



Agencia Pública de Puertos de Andalucía  
**CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y VIVIENDA**

---

**PLAN FUNCIONAL DEL ÁREA LOGÍSTICA DE  
INTERÉS AUTONÓMICO DE ALMERÍA**

---

MAYO 2011

## ÍNDICE

<b>1. INTRODUCCIÓN .....</b>	<b>4</b>
1.1. OBJETO .....	4
1.2. ANTECEDENTES .....	4
1.3. MARCO LEGAL Y COMPETENCIAL .....	6
1.4. DETERMINACIONES DEL PLAN FUNCIONAL .....	8
<b>2. EL ÁREA LOGÍSTICA DE INTERÉS AUTONÓMICO DE ALMERÍA EN EL DESARROLLO REGIONAL Y LOCAL .....</b>	<b>9</b>
2.1. LA INTERMODALIDAD Y EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR FERROCARRIL.....	9
2.2. INFLUENCIA ECONÓMICA Y SOCIAL DEL SECTOR LOGÍSTICO.....	10
2.3. EL ÁREA LOGÍSTICA DE INTERÉS AUTONÓMICO DE ALMERÍA Y LOS OBJETIVOS DE DESARROLLO TERRITORIAL .....	11
2.4. ALMERÍA: CENTRO REGIONAL DE ANDALUCÍA .....	13
2.5. EL PAPEL DE LOS PUERTOS DE ALMERÍA Y CARBONERAS. LAS ZONAS DE ACTIVIDADES LOGÍSTICAS, ELEMENTOS CLAVE DEL DESARROLLO PORTUARIO.....	14
<b>3. MARCO DE PLANIFICACIÓN TERRITORIAL Y URBANÍSTICA DEL ÁMBITO.....</b>	<b>14</b>
3.1. ÁREAS QUE INTEGRAN EL ÁREA LOGÍSTICA DE INTERÉS AUTONÓMICO DE ALMERÍA .....	14
3.2. PLAN SUBREGIONAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO DE LA AGLOMERACIÓN URBANA DE ALMERÍA (POTAUA) .....	16
3.3. SITUACIÓN URBANÍSTICA .....	20
<b>4. DEFINICIÓN FUNCIONAL: SECTOR 1-NÍJAR.....</b>	<b>22</b>
4.1. LOCALIZACIÓN Y DELIMITACIÓN DEL SECTOR .....	22
4.2. INFRAESTRUCTURAS DE COMUNICACIÓN EXISTENTES Y PLANIFICADAS ...	23
4.3. INFRAESTRUCTURAS DE SERVICIOS.....	23
4.4. USOS DE SUELO Y PREEXISTENCIAS .....	24
4.5. CARACTERÍSTICAS FÍSICAS Y AMBIENTALES .....	24
4.6. SERVIDUMBRES Y AFECCIONES .....	24
4.7. ORIENTACIÓN FUNCIONAL .....	24
4.8. ACCESOS.....	25
4.9. ORDENACIÓN PROPUESTA .....	25
4.10. PLAN DE UTILIZACIÓN DE ESPACIOS DEL SECTOR 1-NÍJAR .....	28
<b>5. DEFINICIÓN FUNCIONAL: SECTOR 2-ALMERÍA .....</b>	<b>33</b>
5.1. LOCALIZACIÓN Y DELIMITACIÓN DEL AMBITO .....	33
5.2. INFRAESTRUCTURAS DE COMUNICACIÓN EXISTENTES Y PLANIFICADAS ...	33

5.3.	INFRAESTRUCTURAS DE SERVICIOS.....	34
5.4.	USOS DE SUELO Y PREEXISTENCIAS .....	35
5.5.	CARACTERÍSTICAS FÍSICAS Y AMBIENTALES .....	35
5.6.	SERVIDUMBRES Y AFECCIONES .....	35
5.7.	ORIENTACIÓN FUNCIONAL .....	36
5.8.	ACCESOS.....	36
5.9.	ORDENACIÓN PROPUESTA. ....	36
5.10.	PLAN DE UTILIZACIÓN DE ESPACIOS DEL SECTOR ALMERÍA.....	39
<b>6.</b>	<b>PROGRAMACIÓN DE LA ACTUACIÓN PARA EL ÁREA LOGÍSTICA DE ALMERÍA. ....</b>	<b>43</b>
<b>7.</b>	<b>MODELO DE GESTIÓN.....</b>	<b>44</b>
<b>8.</b>	<b>MODELO ECONÓMICO FINANCIERO .....</b>	<b>45</b>
8.1.	CRITERIOS GENERALES .....	46
8.2.	MODALIDADES DE PRODUCTOS .....	47
8.3.	ANÁLISIS ECONÓMICO-FINANCIERO DEL SECTOR 1 .....	48
8.4.	ANÁLISIS ECONÓMICO-FINANCIERO DEL SECTOR 2 .....	59
<b>9.</b>	<b>PLANOS.....</b>	<b>¡ERROR! MARCADOR NO DEFINIDO.</b>
<b>10.</b>	<b>ANEXOS .....</b>	<b>¡ERROR! MARCADOR NO DEFINIDO.</b>
10.1.	ANEXO 1: BIENES Y DERECHOS AFECTADOS	<b>¡ERROR! MARCADOR NO DEFINIDO.</b>

## 1. INTRODUCCIÓN

### 1.1. OBJETO

El presente documento constituye el Plan Funcional del Área Logística de Interés Autonómico de Almería, de acuerdo con los contenidos establecidos en la Ley 5/2001, de 4 de junio, por la que se regulan las Áreas de Transporte de Mercancías en la Comunidad Autónoma de Andalucía.

El artículo 9.2 de esta Ley establece que los centros de transporte de mercancías podrán ser declarados de interés autonómico cuando su implantación, además de obedecer a objetivos puramente sectoriales de política de transporte y de orden local, contribuyan de modo decisivo a estructurar y fomentar el desarrollo regional, por favorecer la intermodalidad del sistema regional de transportes, su función integradora de los centros de la economía andaluza en las redes logísticas nacionales e internacionales, la fijación de actividades productoras del valor añadido, la atracción de operadores, y cualesquiera otras circunstancias o factores que resulten principalmente determinantes de aquel desarrollo.

Tal es el caso del Área Logística de Almería, que se integra en la Red de Áreas Logísticas de Andalucía, y figura entre las actuaciones previstas en el Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía (PISTA 2007-2013) como propuesta de centro logístico de primer nivel.

En este marco, y de acuerdo con el artículo 12 de la mencionada Ley, el inicio del procedimiento para la promoción y el establecimiento de los centros de transporte de mercancías de interés autonómico se inicia por la Consejería competente en materia de transportes, que debe elaborar un Plan Funcional.

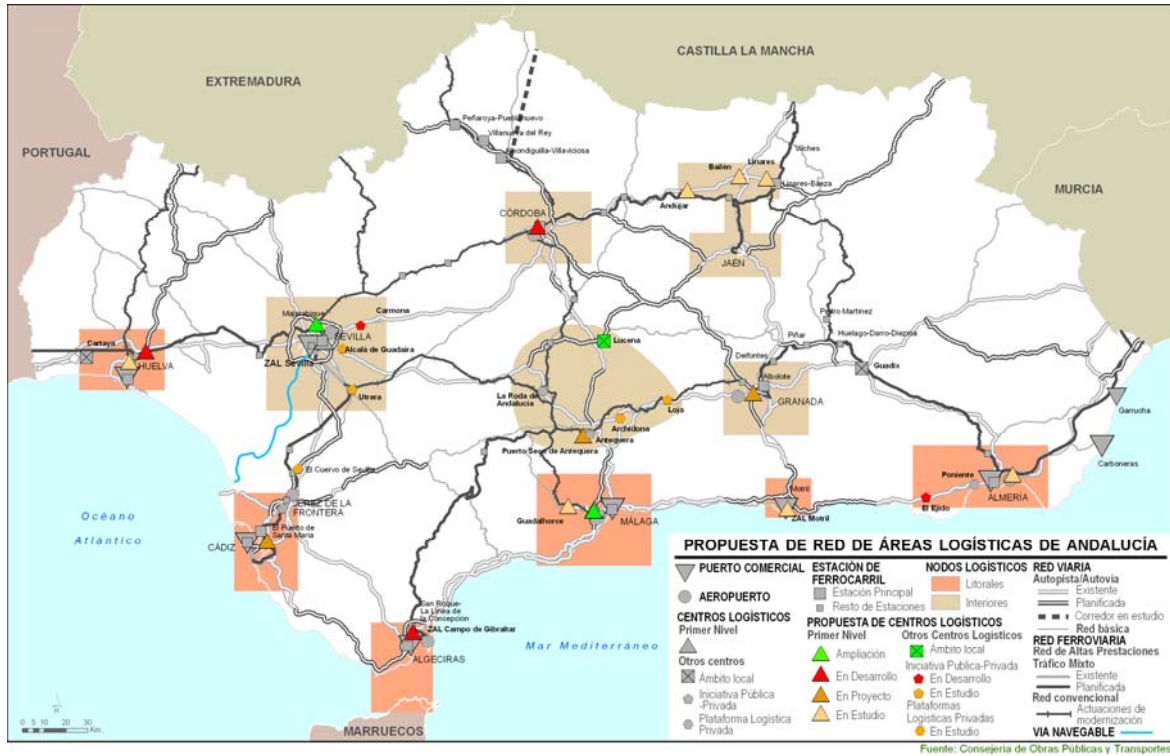
### 1.2. ANTECEDENTES

La Agencia Pública de Puertos de Andalucía (APPA) ha elaborado el documento denominado Red Logística de Andalucía, que ha servido como base para la definición de las actuaciones en materia de áreas logísticas y centros de transporte de mercancías en los diversos instrumentos de planificación de la Consejería de Obras Públicas y Vivienda, principalmente el Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía 2007-2013, en adelante PISTA, aprobado por Decreto 457/2008, de 16 de septiembre, y los diversos Planes Subregionales de Ordenación del Territorio.

