el riesgo de la operación, medido éste sobre la respuesta de los resultados anteriores frente a cambios paramétricos, en los referentes inicialmente considerados. La primera apreciación del proyecto se desarrolla sobre la base de previsión de los flujos de fondos. Se supone que el valor de cualquier activo, y el de la empresa o proyecto en su conjunto, es igual al valor actual neto del flujo de fondos a que pueda dar lugar.*

En consecuencia, esta metodología viene a proponer que todas las decisiones importantes de la empresa se tomen teniendo en cuenta el valor que aportan al conjunto, desde el punto de vista del descuento del flujo de fondos relevante.

Estas decisiones pueden significar la definición de la estrategia de negocio del proyecto a realizar.

La técnica de cálculo del valor actual neto (VAN), ha ido ganando cada vez más aceptación entre los profesionales de las fianzas y, al mismo tiempo, encuentra crecientes ámbitos de aplicación.

La aplicación de dicha técnica en la evaluación de proyectos de inversión consiste en calcular el valor actualizado de los rendimientos esperados, en cada uno de los años objeto del estudio, descontados al coste del capital.

Este criterio presenta la ventaja de tener en cuenta los diferentes vencimientos de los flujos de caja, referidos a una misma fecha.

Adicionalmente, y totalmente complementario al estudio anterior, se desarrolla un análisis de orientación más contable para cada uno de los supuestos básicos considerados. De esta forma, se obtienen y estudian las previsiones de cuentas de resultados y balances, de cada uno de los años del proyecto objeto de estudio, llegando a determinar los estados de tesorería cuantitativa y cronológicamente, permitiendo así valorar la oportunidad y viabilidad financiera.

Análisis económico

En primer lugar, se realiza el estudio de los datos y criterios de partida a utilizar; se determinan todos aquellos coeficientes que posteriormente serán de utilidad para los análisis de riesgo de la operación.

En segundo lugar, se realiza una identificación exhaustiva de los conceptos de coste, gasto o ingreso que intervienen o pueden intervenir en el resultado económico de la operación, de forma que el modelo matemático a establecer se aproxime, en lo posible, a la realidad futura.

El paso siguiente es la cuantificación de todos estos conceptos, realizándose una proyección en el tiempo del valor de cada una de las partidas anteriores. Esta proyección se articula con el Programa de Actuación de los supuestos básicos considerados.

Una vez desarrolladas las etapas anteriores, se obtienen los flujos de fondos que previsiblemente generará la actuación. De ellos, se derivará la previsión de los estados contables y su cuenta de resultados.

Posteriormente, se realiza la evaluación de riesgo de la operación en función de los parámetros más influyentes, se estudian los resultados obtenidos y se desarrollan las conclusiones básicas.

Análisis financiero

A partir de los escenarios de aplicación inversora manejados, se define el criterio o criterios de financiación y se analizan, en distintos supuestos, los flujos de fondos netos.

A continuación, se lleva a cabo un análisis fundamental, mediante el cual se obtiene la previsión de los estados contables después de financiación e impuestos: cuenta de resultados y balances.

Seguidamente, se valora el riesgo mediante los estudios de sensibilidad correspondientes, realizando el análisis de la información obtenida y evaluando los resultados puntuales.

Por último, se extraen las conclusiones más importantes de los análisis realizados.

Indicadores básicos.

Se presentan seguidamente los indicadores básicos y conceptos de análisis manejados en el estudio.

Se entiende por liquidez de un proyecto, la capacidad de éste para transformar en dinero o rentabilizar económicamente sus activos, sin incurrir en pérdidas del principal.

El criterio más utilizado en el análisis de proyecto de inversión, y que se ha usado en este trabajo, es el del Periodo de Recuperación (PR), siendo éste el plazo de tiempo que ha de discurrir para la recuperación de la inversión inicial o, lo que es lo mismo, el periodo transcurrido hasta que los flujos generados por la explotación hagan nulos los saldos de caja acumulados y permitan la recuperación del principal.

En este sentido, será más "líquida" la actuación cuanto menor sea su periodo de recuperación.

• ***Rentabilidad:*** dos son los métodos más comúnmente aceptados para la medición de rentabilidades y que utilizamos en este estudio:

• ***Valor Actual Neto (VAN).*** Valor actual de todos los flujos futuros de fondos descontado al coste del capital, menos los costes de la inversión, también descontados al coste del capital. Sus principales características son:

- Tiene en cuenta el valor temporal del dinero.

- Siempre es posible calcularlo y matemáticamente considerado una operación sencilla.

- Como punto de referencia se toma el momento actual.

- Supone reinvertir los fondos generados al coste del capital.

El principal inconveniente estriba en la dificultad de especificar el tipo de actualización o descuento, el cual definiremos como la tasa o tipo de interés efectivo que a la empresa le cueste la utilización de los recursos financieros.

• ***Tasa Interna de Rentabilidad (TIR).*** Tipo de actualización o descuento que hace igual a cero el valor actual neto. Con lo cual, interesará realizar aquellos proyectos cuya tasa interna de rentabilidad sea superior al coste de capital del proyecto.

Ambos criterios se apoyan en supuestos diferentes y son más bien complementarios que sustitutivos o alternativos. La ventaja de la TIR es que mide la rentabilidad en términos relativos (tanto por ciento), frente al VAN que proporciona una medida de la rentabilidad en valor absoluto.

• ***Riesgos:*** se considera el riesgo como la variabilidad de los resultados esperados en la actuación frente a los parámetros de mayor incidencia en los mismos.