En estos instrumentos de planificación, la zona de Almería se contempla como un nodo logístico de primer nivel en la estructuración de la Red Logística.



El nodo logístico de Almería, cuenta con las instalaciones portuarias de Almería y Carboneras como principal activo. Tradicionalmente vinculadas a los graneles sólidos, la autoridad portuaria viene desarrollando desde los últimos años una estrategia orientada a diversificar sus tráficos y desarrollar actividades de mayor valor añadido, incrementando su participación en el transporte marítimo de corta distancia en el ámbito del Mediterráneo.



Para la consecución de estos objetivos está prevista la ampliación de ambas instalaciones portuarias y la recuperación de la conexión ferroviaria con el puerto.

Como complemento de esta estrategia de la Autoridad Portuaria, el PISTA plantea desarrollar en el interior una oferta cualificada de áreas logísticas que permita consolidar los nuevos tráficos. En este sentido, la futura línea ferroviaria de altas prestaciones entre Almería y Murcia abre unas especiales posibilidades para la implantación de nuevas actividades logísticas en el ámbito.

Por otra parte cabe señalar la importancia de la agricultura intensiva de la provincia almeriense. La creciente producción del sector hortofrutícola se traduce en un aumento en la demanda de transporte, con la consecuente necesidad de servicios y de instalaciones especializadas en la que organizar la distribución de mercancías.

Como se ha expuesto, la Ley 5/2001, establece que el inicio del procedimiento para la promoción y establecimiento de las Áreas Logísticas de Interés Autonómico se inicia, con carácter exclusivo, por la Consejería competente en materia de transportes de la Comunidad Autónoma de Andalucía.

En base a lo anterior mediante ORDEN de 17 de Abril de 2009, de la persona titular de la Consejería competente en materia de Transportes, se da inicio al procedimiento

para la promoción y establecimiento del Área Logística de Interés Autonómico de Almería y se encomienda a la Agencia Pública de Puertos de Andalucía la elaboración y tramitación de su Plan Funcional.

El expediente recoge que el Área Logística de Interés Autonómico de Almería se ubicará en dos sectores sin continuidad espacial dentro de la provincia de Almería, aunque estarán funcionalmente integrados y su gestión será conjunta; uno en el término municipal de Níjar (Sector 1), de cerca de 200 ha, y el otro en el término municipal de Almería (Sector 2), de aproximadamente 100 ha.

Por último, es importante señalar que el Plan de Ordenación Territorial de la Aglomeración Urbana de Almería (POTAUA), actualmente en tramitación, identifica los ámbitos que integran la futura Área Logística de Interés Autonómico de Almería, como áreas adecuadas para la localización de los usos asociados a esta actuación.

### 1.3. MARCO LEGAL Y COMPETENCIAL

Se exponen a continuación los aspectos más significativos de las leyes que regulan la implantación y desarrollo de las áreas de transportes de mercancías:

- **Ley 5/2001**, de 4 de junio, por la que se regulan las Áreas de Transporte de Mercancías en la Comunidad Autónoma de Andalucía
- **Ley 7/2002** de Ordenación Urbanística de Andalucía (LOUA)

La **Ley 5/2001** tiene como objeto la creación de un marco normativo específico para la implantación, desarrollo, promoción y gestión de las áreas de transporte de mercancías dentro del territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía. Atendiendo los aspectos urbanísticos, territoriales y jurídicos de gestión de dichas áreas para "lograr desarrollar una red andaluza, bien articulada con la red nacional e internacional de infraestructuras de transporte y de plataformas logísticas nodales, capaces de mejorar la eficiencia del sistema de transporte andaluz e impulsar el equilibrado desarrollo regional, a partir del establecimiento de puntos preferentes de servicios y de intercambios intra y suprarregionales."

La **Ley 5/2001** establece una serie de competencias de gestión y desarrollo otorgadas a la Agencia Pública de Puertos de Andalucía (APPA):

- La aprobación del planeamiento territorial o urbanístico preciso para la implantación de un centro de transporte de mercancías de interés autonómico implicará la declaración de utilidad pública de las obras y la necesidad de ocupación de los terrenos y edificios correspondientes, pudiendo la Administración de la Comunidad Autónoma de Andalucía asumir la condición de Administración actuante, acordar expropiaciones urbanísticas y proceder al desarrollo de cualquier sistema de actuación urbanística. A estos efectos, la Consejería competente podrá, (...) delimitar áreas de reserva de terrenos para su expropiación y para el ejercicio por la Comunidad Autónoma de los derechos

de tanteo y retracto, así como unidades de ejecución, conforme al procedimiento establecido en la legislación urbanística. (art. 20)

- Las funciones de dirección y gestión de los centros de transporte de mercancías de interés autonómico corresponden a la Administración de la Comunidad Autónoma de Andalucía que las desarrollará mediante la Entidad a que se refiere la disposición adicional segunda de esta Ley, la cual podrá ejercer dichas funciones directamente, por sí misma o a través de sociedades mercantiles de ella dependientes, así como también indirectamente, mediante concesión o a través de las demás técnicas previstas en la legislación aplicable. (art 22.1)
- Los terrenos dotacionales incluidos en el centro de transporte de interés autonómico se integrarán en el dominio público de la Comunidad Autónoma y estarán adscritos a la Entidad que se señala en la disposición adicional segunda de la presente Ley, la cual podrá, a su vez, ceder su uso a las entidades mercantiles dependientes de ella y a sus concesionarias.

Cuando se recurra a Consorcios para la gestión de estos centros, podrán adscribirse a éstos las áreas dotacionales incluidas en los mismos, en los términos previstos en el correspondiente Convenio (art. 22.3).

- En la Disposición adicional segunda se contempla la ampliación de competencias de la APPA:
  1. La Empresa Pública de Puertos de Andalucía, creada por la disposición adicional décima de la Ley 3/1991, de 28 de diciembre, del Presupuesto de la Comunidad Autónoma de Andalucía para 1992, ampliará su objeto social a la gestión de las áreas de transporte de mercancías.
  2. Sin perjuicio de las competencias que correspondan directamente a la Administración de la Comunidad Autónoma de Andalucía, que se reservará, en todo caso, las competencias de planificación, aprobación superior y de dirección y control superior en relación con las áreas de transporte de mercancías, la Empresa Pública de Puertos de Andalucía desarrollará, en cumplimiento de su objeto ampliado, y en los términos que se fijan en sus Estatutos, las tareas técnicas, económicas y administrativas que se le encomienden en orden a la planificación, fomento, desarrollo y control de la red regional de áreas de transporte de mercancías y, especialmente, la gestión de los centros de transporte de mercancías de interés autonómico.

La **Ley 7/2002** de Ordenación Urbanística de Andalucía (LOUA) es la norma que regula la elaboración del planeamiento urbanístico en el marco de la planificación territorial. Regula la actividad urbanística "que comprende la planificación, organización, dirección y control de la ocupación y utilización del suelo, así como la transformación de éste mediante la urbanización y edificación y sus consecuencias para el entorno." La Ley prevé normativa específica para actuaciones urbanísticas de interés público como son las Áreas de Transporte de Mercancías.

Dada la singularidad que estas actuaciones suponen, en la Disposición Adicional cuarta de la LOUA se prescribe que "...Las reservas para las dotaciones que en la presente Ley se contemplan no serán de aplicación a lo establecido en la Ley 5/2001, de 4 de junio (LAN 2001, 227), de Áreas de Transporte de Mercancías en la Comunidad Autónoma de Andalucía."

#### 1.4. DETERMINACIONES DEL PLAN FUNCIONAL

De conformidad con lo establecido en el Artículo 12 de la Ley 5/2001, de 4 de junio, BOJA N.º 69 de 19 de junio, la entidad que asuma la iniciativa para el establecimiento de un centro de transportes de mercancías de interés autonómico, deberá elaborar un Plan Funcional del mismo, con las determinaciones que en el citado artículo se contienen.

Siguiendo por tanto el esquema del precitado Artículo 12 de la Ley 5/2001, el presente Plan Funcional del Área Logística de Almería, contiene las siguientes determinaciones:

- Evaluación sobre la importancia de la ubicación del Centro respecto al mejor desarrollo regional y local.
- Identificación espacial de su ámbito.
- Distinción de los espacios dotacionales, de carácter demanial, destinados a acoger actividades de prestación de servicios a los usuarios y empresas del sector, y aquellas otras zonas, de carácter patrimonial, que se destinan al desarrollo de actividades directamente explotadas y gestionadas en el ámbito del derecho privado, siempre relacionadas con el transporte de mercancías. En ambos casos, las determinaciones del Plan Funcional cumplen las previsiones que para estas zonas contiene el Artículo 16.2 de la citada Ley, respecto a la reserva mínima para espacios libres y para suelo de carácter dotacional.
- Estudio económico-financiero de explotación del Área Logística de Almería.