También podemos considerar otros indicadores como la estimación del **Índice de Precios al Consumo (IPC), el coste de endeudamiento o el valor residual.**

3.9 INCORPORACIÓN Y ANÁLISIS DE LA PERSPECTIVA DE GÉNERO EN EL PROYECTO.

En la actualidad podemos percibir con cierta facilidad como las cuestiones relacionadas con la igualdad de género han ido adquiriendo una importancia sustancial la cual no se disponía en décadas atrás.

Generalmente, las cuestiones del día a día abordan de manera más o menos directa, asuntos sobre la brecha salarial entre ambos sexos, la importancia de iniciativas que aumenten la presencia de las mujeres en los órganos de poder, la conciliación laboral con el tema de la maternidad o economía de los cuidados, etc. Poniendo de manifiesto que son temas centrales en cualquier debate y en cualquier ámbito.

Por lo tanto, podemos decir que existe una conciencia social de manera general más receptiva a la hora de tratar el tema de desigualdad entre géneros.

No obstante, seguimos pensando que tanto a la sociedad como al territorio en cuestión le queda un largo camino por recorrer en este aspecto.

Tal y como reflejan los datos de contratación registrada, por sexo y tipo:

	Contratos Registrados en el Periodo (2006-2021)			Distribucion porcentual contratos registrados %	
Periodo	Hombres	Mujeres	Total	Hombres2	Mujeres2
dic-06	154	149	303	50,83%	49,17%
dic-07	137	136	273	50,18%	49,82%
dic-08	120	118	238	50,42%	49,58%
dic-09	180	119	299	60,20%	39,80%
dic-10	197	116	313	62,94%	37,06%
dic-11	146	155	301	48,50%	51,50%
dic-12	174	230	404	43,07%	56,93%
dic-13	256	165	421	60,81%	39,19%
dic-14	234	125	359	65,18%	34,82%
dic-15	328	240	568	57,75%	42,25%
dic-16	328	139	467	70,24%	29,76%
dic-17	284	188	472	60,17%	39,83%
dic-18	322	181	503	64,02%	35,98%
dic-19	234	193	427	54,80%	45,20%
dic-20	293	169	462	63,42%	36,58%
may-21	336	225	561	59,89%	40,11%

Ilustración 15 º: "Servicio Público de Empleo Estatal SEPE2021, OTEA". Elaboración propia.

Contratos según tipo de jornada, 2019, SIMA Y ARGOS. Agregado Comarca de Baza	
Contratos Indefinidos Hombres	410
Contratos Indefinidos Mujeres	273
Contratos Temporales Hombres	7957
Contratos Temporales Mujeres	7310
No especificado Hombres	943
No especificacdo Mujeres	451
TOTAL	**17344**

Ilustración 16 º: "Contratos x jornada, 2019 SIMA Y ARGOS: Comarca de Baza". AUCB.

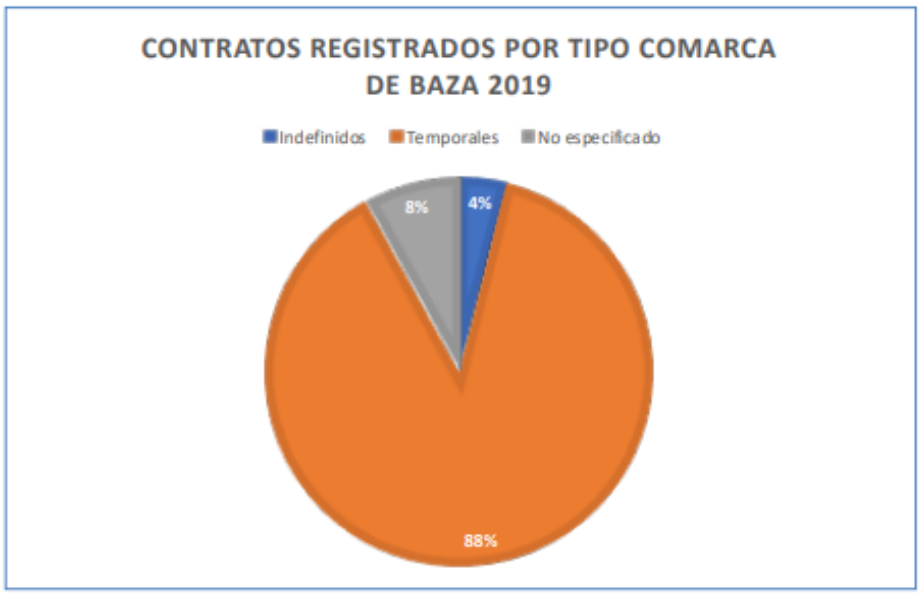


Ilustración 17 º: "Tipo contratos Comarca de Baza, 2019 SIMA Y ARGOS: Comarca de Baza". AUCB.

Vemos como sigue existiendo una diferencia muy acusada a la hora de formalizar el contrato (quizás menos perceptible cuando canalizamos el contrato como temporal) pero interesante a la hora de reflejar la realidad que estamos tratando.

Esta situación se agrava si ceñimos los datos al ámbito logísticos, ámbito del cual más impacto prevemos realizar (debido a la índole del proyecto) y el cual más comprometidos estamos con contar con la perspectiva de género en cuestión.

Los datos que facilitan el conjunto de la economía europea a grandes rasgos son:

- 1º El total de trabajadores se encuentra dividido entre 46% de mujeres y un 54% de hombres.
- 2º El sector de la logística y el transporte da empleo a más de 11 millones de trabajadores en Europa de los cuales el 22% son mujeres frente al 78% restante que son hombres.