Por tanto, los contenidos del Plan Funcional no son determinantes en cuanto a las alineaciones que definen la ordenación de los diferentes sectores u otros parámetros urbanísticos, tales como edificabilidades, alturas, ocupación máxima, etc., ya que corresponde al instrumento de planeamiento urbanístico de desarrollo establecer las previsiones relativas a estos parámetros, que se desarrollará posteriormente.

Por otra parte, el artículo 20 de la Ley 5/2001, de 4 de junio, por la que se regulan las áreas de transporte de mercancías en la Comunidad Autónoma de Andalucía establece que la aprobación del planeamiento territorial o urbanístico preciso para la implantación de un centro de transporte de mercancías de interés autonómico implicará la declaración de utilidad pública de las obras y la necesidad de ocupación de los terrenos y edificios correspondientes, pudiendo la Administración de la Comunidad Autónoma de Andalucía asumir la condición de Administración Actuante, acordar expropiaciones urbanísticas y proceder al desarrollo de cualquier sistema de actuación urbanística.

En virtud de lo anterior, y una vez declarado el interés autonómico de la actuación mediante la aprobación del Plan Funcional, la Administración Autonómica estará legitimada para incoar el correspondiente expediente de Expropiación Forzosa.

Asimismo, dado el excepcional interés público que conlleva la actuación, su construcción y puesta en funcionamiento no estarán sujetas a licencias ni, en general, a actos de control preventivo municipal, y ello sin perjuicio del procedimiento de armonización a que hace referencia el apartado 3 del Artículo 170 de la Ley 7/2002, de Ordenación Urbanística de Andalucía, o el que prevea la legislación sectorial aplicable.

## **2. EL ÁREA LOGÍSTICA DE INTERÉS AUTONÓMICO DE ALMERÍA EN EL DESARROLLO REGIONAL Y LOCAL**

### **2.1. LA INTERMODALIDAD Y EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR FERROCARRIL**

El desarrollo de la intermodalidad y la potenciación del transporte ferroviario es uno de los pilares fundamentales de la Política Comunitaria de Transportes. Ante los problemas de congestión que sufre la carretera en toda Europa, las estrategias para el desarrollo de un sistema de transporte sostenible, contempladas tanto en el Libro Blanco sobre el Transporte de la UE como en el PEIT, tienen como uno de sus objetivos el reequilibrio del reparto modal entre los distintos modos, de forma que se reduzca la cuota de participación del transporte por carretera a favor del transporte ferroviario y del transporte marítimo en sus distintas modalidades.

Para ello es importante trascender el concepto de transporte como un mero flujo de mercancías, para integrar en el mismo la función logística, y así lo ha entendido el PISTA. Bajo esta nueva concepción, el sistema de transporte necesita dotarse de nuevas infraestructuras, las plataformas logísticas intermodales, con instalaciones especializadas para realizar el intercambio modal, en los que la ruptura de la cadena de transporte se aprovecha para generar actividades de valor añadido, y con ello desarrollo territorial.

De esta forma los diferentes nodos que componen la Red de Áreas Logísticas, tanto los nodos logísticos portuarios como los nodos del interior han de estar conectados por ferrocarril y carretera, de forma que favorezca la co-modalidad y la mayor eficiencia técnica, económica y ambiental del transporte.

Ello supone la implantación de un sistema viario y ferroviario de gran capacidad que conecte los nodos portuarios, como es el Área Logística de Almería objeto del presente Plan Funcional, con los grandes corredores de transportes de mercancías nacionales e internacionales, en este caso el Corredor Mediterráneo, que conectará Almería con las regiones de Murcia, Valencia, Cataluña y la frontera francesa.

La potenciación del transporte de mercancías por ferrocarril se apoya también en un impulso normativo de carácter comunitario (Paquetes Ferroviarios), el proceso de liberalización del ferrocarril y en políticas medioambientales, por lo que puede decirse que existen fuertes expectativas a medio plazo de crecimiento de la cuota modal del ferrocarril.

Como ejemplo de las últimas tendencias de crecimiento intermodal, el Estudio de Impacto de los Centros de Transporte y Logística en España de enero 2010 (ACTE) revela que las dentro de las áreas logísticas han ido cobrando mayor protagonismo las plataformas logísticas dotadas de intermodalidad ferroviaria o puertos secos, que ya contabilizan en la actualidad el 50% de la oferta de suelo bruto, en parte por los nuevos "grandes desarrollos", los cuales incorporan una pastilla intermodal. En 1994, el suelo urbanizado que incorporaba en su oferta la opción intermodal ferroviaria representaba menos del 2% del total mientras que en 2008, esta proporción se ha elevado al 50%, y se añadirán próximamente nuevas implantaciones de este tipo, algunas de ellas de grandes dimensiones.

## 2.2. INFLUENCIA ECONÓMICA Y SOCIAL DEL SECTOR LOGÍSTICO

### 2.2.1. IMPACTO ECONÓMICO

El sector logístico influye directa e indirectamente sobre la economía. Los cambios experimentados por los flujos de mercancías y el desarrollo de los distintos servicios del sector logístico y de la organización consiguiente, ejercen sus efectos sobre:

- Las inversiones, como las destinadas a infraestructuras, equipos de transporte, terminales, instalaciones, etc. Estas inversiones ejercen un efecto inducido positivo sobre el empleo, que puede durar años.
- Aumento de los ingresos para el erario público (local, regional o nacional) por aumento de actividades y por tanto valor generado (producto bruto nacional/regional) que producirá, en consecuencia, un crecimiento de los recursos fiscales.
- Aumento en la tributación y tasas municipales implicando los ingresos por licencias de obra, ingresos por IBI, e ingresos por gastos de mantenimiento.

El estudio ACTE confirma que el hecho que las Áreas Logísticas se localicen habitualmente en municipios cercanos a los principales núcleos de población pero con un nivel de renta media-baja (suelo disponible y más económico), implica un impacto muy relevante de la construcción y explotación del Área Logística en la arcas municipales.

- Generación de riqueza (aportación del VAB, generación de ingresos (construcción y explotación, etc.). Fuente: Estudio ACTE
- Beneficios en las empresas: dependiendo de la situación previa, las empresas pueden obtener, mediante su implantación en un centro logístico o de



transporte, disminución de costes totales y emprender racionalizaciones con una elevación general de los niveles de calidad.

### 2.2.2. IMPACTO SOCIAL

El sector logístico también influye sobre el sector social, el desarrollo de sectores logísticos ejercen sus efectos sobre:

- Empleo estructural/directo: o empleo que sostiene la actividad interna debido al aumento del flujo de las mercancías que es preciso transportar y manipular.
- Empleo indirecto: o empleo generado durante la fase de obra (urbanización y las de edificación) tratándose de un empleo temporal que se mantiene mientras se ejecutan las obras o a partir de actividades auxiliares como mantenimiento, reparaciones, suministros, etc. Fuente: Estudio ACTE

Como ejemplo del posible empleo generado por un Área Logística, el estudio ACTE propone un ratio de 1 empleo total\* / 40.000 € inversión (resultado de la información recopilada para todos las Áreas Logísticas analizados). Aplicando los datos del Modelo Económico Financiero (Anexo 2) del Plan Funcional cuya hipotética estimación de inversión es de 92.026.984 € para el Sector 1-Níjar del Área de Logística de Almería, se calcula que la inversión podría generar aproximadamente 2.300 empleos.

$$92.026.984 \text{ €} / 40.000 \text{ €} = 2.300 \text{ empleos}$$

\*el total contempla empleos directos e indirectos

Otros impactos sociales incluyen:

- Políticas responsables de conciliación de la vida profesional y personal (flexibilidad de horarios, guardería, etc.), seguridad y proximidad a servicios.

### 2.3. EL ÁREA LOGÍSTICA DE INTERÉS AUTONÓMICO DE ALMERÍA Y LOS OBJETIVOS DE DESARROLLO TERRITORIAL

Dentro de la Unión Europea, España se ha convertido en uno de los países más competitivos en cuanto a producción hortofrutícola, en especial Andalucía. Esto ha motivado que en los últimos años se hayan aumentado las exportaciones hacia los socios comunitarios.

La importancia socioeconómica del sector agroalimentario en Andalucía se visualiza en el número de empresas existentes, así como en la mano de obra empleada. Especialmente importante en este mercado es la aportación de Almería al ser una de las provincias españolas con mayor participación en la producción hortofrutícola.

Almería es el lugar de Europa con más horas de sol al año, circunstancia que unida a una tradición productora y comercializadora, y a una estratégica de conectividad tanto

por tierra, como por mar y aire, configuran a Almería como una de las principales zonas exportadoras de frutas y hortalizas a nivel internacional.

El sector hortofrutícola, así como la producción y exportación de otras materias primas propias de la zona, como el mármol, constituyen la base sobre la cual se asienta y justifica la creación de un nodo logístico de apoyo a estas actividades para lograr un mayor crecimiento basado en la total integración en el sistema de comunicaciones existente y previsto.

Dentro del Plan de Infraestructura para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía (PISTA) se recogen los siguientes objetivos y propuestas para la interconexión de los centros regionales:

- *Conformar los centros regionales como los nodos fundamentales para establecer una malla básica de redes y servicios de transporte para la comunicación interna de Andalucía que, a la vez, sirva de soporte para las principales conexiones exteriores.*
- *Completar las redes viarias y ferroviarias de altas prestaciones que permitan la conexión eficiente entre el conjunto de centros regionales andaluces.*

Cumpliendo con estos objetivos, el Nodo Logístico de Almería cuenta con el Puerto de Almería como principal activo. Una vez perdidas sus funciones como punto de salida para el hierro de Alquife, el puerto está desarrollando otras actividades, que deben consolidarse. La orientación estratégica del Puerto pasa, por especializarse en tráficos de mayor valor añadido e incrementar su participación en los transportes marítimos de corta distancia en el ámbito del Mediterráneo, con este fin, está previsto acometer la ampliación del mismo y la recuperación de la conexión ferroviaria con el puerto.

Por otra parte, los dos sectores que integrarán la futura Área Logística de Almería, objeto del presente Plan Funcional, configurarán una oferta cualificada de áreas logísticas, con emplazamientos que permiten su vinculación con los tráficos portuarios y las futuras líneas ferroviarias.

En este sentido, la futura línea entre Almería y Murcia incrementará las posibilidades para la implantación de nuevas actividades logísticas en el ámbito. El eje mediterráneo comunicará la zona oriental de Andalucía con uno de los espacios económicamente más dinámicos, lo que justifica la creación de la conexión ferroviaria entre Almería y Murcia, para incorporar, así, a Andalucía al eje de conexión Murcia-Valencia y Barcelona.

A su vez, la creación del nuevo nodo de Almería puede potenciar el desarrollo de sectores en una región capaz de postularse como alternativa y punto de relación con el norte de África y, a través del arco Mediterráneo, con el resto de Europa.

Por lo tanto, desde el punto de vista del planeamiento logístico regional y nacional el desarrollo de un Área Logística en Almería constituye un elemento fundamental para



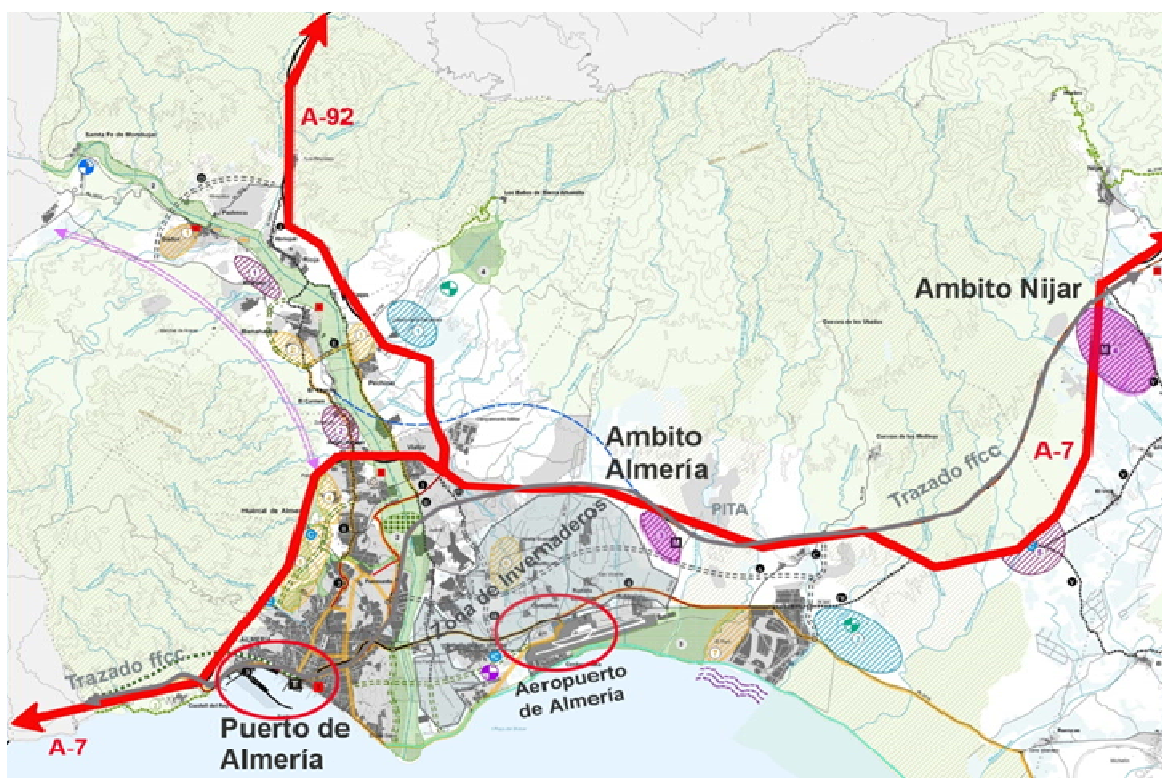
fomentar el desarrollo socio-económico regional y la optimización de los flujos de mercancías en la región.

En este caso, el planteamiento inicial consiste en el desarrollo de una zona logística multimodal en la que, además del tráfico de mercancías por carretera, se pretende fomentar y desarrollar el transporte por ferrocarril.

#### 2.4. ALMERIA: CENTRO REGIONAL DE ANDALUCÍA

El centro regional de Almería es uno de nueve centros regionales del Sistema Territorial establecido en el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA). Los municipios principales de este centro regional son: Almería, clasificada como ciudad principal, y Níjar, una ciudad media de 2º nivel, con aproximadamente 26.000 habitantes. La zona de Almería forma junto con Níjar y algunas otras ciudades medias y núcleos rurales, el sistema polinuclear de este Centro Regional donde queda enmarcada la actuación en desarrollo.

Destaca particularmente para el estudio que nos ocupa, por un lado la clasificación de Almería como centro regional con tamaño y entidad considerables, para generar la demanda necesaria que justifica su elección como emplazamiento para la Área Logística, lo que permite pensar en su posible vocación de distribución urbana/metropolitana asociada a este sistema polinuclear de ciudades.



Por otro lado, la ubicación de Níjar y su vinculación natural con Carboneras y otras ciudades medias de la red que contempla el POTA mediante las relaciones de continuidad de redes, conjuntamente con las actuaciones en materia de infraestructuras que articulan el territorio, apuntan a la factibilidad de conectar este

núcleo con la costa, especialmente con el puerto de Carboneras (de Interés General del Estado), ubicado en el municipio del mismo nombre que, a efectos del objeto de este Plan Funcional indica la pertinencia de considerar los tráficos portuarios vinculados a este sector del Área Logística como orientación para plantear la ordenación funcional objeto de estudio.

### **2.5. EL PAPEL DE LOS PUERTOS DE ALMERÍA Y CARBONERAS. LAS ZONAS DE ACTIVIDADES LOGÍSTICAS, ELEMENTOS CLAVE DEL DESARROLLO PORTUARIO**

La provincia de Almería cuenta con dos puertos principales: Almería y Carboneras.

El Puerto de Almería, situado en esta ciudad de la costa Mediterránea cuenta con líneas a Melilla, Argelia y Marruecos. El puerto de Almería es también escala de cruceros turísticos por el Mediterráneo.

Actualmente el puerto de Almería está siendo ampliado con la dotación de nuevos muelles con el objetivo de convertirlo en un puerto de contenedores, aumentando así su tráfico de mercancías y se está analizando la viabilidad de líneas de *Short Sea Shipping*, en las que el puerto de Almería será un puerto de referencia.

El puerto de Carboneras, de Interés General del Estado, situado en el municipio de Carboneras, se encuentra especializado en la descarga, almacenamiento y carga de graneles.

La construcción de la Área Logística de Almería es especialmente relevante como elemento clave para el desarrollo portuario de Almería. En este sentido, la posibilidad de ofrecer a los grandes operadores logísticos suelo e instalaciones de almacenaje y/o espacios para actividades de valor añadido, junto con dotaciones de servicio todo ello con gran accesibilidad por carretera y ferrocarril, determinará el futuro crecimiento y consolidación del puerto de Almería como uno de los principales puertos comerciales del sur de la Península.