Esta profunda desigualdad contrasta aun mas si la comparamos con la presencia en otros sectores de la educación o sanidad, donde ahí si vemos como la figura de la mujer toma mayor notoriedad (alrededor del 70%).

Esta gran sisma puede deberse (entre otros factores) a la percepción que se tiene del sector logístico y del transporte desde que surgió y se asentó en la sociedad. La figura masculina siempre ha sido ligada como el genero predominante "*etiqueta*" puesta

debido a la relación del sector con el trabajo físico, configurando la mentalidad de "*Es un trabajo de hombres".*

A demás, en el sector de la logística y más si cabe en el del transporte, la disponibilidad de desplazamiento solicitada puede suponer otro obstáculo más cuando sigue recayendo mayoritariamente la concepción de la maternidad y cuidados familiares en el género femenino.

Razones por la cual siempre se ha justificado (para nosotros en exceso) el desinterés y poca empleabilidad de estos sectores para el género femenino, por lo han relegado a la figura de la mujer casi exclusivamente a los puestos relacionados con servicios y tareas administrativas como puede ser la atención al cliente o la gestión de algunas operaciones.

Esta situación contrasta con los diversos estudios científicos que han demostrado que la diversidad de género en el sector, fomenta la colaboración que impulsa la competitividad, productividad y la responsabilidad social de las empresas.

Ya de partida hemos visto que el propio sector mantiene una filosofía demasiado conservadora para los tiempos que corren, aun así, seguimos viendo como si dicha mentalidad actúa como barrera de entrada inicial, esta barrera se fortalece cuando analizamos el porcentaje de capacidad a aspirar a puestos de "alto cargo o de directiva" cuyas características suelen llevar implicadas tomas de decisiones.

"En España, el 34% de las mujeres tienen puestos directivos mientras que en el sector logístico a día de hoy se sitúa por debajo del 25%" datos que solo consiguen reafirmar la gran problemática que tenemos que hacer frente.

Por lo tanto vemos como una oportunidad para abordar el tema anteriormente planteado el propio auge del sector logístico en la actualidad , la introducción y consolidación de las nuevas tecnologías dentro del sector, ya sea en la gestión de procesos , participación en la expansión del e-commerce entre otros , donde se ha incrementado la automatización de la empresa , sirva como punto de inflexión para cambiar la tendencia actualidad , se reduzcan las barreras de entrada y a los órganos de poder/dirección del sector , naturalizar la presencia de la mujer y consolidar un entorno conciliador que cambie la visión y la adapte a las demandas actuales .

A modo de conclusión tenemos que reafirmar que el "Estudio de Factibilidad Para la Creación de un Centro de Transportes y Mercancías en la Comarca de Baza" parte con

una mentalidad en la que se crea en la igualdad de contratación, en trabajar por conseguir la equidad de manera interna y perseguir erradicar la brecha de genero junto con dotar de soluciones que permitan una mayor facilidad en la introducción del papel de la mujer en el sector del transporte y la logística.

• Algunas de nuestras propuestas son:

-1º Introducción de modelos flexibles que busquen la conciliación laboral y familiar.

-2º Apostar por mejorar la formación del sector de cara a visibilizarlo como campo de oportunidad laboral de la mujer.

-3º Eliminar la brecha salarial entre mujeres y hombres.

-4º Contar con la visión y colaboración de las asociaciones de mujeres para cualquier proyecto en la comarca.

-5º Exigir que la directiva se forme con disparidad de género.

3.10 DISEÑOS PREVIOS, INFOGRAFÍAS, MAPAS, SOLUCIONES MARKETING, ETC ...

En este apartado hemos visto conveniente adjuntar toda la información previa de la que disponemos de cara al "Estudio de Factibilidad Para la Creación de un Centro de Transportes y Mercancías en la Comarca de Baza" usada para promocionarla en el ámbito laboral y educativo sirviendo de esquema sintético a la hora de dirigirnos a el junto con el mapa de la Comarca de Baza.