## **3. MARCO DE PLANIFICACIÓN TERRITORIAL Y URBANÍSTICA DEL ÁMBITO.**

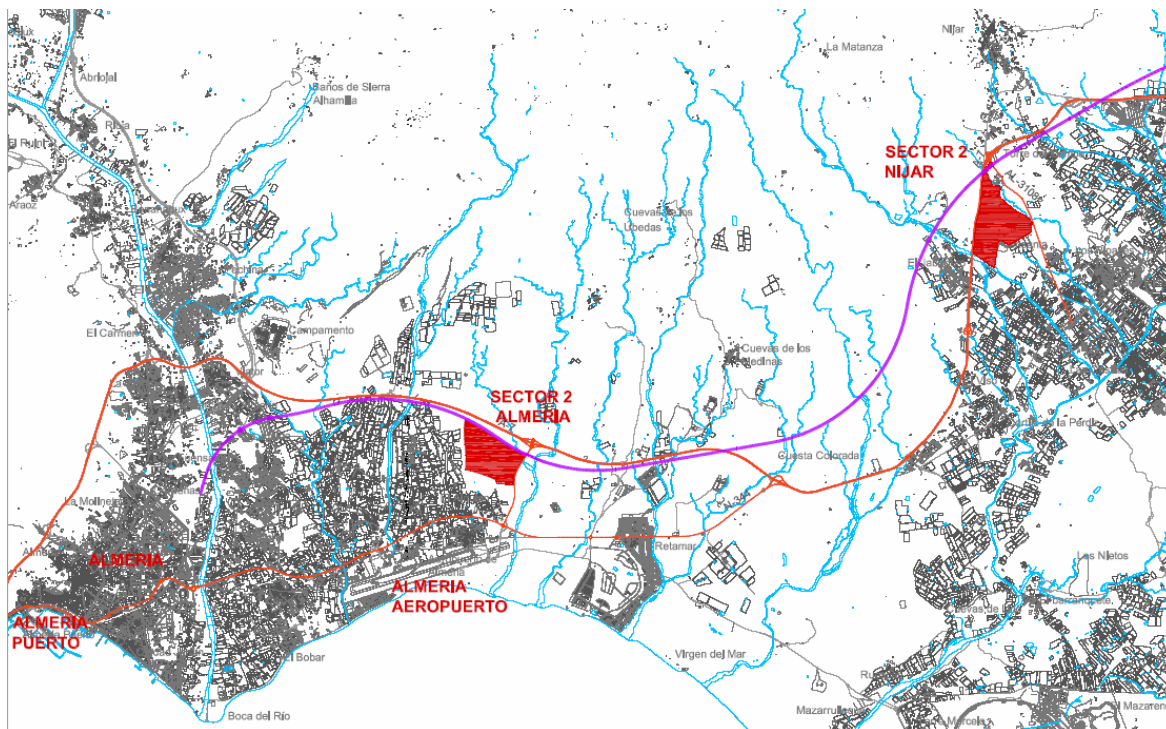
### **3.1. ÁREAS QUE INTEGRAN EL ÁREA LOGÍSTICA DE INTERÉS AUTONÓMICO DE ALMERÍA**

El Área Logística de Almería está concebida como una moderna plataforma logística intermodal, conectada a la línea ferroviaria de altas prestaciones Almería-Murcia que se integra en el Corredor Mediterráneo.

Con una superficie total aproximada de 280 Ha, se estructura en dos ámbitos diferenciados, sin continuidad espacial pero funcionalmente integrados. Estos dos

sectores que integran el Área Logística de Almería, gestionados por la misma entidad, pasan a denominarse:

- Sector 1, de aproximadamente 170 ha, en el término municipal de Níjar en el triángulo formado entre la autovía A-7, la carretera local AL 3108 y la Rambla de Cambronal.
- Sector 2, de aproximadamente 100 ha en el término municipal de Almería. Se encuadra entre las ramblas de la Balsa, de las Sepulturas, la autovía del mediterráneo y la N-344.



### 3.1.1. SECTOR 1: NÍJAR

Con una superficie aproximada de 170 ha, este sector está situado en el término municipal de Níjar, en el triángulo formado entre la autovía A-7, la carretera local AL- 3108 y la Rambla de Cambronal.

El sector Níjar se integra en un ámbito alejado de los núcleos de población. Aunque en términos de distancia Níjar se encuentra muy próximo a la localización de la actuación, la A-7 actúa como barrera artificial entre el núcleo de población de la Villa de Níjar y el Sector. Sin embargo, aunque este situado a mayor distancia, el núcleo de San José, presenta una mayor relación con el Sector ya que compartirá el acceso a través de la carretera provincial AL-3108 con los tráficos generados y atraídos por el Área logística.

### 3.1.2. SECTOR 2: ALMERÍA

Situado en el término municipal de Almería, en el espacio delimitado por las ramblas de la Balsa y de las Sepulturas, la autovía del Mediterráneo, el trazado del futuro

ferrocarril Almería-Murcia y la N-344, se integra en una zona periférica del municipio con buena accesibilidad y comunicación con el puerto de Almería, el Aeropuerto, e, incluso, el centro urbano de Almería.

El entorno directo de la zona está caracterizado por actividad agrícola intensiva, principalmente invernaderos dedicados a producción hortofrutícola, además del "Parque de Innovación y Tecnología de Almería" (PITA), al otro lado de la A-7, actualmente en desarrollo.

El Sector 2-Almería, configurado como parte del Área Logística de Interés Autonómico, pretende aprovechar las ventajas competitivas derivadas de la situación de Almería:

- Conexión ferroviaria con los puertos y áreas metropolitanas de Andalucía.
- Conexión ferroviaria con el norte de la Península y las redes transeuropeas.

Esta actuación ocupará una extensión aproximada de 105 ha.

### **3.2. PLAN SUBREGIONAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO DE LA AGLOMERACIÓN URBANA DE ALMERÍA (POTUAU)**

Conforme a la Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía, los Planes de Ordenación del Territorio del ámbito subregional tienen por objeto, establecer "los elementos básicos para la organización y estructura del territorio en su ámbito, siendo el marco de referencia territorial para el desarrollo y coordinación de las políticas, planes, programas y proyectos de las Administraciones y Entidades Públicas así como para las actividades de los particulares." (art.10)

La localización de los ámbitos de Níjar y Almería que integran el Área Logística, vienen recogidas como Áreas de oportunidad en el POTA de la Aglomeración Urbana de Almería, actualmente en tramitación, y está justificada por su privilegiada accesibilidad por carretera, ferrocarril, marítimo, y aéreo.

En cuanto a la delimitación del ámbito, su ubicación cumple con los siguientes factores:

- Superior localización respecto a las principales infraestructuras de comunicación de la zona, tanto presentes como futuras.
- Buena relación funcional con el núcleo de la población.
- Ausencia de edificaciones e instalaciones.
- Proximidad en el ámbito de Níjar con un nuevo desarrollo industrial previsto por el Planeamiento al otro lado de la A-7, lo que supondrá un aprovechamiento de sinergias y de economías de escala derivadas de la complementariedad de ambas actuaciones.

- Existencia de adecuados accesos directos, desde la Autovía en ambos casos.
- Terrenos con posibilidad de ampliación.
- Fácil accesos a la redes de suministro.

### 3.2.1. CRITERIOS DE ACTUACIÓN PARA EL ÁREA DE OPORTUNIDAD LOGÍSTICA

Las fichas del POTAUA, documento actualmente en tramitación, establecen unos criterios de ordenación de los dos sectores que comprenden el Área de Oportunidad logística en Almería.

A continuación se desglosan los criterios de actuación establecidos por la ficha urbanística del **Sector 1-Níjar**:

- *El área de oportunidad para actividades económicas de Níjar, vinculada al área de actividades económicas de Almería, se divide en dos subzonas. La subzona sur, asociada de forma prioritaria a actividades de carácter logístico vinculadas al Puerto y la subzona norte, con destino para actividades económicas con carácter general. Entre ambas deberá existir conexión viaria directa.*
- *El desarrollo se realiza de acuerdo con los procedimientos que regula la Ley 5/2001 para la promoción y establecimiento de áreas logísticas de interés autonómico, por lo cual se está redactando, en primer lugar, el Plan Funcional del Centro.*
- *El planeamiento que desarrolle la actuación deberá ajustar con precisión el contorno del área cumpliendo con la condición de apoyarse en elementos geográficos como las Ramblas de Cambronal, Inox y Rodenas, los ejes viarios de la AL3108, la A-7 y el futuro trazado del ferrocarril Almería-Murcia*
- *El planeamiento de desarrollo deberá garantizar la integración paisajística del conjunto, cumpliendo entre otros, con los siguientes objetivos:*
  - *Los bordes urbanos hacia la A-7 y hacia el corredor ferroviario deberán ordenarse teniendo en cuenta criterios paisajísticos, dado que se configuran como fachadas de la actuación. Para ello se tratarán de localizar en esta zona los usos que lleven aparejadas soluciones arquitectónicas de mayor calidad estética.*
  - *Se tendrá en cuenta la percepción de las cuencas visuales que tienen como fondo escénico la Villa de Níjar y se resaltarán los elementos singulares del paisaje en la ordenación interna.*
- *El instrumento de desarrollo deberá justificar la viabilidad de la propuesta en función de la capacidad y adecuación de la infraestructura viaria supramunicipal, así como su accesibilidad desde las principales carreteras, aportando los consiguientes estudios de movilidad y tráfico, así como la conformidad de las administraciones competentes en la materia.*



- *Se asegurará la correcta integración con las zonas urbanas consolidadas, en su caso, y tendrán en cuenta las peculiaridades orográficas como el collado de las Ródenas y ramblas y la colindancia de la subárea norte con ámbitos de protección territorial de este Plan.*
- *Se podrán incorporar usos comerciales exclusivos en las zonas con mejor accesibilidad, para dar servicio a los núcleos de residencia y trabajo próximos.*
- *Se garantizarán corredores verdes de conexión N-S interiores a la parcela para facilitar la escorrentía natural.*

A continuación se desglosan los criterios de actuación establecidos por la ficha urbanística del **Sector 2-Almería**:

- *Los bordes del área serán al norte los ejes de la A-7 y la futura línea de ferrocarril Almería-Murcia, al este por un viario que conecta la A-7 con la N-344 y al este por el viario que conecta la A-7 con la N-344.*
- *De acuerdo con los procedimientos que regula la Ley 5/2001 para la promoción y establecimiento de áreas logísticas de interés autonómico, es necesario redactar en primer lugar el Plan Funcional del Centro.*
- *El planeamiento de desarrollo deberá ajustar con precisión el contorno del área cumpliendo con las siguientes condiciones:*
  - *Apoyarse en elementos geográficos (ramblas, vías pecuarias, inflexiones de pendiente, etc) y, de manera preferente, ocupar los suelos más alterados.*
  - *El límite sur del ámbito lo constituirá la reserva para la prolongación de la Vía Intermedia prevista en el presente Plan.*
- *El planeamiento de desarrollo deberá justificar la viabilidad de la propuesta en función de la capacidad y adecuación de la infraestructura viaria supramunicipal, aportando los consiguientes estudios de movilidad y tráfico, así como conformidad de las administraciones competentes en la materia. Tendrá en cuenta la vinculación al corredor ferroviario de alta velocidad Murcia-Almería y los accesos a través de la autovía A-7 y el viario que conecta la A-7 con la N-344.*
- *Se asegurará la correcta integración con las zonas urbanas consolidadas, en su caso.*
- *Se cuidará especialmente el diseño de las fachadas exteriores, especialmente la orientada hacia la A-7 y el corredor ferroviario ordenándose teniendo en cuenta criterios paisajísticos y tratando de localizar en estas zonas los usos que conlleven soluciones arquitectónicas de mayor calidad.*
- *Se podrán incorporar usos comerciales exclusivos en las zonas con mejor accesibilidad, para dar servicio a los núcleos de residencia y trabajo próximos, siempre que representen una edificabilidad máxima del 10 % de total.*
- *Se garantizarán corredores verdes de conexión N-S interiores a la parcela para facilitar la escorrentía natural y con el fin de facilitar la conexión del espacio litoral y la Sierra Alhamilla.*

### 3.2.2. INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE DEL TERRITORIO

Desde el Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Almería se recoge la siguiente información en materia de transporte:

La red viaria estructurante de la aglomeración urbana de Almería está constituida por las **carreteras** que conforman la malla que soporta las relaciones de largo recorrido y las conexiones exteriores, a la que pertenecen las autovías A-7 y A-92, permitiendo que todas las cabeceras municipales se encuentren a menos de 5 Km de una vía de alta capacidad.

La red de articulación da soporte a las relaciones de medio recorrido, tanto interiores como exteriores al ámbito del Plan, y está compuesta por la N-340a, eje que discurre en paralelo al Andarax por su margen derecha, conectando los núcleos urbanos de la vega entre sí, la N-344 entre el aeropuerto y la A-7, la A-348 o Carretera de la Alpujarra hasta Benahadux, el eje AL3117 entre Rioja y La Cañada de San Urbano y las carreteras de comunicación de los principales núcleos del municipio de Níjar (AL 3106, AL 3108, AL 3111, AL 3112, AL 3115 y la N351 entre el enlace con la A-7 hasta el punto donde se bifurca hacia Agua Amarga, continuando como AL 5106).

En lo que se refiere al **ferrocarril**, las nuevas líneas de altas prestaciones en proyecto o planificadas ofrecen oportunidades de cara al futuro, no solo a nivel de conectividad general, sino en relación a la potencial puesta en carga de suelos vinculados a la gestión del transporte de mercancías. Almería será atendida por tres nuevas líneas de tren de altas prestaciones y tráfico mixto: Granada-Almería, Murcia-Almería y Málaga-Nerja-Motril-Almería.

Las nuevas terminales de mercancías previstas, junto con la llegada del ferrocarril al Puerto de Almería deben servir de impulso a la intermodalidad en el transporte de carga.

El **Aeropuerto** de Almería está dotado de capacidad en exceso para hacer frente a los tráficos actuales de pasajeros, mercancías y aeronaves y, según los planes de ampliación contenidos en su Plan Director, será capaz -en caso de desarrollarse en todas sus posibilidades- de soportar más del doble del tráfico actual. El aeropuerto es accesible desde la N-344, carretera que con características de autovía nace en el centro de Almería.

En lo que refiere a **puertos**, existen dos puertos de interés dentro del ámbito del Plan: el Puerto de Almería y el Puerto de Carboneras. Actualmente el Puerto de Almería presenta un déficit de capacidad en el Muelle de Poniente que será resuelto con la ampliación que se encuentra proyectada. El Puerto de Carboneras contará con la ampliación de un muelle que contempla una nueva terminal de carga y descarga, además de un incremento en el número de amarres. Desde el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía se apuesta por asegurar una plena conexión entre los puertos comerciales con los ejes viarios y ferroviarios de primer nivel para garantizar el desempeño de una función clave en el diseño del sistema logístico de Andalucía.

### 3.3. SITUACIÓN URBANÍSTICA

De acuerdo con lo previsto en la Orden de 17 de abril de 2009, por la que se da inicio al procedimiento para la promoción y establecimiento del Centro de Transportes de Mercancías de interés autonómico ZAL de Almería y se encomienda a la Agencia Pública de Puertos de Andalucía (APPA) la elaboración y tramitación de su Plan Funcional, el Área Logística de interés autonómico de Almería, tiene carácter supramunicipal.

La incidencia supramunicipal de la actuación se ve reforzada más aún si cabe por el hecho de que las distintas áreas que conforman el ámbito del Área Logística de Almería se ubican sobre territorios de dos términos municipales distintos.

La planificación territorial y desarrollo urbanístico del presente plan funcional se realizará conforme a lo establecido en la Ley 1/994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio, la Ley 5/2001, de 4 de junio, que regula las Áreas de Transporte de mercancías, y la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística, de la Comunidad Autónoma de Andalucía.

En este sentido, es importante definir la situación actual del planeamiento urbanístico que incide sobre el ámbito del Área Logística.

Las determinaciones urbanísticas recogidas en los distintos instrumentos de planeamiento urbanístico municipal se consideran sensiblemente coherentes con las previsiones de desarrollo del Área logística de Almería, si bien, en su caso, deberán ser adaptadas al presente Plan Funcional por los mecanismos previstos en la legislación urbanística y territorial.

#### 3.3.1. MUNICIPIO DE NÍJAR

El planeamiento general vigente del municipio de Níjar lo constituye el Documento de Adaptación Parcial a las determinaciones de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía, del Texto Refundido de las Normas Subsidiarias de Planeamiento Municipal (Aprobación en pleno el 03/02/2009).

En este documento, los terrenos donde se prevé la implantación del la Área Logística de Almería Sector 1-Níjar tienen en su mayoría la clasificación de SNU-RG-3.2, suelo no urbanizable de carácter natural o rural de regadío, y una pequeña zona de suelo urbanizable SUS-I-2 (junto al enlace de la A-7 con la carretera AL-3108 a San José), clasificaciones vigentes en la actualidad.

Con posterioridad se inicia la revisión del planeamiento general, llegándose a redactar un Avance de (diciembre de 2006) y una Modificación del Avance (diciembre de 2007) por circunstancias sobrevenidas (aprobación de planeamiento territorial, PORN de PN Cabo de Gata-Níjar y el propio informe al Avance).

El Documento de Innovación del Plan General de Ordenación Urbanística de Níjar (Revisión Parcial del PGOU) y correspondiente Estudio de Impacto Ambiental fue



aprobado inicialmente en pleno el 09/10/2009 (BOP 17/11/2009) y esta actualmente en tramitación. La Innovación clasifica los terrenos del Sector 1 del Área Logística de Almería, como suelo urbanizable sectorizado para el desarrollo de un Área Logística de Interés Autonómico según la Ley 5/2001.

Adicionalmente, se incorporan a la Memoria de dicha Innovación-Revisión Parcial del PGOU justificaciones por la que se propone la implantación de la actividad propuesta, entre las que destacan:

- La elaboración y tramitación del Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Almería que estructura un modelo productivo subregional al que debe adaptarse inexcusablemente el PGOU.
- El inicio por parte del Ministerio de Fomento de las obras y proyectos del "Corredor Mediterráneo de alta velocidad, tramo Murcia-Almería", que modifica esencialmente la accesibilidad del Municipio y la orientación de su actividad productiva.
- La actualización de las previsiones de las NN.SS. de 1996 por la evolución de la dinámica económica del Municipio.