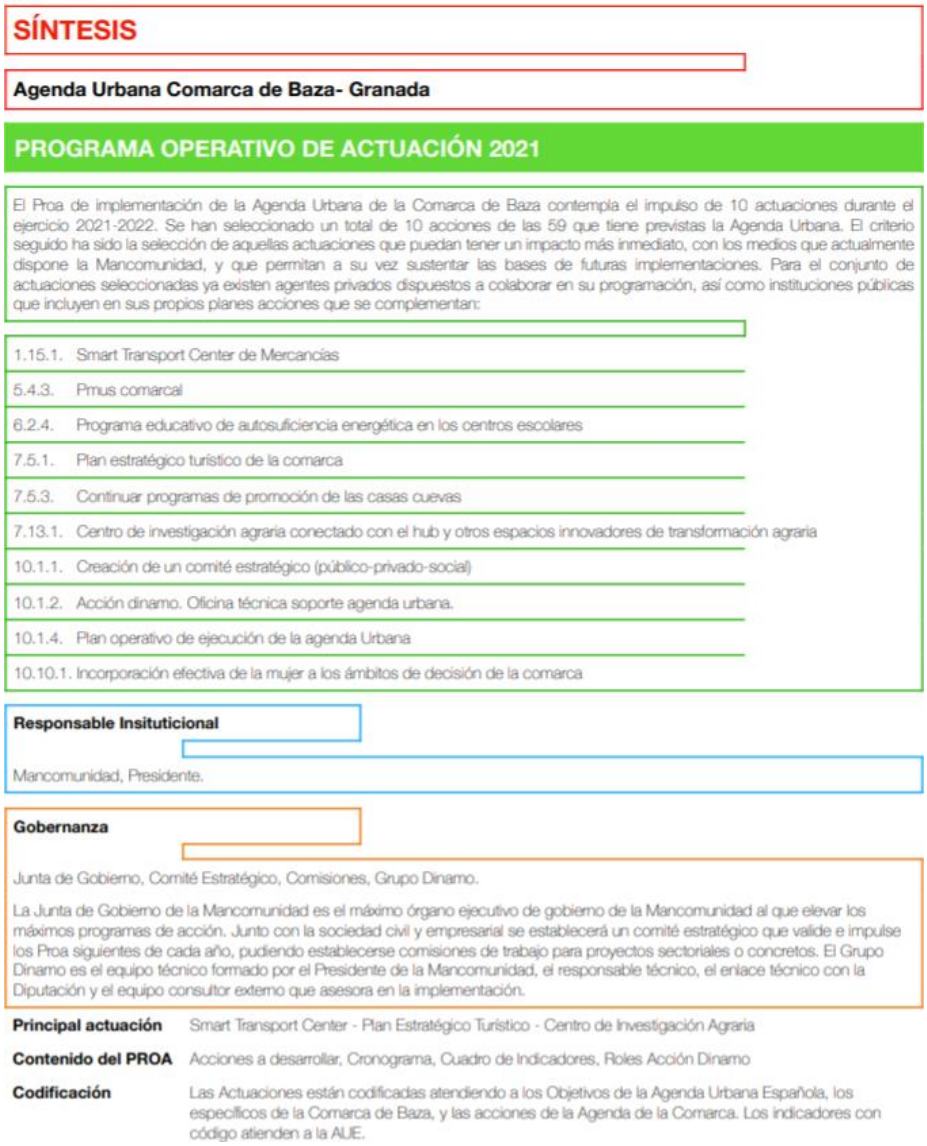
Es una información resumida debido a la fase prematura que presenta el proyecto.

Agenda Urbana de la Comarca de Baza

PROGRAMA OPERATIVO DE ACTUACIÓN 2021

2. Síntesis
3. Cronograma
4. Smart Transport Center de Mercancías
5. Pmus comarcal
6. Programa educativo de autosuficiencia energética en los centros escolares
7. Plan estratégico turístico de la comarca
8. Continuar programas de promoción de las casas cuevas
9. Centro de investigación agraria conectado con el hub y otros espacios innovadores de transformación agraria
10. Creación de un comité estratégico (público-privado-social)
11. Acción dinamo. Oficina técnica soporte agenda urbana.
12. Plan operativo de ejecución de la agenda Urbana
13. Incorporación efectiva de la mujer a los ámbitos de decisión de la comarca
14. Cuadro general de Indicadores (1-2-3)
17. Grupo Dinamo

Ilustración 18 º: "PROA: Comarca de Baza". Elaboración PROA.



SÍNTESIS

Agenda Urbana Comarca de Baza- Granada

PROGRAMA OPERATIVO DE ACTUACIÓN 2021

El Proa de implementación de la Agenda Urbana de la Comarca de Baza contempla el impulso de 10 actuaciones durante el ejercicio 2021-2022. Se han seleccionado un total de 10 acciones de las 59 que tiene previstas la Agenda Urbana. El criterio seguido ha sido la selección de aquellas actuaciones que puedan tener un impacto más inmediato, con los medios que actualmente dispone la Mancomunidad, y que permitan a su vez sustentar las bases de futuras implementaciones. Para el conjunto de actuaciones seleccionadas ya existen agentes privados dispuestos a colaborar en su programación, así como instituciones públicas que incluyen en sus propios planes acciones que se complementan:

1.15.1.	Smart Transport Center de Mercancías
5.4.3.	Pmus comarcal
6.2.4.	Programa educativo de autosuficiencia energética en los centros escolares
7.5.1.	Plan estratégico turístico de la comarca
7.5.3.	Continuar programas de promoción de las casas cuevas
7.13.1.	Centro de investigación agraria conectado con el hub y otros espacios innovadores de transformación agraria
10.1.1.	Creación de un comité estratégico (público-privado-social)
10.1.2.	Acción dinamo. Oficina técnica soporte agenda urbana.
10.1.4.	Plan operativo de ejecución de la agenda Urbana
10.10.1.	Incorporación efectiva de la mujer a los ámbitos de decisión de la comarca

Responsable Insituticional

Mancomunidad, Presidente.

Gobernanza

Junta de Gobierno, Comité Estratégico, Comisiones, Grupo Dinamo.

La Junta de Gobierno de la Mancomunidad es el máximo órgano ejecutivo de gobierno de la Mancomunidad al que elevar los máximos programas de acción. Junto con la sociedad civil y empresarial se establecerá un comité estratégico que valide e impulse los Proa siguientes de cada año, pudiendo establecerse comisiones de trabajo para proyectos sectoriales o concretos. El Grupo Dinamo es el equipo técnico formado por el Presidente de la Mancomunidad, el responsable técnico, el enlace técnico con la Diputación y el equipo consultor externo que asesora en la implementación.

Principal actuación	Smart Transport Center - Plan Estratégico Turístico - Centro de Investigación Agraria
Contenido del PROA	Acciones a desarrollar, Cronograma, Cuadro de Indicadores, Roles Acción Dinamo
Codificación	Las Actuaciones están codificadas atendiendo a los Objetivos de la Agenda Urbana Española, los específicos de la Comarca de Baza, y las acciones de la Agenda de la Comarca. Los indicadores con código atienden a la AUE.