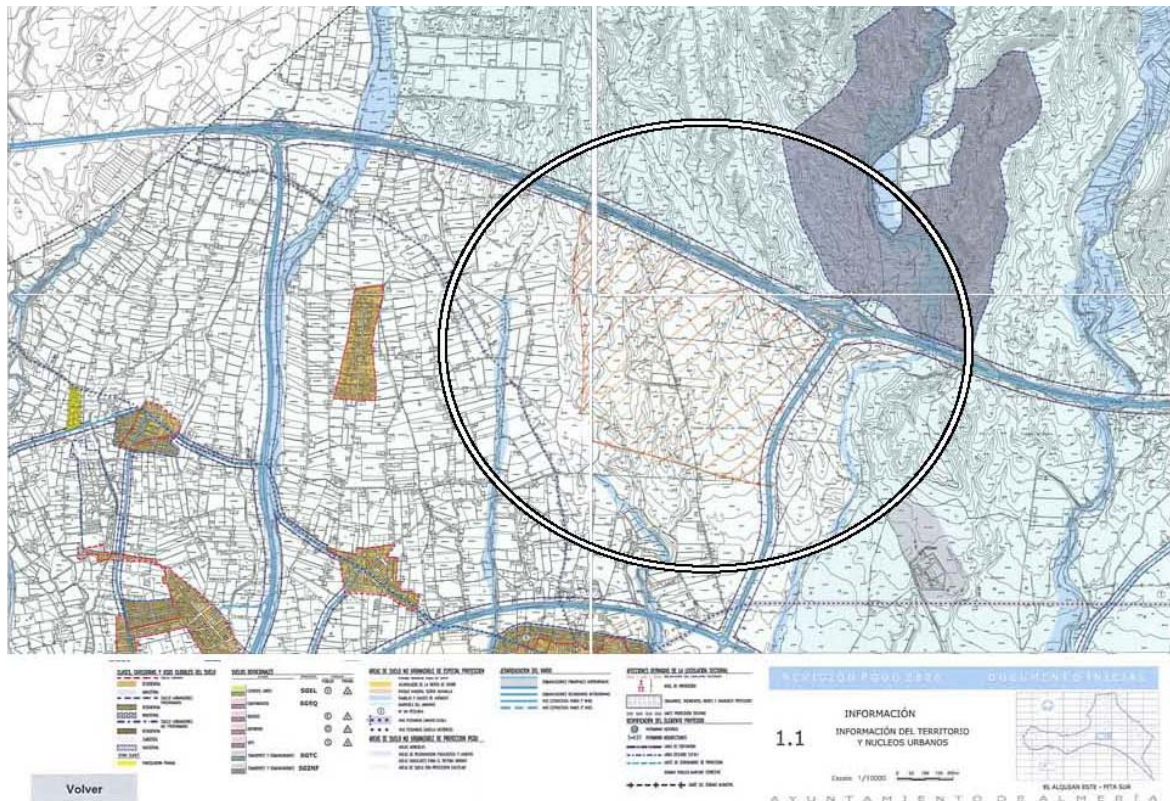
En cualquier caso, con independencia de las determinaciones del planeamiento general de Níjar, mediante la aprobación del planeamiento territorial y urbanístico preciso para la implantación de un Área Logística de Interés Autonómico y de su Plan Funcional, se darán las condiciones suficientes para el establecimiento de la actuación prevista en la mencionada Orden de 17 de abril de 2009 de la Consejería de Obras Públicas y Transportes.

### 3.3.2. MUNICIPIO DE ALMERÍA

El planeamiento general vigente del municipio de Almería lo constituye el Plan General de Ordenación Urbana de Almería aprobado definitivamente el 24/06/1998, con publicación en el BOJA de 16/07/1998, y que cuenta con un Texto Refundido de 17/05/1999. Posteriormente, se ha comenzado la redacción de la Revisión del PGOU de Almería, habiendo alcanzado este documento la aprobación inicial el 03/03/2007 (BOP 19/04/2007) y el trámite de Información Pública durante dos meses desde esa fecha; desde entonces, parece estancada la marcha de los trabajos, debido, entre otros, a la falta de concordancia con los criterios del Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía (PISTA) aprobado por decreto en 2008 y con el ya mencionado POTAUA.

Por consiguiente el único documento de planeamiento urbanístico vigente en el Sector Almería es el Texto Refundido del PGOU de Almería.

En este contexto el citado Texto Refundido clasifica y califica los terrenos objeto del presente Plan Funcional como Suelo No Urbanizable de Protección de Áreas Agrícolas.



Fuente: planos de información del territorio de la revisión del PGOU de Almería

El PGOU de Almería deberá adaptarse a las determinaciones del presente Plan Funcional por los mecanismos previstos en la legislación urbanística y territorial.

En cualquier caso, con independencia de las determinaciones del planeamiento general de Almería, mediante la aprobación del planeamiento territorial y urbanístico preciso para la implantación de un Área Logística de Interés Autonómico y la aprobación de su Plan Funcional, se darán las condiciones suficientes para el establecimiento de la actuación prevista en la mencionada Orden de 17 de abril de 2009 de la Consejería de Obras Públicas y Transportes

## 4. DEFINICIÓN FUNCIONAL: SECTOR 1-NÍJAR

### 4.1. LOCALIZACIÓN Y DELIMITACIÓN DEL SECTOR

El sector se ubica en el término municipal de Níjar, cerca de los núcleos urbanos de Níjar al norte, Los Pipaces y La Fuensanta al sur.

El área se enmarca en el triángulo formado entre la autovía A-7 que discurre de suroeste a noreste, la carretera local AL-3108 que se desciende desde el nudo con la A-7 de norte hacia el sureste y la rambla de Cambronal al sur. A 3,5 km al norte por la AL-3107 se encuentra Níjar y el límite con el término municipal de Almería está a solo 3 km hacia el oeste.

Este sector se encuentra en terrenos pertenecientes al Polígono 31 de Níjar (Almería), en terrenos de cultivo de diferentes tipos, muchos de ellos improductivos y pastos.

#### **4.2. INFRAESTRUCTURAS DE COMUNICACIÓN EXISTENTES Y PLANIFICADAS**

La red de comunicaciones del territorio próximo está configurada por:

- la autopista A-7 que bordea el ámbito por el oeste del mismo.
- la carretera AL-3108 que bordea al noreste el ámbito y que conecta con la A-7 a través de un enlace que da a su vez acceso a la carretera de Níjar. Este enlace será objeto de remodelación.
- El trazado de la nueva Línea de Altas Prestaciones en el borde norte. Próximo al punto de contacto entre este trazado y el ámbito, se prevé un puesto de adelantamiento y estacionamiento de trenes (PAET) lo que facilita la previsión de una ramal ferroviario que dará servicio a la zona logística intermodal que se propone en el Área Logística.

#### **4.3. INFRAESTRUCTURAS DE SERVICIOS**

##### **4.3.1. RED DE ABASTECIMIENTO DE AGUA**

La operadora en el municipio de implantación del Área Logística de Almería en el Sector 1-Níjar, Emanagua, ha informado de la conveniencia de conectar a la conducción procedente de la desaladora de Carboneras (conducho de acero recubierto de hormigón de diámetro 1800 mm) y de proveer el suministro al sector de Níjar desde un nuevo depósito al norte de la autovía A-7.

##### **4.3.2. RED DE SANEAMIENTO**

La EDAR que da servicio a los municipios de la zona de Níjar, situada en El Viso, está explotada hasta el límite de capacidad según la información facilitada por Emanagua. Tras su ampliación, la nueva EDAR de El Viso se prevé para una población equivalente aproximada de unos 46.000 h-eq, en cuyo dimensionamiento no se ha tenido en cuenta la aportación adicional del sector objeto de la actuación. Según la información recabada sobre la tipología de la nueva estación se prevén varias líneas de pretratamiento de tratamiento biológico, quedando espacio suficiente para líneas adicionales en caso de que fuese necesario incorporar más capacidad de tratamiento a la instalación.

##### **4.3.3. RED DE ENERGÍA ELÉCTRICA**

Las infraestructuras de suministro de energía eléctrica más cercanas son las líneas de media tensión de 110/132 kV alimentadas desde las subestaciones de El Toyo y Pipaces. La alimentación de energía eléctrica al sector de Níjar se producirá desde las líneas antes mencionadas.

#### 4.4. USOS DE SUELO Y PREEXISTENCIAS

Los terrenos en los que se ubica el ámbito son suelos de tipo rústico y uso agrario. Existen algunas edificaciones dentro del ámbito según se detalla en el anexo de bienes afectados.

#### 4.5. CARACTERÍSTICAS FÍSICAS Y AMBIENTALES

Se localiza en la comarca del Campo de Níjar, una vasta extensión entre la Sierra Alhamilla y la Serrata. De relieve prácticamente llano y ligeramente ondulado, destaca el paisaje de la sierra al fondo de esta zona. Con vegetación típica del sudeste almeriense, también nos podemos encontrar algunos ejemplares de árboles frutales, y restos de la explotación agrícola de la Hacienda Ródenas, hoy abandonada. Además, se pueden ver restos de antiguos bosques de encinas y pequeñas agrupaciones arbóreas "testigo" de épocas más lluviasas.

En el interior del sector no discurre ninguna rambla o barranco, pero se encuentra limitado por la Rambla de Ródenas al norte del ámbito. En cuanto a Espacios Naturales Protegidos, vías pecuarias y montes públicos, no se afecta a ninguno de ellos, tan sólo existe un *Important Bird Area (IBA)*, designado por la SEO-Birdlife) denominado "Sierra Alhamilla-Campo de Níjar", y efectivamente se pueden observar en toda la zona aves esteparias como sisón común, cernícalo vulgar, alzacola, alondra de Dupont y terrera común, entre otras muchas.

#### 4.6. SERVIDUMBRES Y AFECCIONES

Las principales afecciones vienen dadas por parte de la autovía, la carretera local y por las ramblas existentes.