Ilustración 19 º: "PROA 2º: Comarca de Baza". Elaboración PROA.

1 Ordenar el territorio y hacer un uso racional del suelo, conservarlo y protegerlo

15. Conectar la Comarca con el Mediterráneo- Levante

1. SMART TRANSPORT CENTER DE MERCANCÍAS

La evolución tecnológica en el transporte, en formatos diferentes, uso de energía, irrupción de la tecnología de construcción 3D, etc, hace que cualquier prospectiva relativa a la logística tenga validez para pocos años. La evolución del transporte sí se está asentando en relación con la revolución digital, incorporando cada vez más capas de inteligencia artificial, llegando a suponer la aparición de sistemas donde el hombre y la mujer desaparecen del proceso más tradicional. Un Centro de Transporte, un puerto seco fiscal, un aparcamiento de grandes transportes o mercancías existen en numerosas zonas del Estado Español. La Comarca de Baza, con vocación actual a experimentar un proceso exponencial del transporte de mercancías (tal y como reflejan la existencia de numerosas licencias de transporte) puede proporcionar al eje del levante un sistema inteligente de distribución. Un Smart Transport Center debe configurar las mejores soluciones de todos los tipos de centros mencionados, investigando y desarrollando soluciones de vanguardia para problemas urgentes relacionados con el transporte en la planificación, operación y seguridad. Si bien este tipo de acción requiere de la existencia de una gran superficie disponible y bien conectada, que muchos pueblos de Andalucía ya disponen de ella, la ventaja competitiva estará proporcionada por la incorporación de tecnología de movilidad que ofrezca esta plataforma, de conexión con otras (proveedores y clientes) y procesos logísticos internos y externos. Sin duda, este puede ser uno de los valores de mercado que la Comarca de Baza aporte a la cadena de valor del Levante español.

A) Conectar con los operadores logísticos y centros de investigación de movilidad. B) Establecer un acuerdo de colaboración. C) Redactar y presentar un proyecto de contenido para el Smart Transport Center. D) Buscar localización y financiación.

Mancomunidad

Asociación de empresarios/as, Ayuntamientos, Agentes Agro y Operadores logísticos

Recursos Next Generation EU, Plan Recuperación Transformación y Resiliencia, PNIEC, 130 Medidas frente al reto demográfico

1.1.2. Correlación entre urbanización de suelo, dinámica demográfica, empleo y actividades económicas.	1.1.3. Presupuesto de las actuaciones previstas de fomento de la actividad agrícola, ganadera y de desarrollo rural sostenible en el suelo preservado de la transformación urbanística	Aumento de licencias de transporte
1.3.1. ¿Se ha realizado una planificación del desarrollo en red y de la conectividad de las infraestructuras verdes y azules con el contexto natural?	Redacción del proyecto Smart Transport	Construcción del Centro

Previsión Impacto Adhesión de operadores de transporte y logísticos

Impacto género Inclusión de necesidades laborales de las mujeres

Reto demográfico 5. Conectar la Comarca con el eje Mediterráneo Levante. Aumentar la actividad económica

Cronograma

jul	ago	sep	oct	nov	dic	ene	feb	mar	abr	jun
Presentar operadores		Redacción de contenido			Buscar localización		Buscar financiación		Redacción global del proyecto	

Ilustración 20 º: "PROA 3º: Comarca de Baza". Elaboración PROA.

Centro de investigación y especialización agroalimentaria	MANCOMUNIDAD BAZA/ BAZA	1
Anteproyecto plan estratégico turístico Comarca Baza-Geoparque	MANCOMUNIDAD BAZA/ BAZA	1
Estudio de factilidad y viabilidad del Centro de transporte de mercancías	MANCOMUNIDAD BAZA/ BAZA	1

Ilustración 21 º: "Proyectos de Programa Puentes". Elaboración AUCB.

PROGRAMA ***PUENTES*** - FICHA PRESENTACIÓN PROYECTOS	
TÍTULO DEL PROYECTO	**ESTUDIO DE FACTIBILIDAD PARA LA CREACIÓN DE UN CENTRO DE TRANSPORTES Y MERCANCÍAS EN LA COMARCA DE BAZA**
OBJETIVOS	Promover el diseño y valorar las posibilidades técnicas, así como la viabilidad económica de la implantación en la Comarca de Baza de un Centro de Transportes y Mercancías (CTM) que permita la valorización de la situación estratégica de la Comarca como nudo de comunicación del interior de Andalucía con el Levante y con todo el Corredor Mediterráneo El objetivo último es dar cumplimiento a dos de los principales retos de la AU de la Comarca de Baza (AUCB), a saber, **contribuir a la reversión de la despoblación** (Reto 2 de la AUCB) y **conectar a la Comarca con el Eje Mediterráneo-Levante** (Reto 5 de la AUCB)
BREVE DESCRIPCIÓN	El alumnado en prácticas elaborará un Estudio de Factibilidad que incluya un plan de viabilidad económica de la implantación, en algún lugar determinado con conexión a la red viaria principal, de un CTM que promueva la implantación de establecimientos vinculados con el sector de la logística y los servicios avanzados a las empresas.
PRESUPUESTO ESTIMADO	
MUNICIPIO/S DE IMPLEMENTACIÓN	Todos los de la Comarca de Baza

Ilustración 22 º: "Proyectos de Programa Puentes 2º". Elaboración AUCB.

Ilustración 23 º: "Mapa Andalucía-Áreas logísticas". Elaboración Red Área Logística Andalucía.

Ilustración 24 º: "Mapa Comarca de Baza". Internet.

Ilustración 25 º: "Mapa 2º Comarca de Baza". Internet.

3.11 CONSECUCIÓN DE OBJETIVOS EN RELACIÓN CON EL PROYECTO.

Tras todo el estudio realizado cabe resaltar una serie de conclusiones y recomendaciones a la hora de tener en cuenta de cara al proyecto en sí.

- Se necesita considerar primero "Estudio de Factibilidad Para la Creación de un Centro de Transportes y Mercancías en la Comarca de Baza" y consecutivamente la puesta en marcha de la construcción de la CTM "Smart" como una operación necesaria capaz de responder a las necesidades tanto del sector como de la comarca siendo fundamentado por su comportamiento a nivel financiero y económico.

- Considerar como "aceptables" las variables TIR y VAN a la hora de seguir con la puesta en marcha del proyecto. No obstante, si estos indicadores no lleguen a ser favorables en primera instancia, ser capaz de replantear la puesta en marcha de la CTM para conseguir que los índices nombrados anteriormente sean aceptables.

- Definir lo más rigurosamente posible los periodos de recuperación que realizará la inversión evitando deslocalizar el tejido empresarial después de las explotaciones iniciales debido a su mala gestión a futuro.

- Controlar coeficientes como el apalancamiento o la deuda soportada necesaria para evitar situaciones de riesgo.

- Se ha constado que existe interés reflejado en la demanda actual y posible exponencial la cual el proyecto sería capaz de satisfacer y postularse como el revulsivo necesario que inicie el proceso en el cual el tejido empresarial se consolide y resalte de aquí al corto plazo.

  • Se espera que se cumplan los objetivos propuestos por el Estudio de Factibilidad Para la Creación de un Centro de Transportes y Mercancías en la Comarca de Baza"

  • El Objetivo del proyecto es el de promover el diseño y las posibilidades técnicas, así como la viabilidad económica de la implantación en la comarca de Baza de un Centro de Transportes Y Mercancías (CTM) de carácter inteligente que permita la valorización de la situación estratégica de la comarca como nudo de comunicación del interior de Andalucía con el Levante y con todo el corredor mediterráneo. Otro de los Objetivos es dar cumplimiento a dos de los principales retos de la Agenda Urbana de la Comarca de Baza (AUCB):

- 1º Contribuir a la reversión de la despoblación (Reto 2 de la AUCB).
- 2º Conectar a la comarca con el Eje Mediterráneo-Levante (Reto 5 de la AUCB).
- 3º Adhesión de operadores de transporte y logística en la zona.
- 4º Mejorar la inclusión y necesidades laborales de las mujeres en el sector de la logística.
- 5º Conectar con el eje Mediterráneo-Levante.
- 6º Aumento de la actividad económica de la zona en la que se acomete el proyecto.

4 BIBLIOGRAFÍA.

Aue.gob.es. . *¿Qué es la Agenda Urbana Española? | Agenda Urbana Española*. [online] Available at: <https://www.aue.gob.es/que-es-la-aue#Agenda_Urbana_Espanola> [Accessed 28 December 2021].

Cdn.mitma.gob.es. . *Diagnostico*. [online] Available at: <https://cdn.mitma.gob.es/portal-web-drupal/AUE/02_00-doc._diagnostico.pdf> [Accessed 28 December 2021].

Cdn.mitma.gob.es. . *Indicadores*. [online] Available at: <https://cdn.mitma.gob.es/portal-web-drupal/AUE/04_doc._indicadores_de_seguimiento_y_evaluacion_0.pdf> [Accessed 28 December 2021].

Cdn.mitma.gob.es. *Introducción*. [online] Available at: <https://cdn.mitma.gob.es/portal-web-drupal/AUE/01doc_introduccion_a_la_aue.pdf> [Accessed 28 December 2021].

Cdn.mitma.gob.es. *Introducción Me*. [online] Available at: <https://cdn.mitma.gob.es/portal-web-drupal/AUE/03_doc._introduccion_me.pdf> [Accessed 28 December 2021].

Cdn.mitma.gob.es. *Proceso Participativo*. [online] Available at: <https://cdn.mitma.gob.es/portal-web-drupal/AUE/07_proceso_participacion_0.pdf> [Accessed 28 December 2021].

Desarrollo Sostenible. *La Agenda para el Desarrollo Sostenible - Desarrollo Sostenible*. [online] Available at: <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/development-agenda/> [Accessed 28 December 2021].

FUTURIUM - European Commission. *Urban Agenda for the EU - FUTURIUM - European Commission*. [online] Available at: <https://ec.europa.eu/futurium/en/urban-agenda/> [Accessed 28 December 2021].

Habitat III. *The New Urban Agenda - Habitat III*. [online] Available at: <https://habitat3.org/the-new-urban-agenda> [Accessed 28 December 2021].

Mdsocialesa2030.gob.es. 2021. *Ministerio de Derechos Sociales y Agenda 2030 - Agenda 2030*. [online] Available at: <https://www.mdsocialesa2030.gob.es/agenda2030/index.htm> [Accessed 28 December 2021].

Onuhabitat.org.mx. *La Nueva Agenda Urbana en español*. [online] Available at: <https://onuhabitat.org.mx/index.php/la-nueva-agenda-urbana-en-espanol> [Accessed 28 December 2021].

Cge.es. *Informe 'Retos y Oportunidades sectores y territorios' – Confederación Granadina de Empresarios*. [online] Available at: <https://cge.es/informe-retos-y-oportunidades-sectores-y-territorios/> [Accessed 28 December 2021].

Cge.es. 2021. *Informe 'La economía de Granada tras un año de pandemia' – Confederación Granadina de Empresarios*. [online] Available at: <https://cge.es/informe-la-economia-de-granada-tras-un-ano-de-pandemia/> [Accessed 28 December 2021].

Agenda-urbana.es. 2021. [online] Available at: <https://agenda-urbana.es/agenda-urbana-comarca-de-baza/> [Accessed 28 December 2021].

Oteagranada.com. 2021. *OTEA GRANADA | Observatorio Territorial de Estudios y Análisis*. [online] Available at: <http://www.oteagranada.com/documentacion.php?pagina=2&idCategoria=1> [Accessed 28 December 2021].

INE. 2021. *INE. Instituto Nacional de Estadística*. [online] Available at: <https://www.ine.es/> [Accessed 28 December 2021].

Navarra.es. *Estudio de Factibilidad*. [online] Available at: <https://www.navarra.es/NR/rdonlyres/08FB10BC-0FD2-48E4-B286-A1A2BB333251/142957/091109ALTudela1.pdf> [Accessed 28 December 2021].

Zalcartagena.com. *https://zalcartagena.com/docs/Estudio_de_viabilidad_tecnica_y_economica_ZAL_Cartagena.pdf*. [online] Available at: <https://zalcartagena.com/docs/Estudio_de_viabilidad_tecnica_y_economica_ZAL_Cartagena.pdf> [Accessed 28 December 2021].

Mitma.gob.es. *Estrategia Logística de España | Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana*. [online] Available at: <https://www.mitma.gob.es/el-ministerio/planes-estrategicos/estrategia-logistica-de-espana> [Accessed 28 December 2021].

Biblio.unvm.edu.ar. *Logística Colaborativa*. [online] Available at: <http://biblio.unvm.edu.ar/opac_css/doc_num.php?explnum_id=3028> [Accessed 28 December 2021].

Aeipro.com. 2021. *CENTROS LOGÍSTICOS: CONTRIBUCIÓN AL DESARROLLO SOSTENIBLE DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS*. [online] Available at: <https://www.aeipro.com/files/congresos/2012valencia/CIIP12_1198_1209.3794.pdf> [Accessed 28 December 2021].

Boe.es. 2021. *Ley 5/2001, de 4 de junio, por la que se regulan las áreas de transporte de mercancías en la Comunidad Autónoma de Andalucía.* [online] Available at: <https://www.boe.es/buscar/pdf/2001/BOE-A-2001-12771-consolidado.pdf> [Accessed 28 December 2021].

Repositorio.utp.edu.co. 2. *PLAN DE NEGOCIO PARA LA CREACIÓN DE UN CENTRO LOGÍSTICO APLICADO A MIPYMES DE LA CIUDAD DE PEREIRA.* [online] Available at: <http://repositorio.utp.edu.co/dspace/bitstream/handle/11059/3969/6581186132G182.pdf?sequence=1> [Accessed 28 December 2021].

Repositorio.iaph.es. *Informe Final. Fase 1. Zona 2. Comarca de Baza (Granada)*. [online] Available at: <https://repositorio.iaph.es/bitstream/11532/332033/1/ATLAS_FASE1_COMARCA_25_BAZA_INFORME_COMARCAL_FINAL.pdf> [Accessed 28 December 2021].

Cdn.mitma.gob.es. *Guia Básica Fondos Europeos*. [online] Available at: <https://cdn.mitma.gob.es/portal-web-drupal/AUE/Guia%2BBasica%2BFondos%2Beuropeos%2Bpost%2B2020.pdf> [Accessed 28 December 2021].

Repository.icesi.edu.co. *ANÁLISIS DE FACTIBILIDAD DE LA APERTURA DE UN CENTRO DE DISTRIBUCIÓN LOGÍSTICO EN EL ECUADO*. [online] Available at: <https://repository.icesi.edu.co/biblioteca_digital/bitstream/10906/76293/1/quintero_analisis_factibilidad_2013.pdf> [Accessed 28 December 2021].

Juntadeandalucia.es. *PLAN FUNCIONAL DEL CENTRO DE TRANSPORTES INTERMODAL DE MERCANCÍAS DE LINARES (JAEN)*. [online] Available at: <https://www.juntadeandalucia.es/organismos/fomentoinfraestructurasyordenaciondelterritorio/consejeria/transparencia/planificacion-evaluacion-estadistica/planes.html?en_vigor=en_vigor&organismo=organismos/fomentoinfraestructurasyordenaciondelterritorio&pagina=3> [Accessed 28 December 2021].

https://www.mascontainer.com/por-que-deberian-trabajar-las-mujeres-en-logistica/. 2021. [online] Available at: <https://www.mascontainer.com/por-que-deberian-trabajar-las-mujeres-en-logistica/> [Accessed 30 December 2021].

El Canal Marítimo y Logístico. 2021. *El rol de la mujer en el sector de la logística*. [online] Available at: <https://www.diarioelcanal.com/el-rol-de-la-mujer-en-el-sector-de-la-logistica/> [Accessed 30 December 2021].

El Mercantil. 2021. *La logística será femenina o no será – El Mercantil*. [online] Available at: <https://elmercantil.com/2020/03/06/la-logistica-sera-femenina-o-no-sera/> [Accessed 30 December 2021].

CITET. 2021. *La mujer en el sector de la logística: Entrevista a Yolanda...*. [online] Available at: <https://www.citet.es/es/actualidad/8m-mujer-logistica-yolanda-sanchez> [Accessed 30 December 2021].

ANEXO I PRESENTACIÓN DEL PROYECTO EN POWER POINT

Ilustración 26 º: "Portada presentación a Mancomunidad ". Elaboración propia.

ANEXO IIREPORTAJE GRÁFICO

Ilustración 27 º: "Jornada Final Programa Puentes ". Internet.

Ilustración 28 º: "Jornada Final 2º Programa Puentes ". Internet.

Ilustración 29 º: "Jornada Final 3º Programa Puentes ". Internet.

Ilustración 30 º: "Jornada Inicial Programa Puentes ". Internet.

Conjunto de Ilustraciones del trabajo:

Ilustración 5º. Imagen promocional "Actuación AUE en la provincia". Internet

Ilustración 6º. "Cartel PROGRAMA PUENTES". Internet

Ilustración 7º. Ejemplo visual: "Logística Colaborativa". Internet

Ilustración 8.Imagen instalaciones" Illescas Green Logistics Park". Internet

Ilustración 5º. Imagen conceptual "Influencia Corredor Mediterráneo". Internet

Ilustración 6º: Cuadro 1º: DAFO Comarca de Baza-Ejes de actuación AUE

Ilustración 7º: Cuadro 2º: DAFO Comarca de Baza-Ejes de actuación AUE

Ilustración 8º: Cuadro1: DAFO Comarca de Baza (Medio Físico). Elaboración propia.

Ilustración 9º: Datos "Población Comarca de Baza ". Elaboración AUCB.

Ilustración 10 º: Datos 2º "Estudio -Población Comarca de Baza ". Elaboración AUCB.

Ilustración 11 º: "Cuadro 2º: DAFO Comarca de Baza (Población/social). Elaboración propia.

Ilustración 12 º: "Cuadro 3º: DAFO Comarca de Baza (Sect 1º). Elaboración propia.

Ilustración 13 º: "Cuadro 4º: DAFO Comarca de Baza (Sect 2º). Elaboración propia.

Ilustración 14 º: "Cuadro 5º: DAFO Comarca de Baza (Sect 3 º). Elaboración propia.

Ilustración 15 º: "Servicio Público de Empleo Estatal SEPE2021, OTEA". Elaboración propia.

Ilustración 16 º: "Contratos x jornada, 2019 SIMA Y ARGOS: Comarca de Baza". AUCB.

Ilustración 17 º: "Tipo contratos Comarca de Baza, 2019 SIMA Y ARGOS: Comarca de Baza". AUCB.

Ilustración 18 º: "PROA: Comarca de Baza". Elaboración PROA.

Ilustración 19 º: "PROA 2º: Comarca de Baza". Elaboración PROA.

Ilustración 20 º: "PROA 3º: Comarca de Baza". Elaboración PROA.

Ilustración 21 º: "Proyectos de Programa Puentes". Elaboración AUCB.

Ilustración 22 º: "Proyectos de Programa Puentes 2º". Elaboración AUCB.

Ilustración 23 º: "Mapa Andalucía-Áreas logísticas". Elaboración Red Área Logística Andalucía.

Ilustración 24 º: "Mapa Comarca de Baza". Internet.

Ilustración 25 º: "Mapa 2º Comarca de Baza". Internet.

Ilustración 26 º: "Portada presentación a Mancomunidad ". Elaboración propia.

Ilustración 27 º: "Jornada Final Programa Puentes ". Internet.

Ilustración 28 º: "Jornada Final 2º Programa Puentes ". Internet.

Ilustración 29 º: "Jornada Final 3º Programa Puentes ". Internet.

Ilustración 30 º: "Jornada Inicial Programa Puentes ". Internet.

ANEXO III FICHA DE PROYECTO DE LA ENTIDAD LOCAL

PROGRAMA ***PUENTES*** - FICHA PRESENTACIÓN PROYECTOS	
TÍTULO DEL PROYECTO	**ESTUDIO DE FACTIBILIDAD PARA LA CREACIÓN DE UN CENTRO DE TRANSPORTES Y MERCANCÍAS EN LA COMARCA DE BAZA**
OBJETIVOS	Promover el diseño y valorar las posibilidades técnicas, así como la viabilidad económica de la implantación en la Comarca de Baza de un Centro de Transportes y Mercancías (CTM) que permita la valorización de la situación estratégica de la Comarca como nudo de comunicación del interior de Andalucía con el Levante y con todo el Corredor Mediterráneo El objetivo último es dar cumplimiento a dos de los principales retos de la AU de la Comarca de Baza (AUCB), a saber, **contribuir a la reversión de la despoblación** (Reto 2 de la AUCB) y **conectar a la Comarca con el Eje Mediterráneo-Levante** (Reto 5 de la AUCB)
BREVE DESCRIPCIÓN	El alumnado en prácticas elaborará un Estudio de Factibilidad que incluya un plan de viabilidad económica de la implantación, en algún lugar determinado con conexión a la red viaria principal, de un CTM que promueva la implantación de establecimientos vinculados con el sector de la logística y los servicios avanzados a las empresas.
PRESUPUESTO ESTIMADO	
MUNICIPIO/S DE IMPLEMENTACIÓN	Todos los de la Comarca de Baza

Ilustración 22 º: "Proyectos de Programa Puentes 2º". Elaboración AUCB.

ANEXO IV ESTUDIO DE VIABILIDAD ECONÓMICO-FINANCIERA (SI PROCEDE)