La autovía A-7 y la carretera AL-3108 tienen como afecciones, respectivamente, la zona de dominio público de 8m y 3m, una zona de servidumbre de 25m y 8m para cada una, una zona de afección de 100m en la autovía y 50m en la carretera, y la línea límite de edificación a 50m en un caso y a 25m en el otro.

Las ramblas de las Rodenas, el Cambronal y dos pequeños cursos que lo tocan al Este y al Oeste, imponen unas servidumbres de 5m para uso público y un límite de policía de 100m de anchura que condicionan usos y actividades.

#### 4.7. ORIENTACIÓN FUNCIONAL

Por su localización junto a una de las principales vías de comunicación de la Región, su intermodalidad y su centralidad respecto a las instalaciones portuarias de la provincia de Almería el sector Níjar está orientado a albergar actividades logísticas de valor añadido a escala global, sirviendo como zona de actividades logísticas portuaria, ofreciendo suelo productivo especializado a estos tráficos, y como plataforma logística de distribución, ofreciendo a los flujos de mercancías de larga distancia instalaciones y servicios especializados de calidad que hagan más competitivas las cadenas logísticas internacionales con origen/destino en la provincia.

#### 4.8. ACCESOS

La accesibilidad a los terrenos del sector viene determinada, por un lado, por el acceso ferroviario, inmediato desde la PAET, situada al norte del ámbito desde el que se proyecta un nuevo ramal ferroviario de acceso a la plataforma intermodal.

En cuanto a los accesos rodados, se contempla la remodelación del enlace de pesas actual entre la A-7 y la AL-3108. Se propone una nueva rotonda que recoge los siguientes viarios:

- Ramales de enlace con la A-7 de entrada y salida de la calzada este.
- Tramo bajo la autopista de acceso a la carretera de Níjar.
- Carretera AL 3108 contemplado su conexión con el trazado actual y con la alternativa de trazado futuro a ejecutar en paralelo a la nueva línea de altas prestaciones.
- Viario principal del Área Logística desde el que se accede al ámbito.

Por el sur, el vial principal del Área Logística podrá continuar hacia el sur fuera del ámbito, paralelo a la A-7 para conseguir un segundo acceso a través del cambio de sentido en el PK 475 de la Autovía del Mediterráneo que deberá ser objeto de remodelación.

Existe actualmente una propuesta de Carreteras para remodelación de dicho cambio de sentido ubicado en el PK 475 de la A-7 para dar acceso al polígono industrial de la zona. El planteamiento de una actuación simétrica al Este de la autovía dando continuidad al viario principal del Área logística permitirá la canalización del tráfico con origen/destino en el Área logística constituyendo un segundo acceso desde el viario principal (A-7).

#### 4.9. ORDENACIÓN PROPUESTA

Como se puede apreciar en el esquema adjunto de la ordenación, se propone una red viaria y una distribución de usos que, cumpliendo con las prescripciones legales de superficies dotacionales y de zonas verdes, asegure una funcionalidad adecuada a las actividades que se implanten en el centro, buscando grandes espacios logísticos-productivos con el criterio general de permitir la máxima flexibilidad en la ordenación interior de los mismos.

Así, La ordenación se estructura a través de un eje interior de gran capacidad que recorre el ámbito en dirección Norte-Sur paralela al trazado de la autovía A-7. En una primera fase, este eje tendrá acceso desde el enlace norte, tras la remodelación del actual enlace de pesas de la A-7 con la AL-3108, de forma que las zonas dotacionales para los Centros Integrados de servicios se sitúan al norte del ámbito, con acceso directo e inmediato desde el vial principal.



El vial divide por tanto el área en dos zonas funcionalmente diferentes. En primer lugar, se crea una franja de parcelas logísticas entre la vía de servicio y la A-7, pensando en actividades logísticas intensivas que demanden menor superficie y que se beneficien del valor de fachada que ofrece la proximidad a la autopista (Parques de Logística y Transformación, tal y cómo se define en el Plan de Utilización de Espacios). Al otro lado, hacia el este del ámbito, y en paralelo al eje estructurante, se sitúa la plataforma correspondiente a la Terminal intermodal, que conectada mediante un ramal ferroviario con el Punto de Adelantamiento y Estacionamiento de Trenes, PAET, de la futura línea de altas prestaciones Almería-Murcia, a la altura de Níjar.

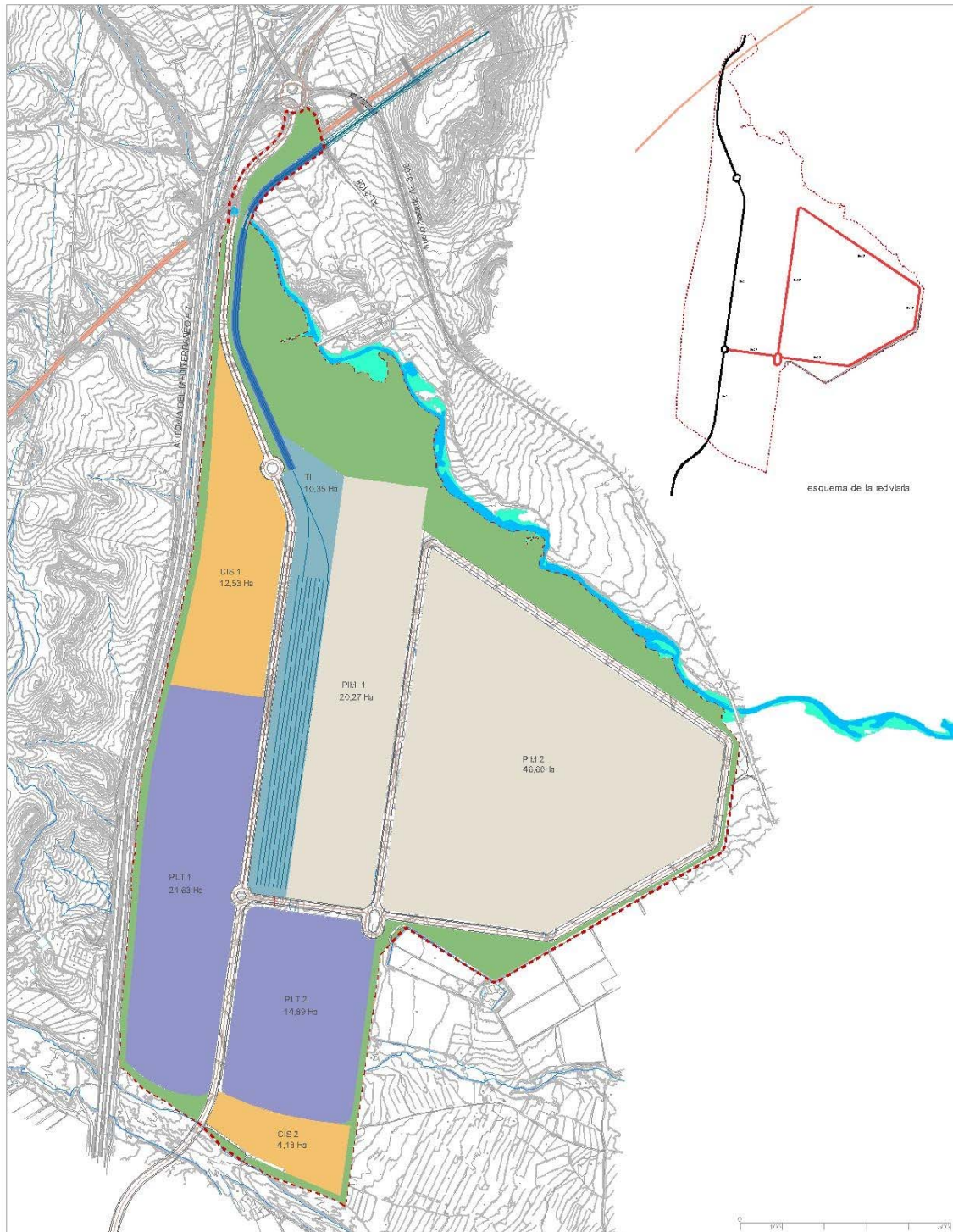
Hacia el este de la Terminal intermodal se configura un gran espacio logístico-industrial, pensado para actividades logísticas más extensivas y actividades productivas de baja intensidad que demanden mayores superficies, garantizando una total flexibilidad en la futura subdivisión y distribución interna en función de la demanda y el desarrollo del área logística (Parques Industriales Multifuncionales según el Plan de Utilización de Espacios).




Las necesarias zonas verdes se disponen principalmente en los bordes del ámbito, como franjas de transición entre los usos logísticos-industriales y el entorno, adquiriendo mayor entidad en la zona junto a la rambla de Ródenas con el objeto de minimizar el contacto entre este espacio más sensible y los nuevos usos logísticos.

La siguiente tabla recoge la asignación de superficies por usos:

<b>SECTOR 1-NÍJAR</b>		
<b>USO</b>	<b>SUPERFICIE (m<sup>2</sup>)</b>	<b>%</b>
Centro Integrado de Servicios CIS	166.696	9,36%
Parques Industriales Multifuncionales	668.819	37,55%
Parques de Logística y Transformación	365.277	20,51%
Terminal Intermodal	103.574	5,82%
<b>Espacios Libres</b>	<b>299.122</b>	<b>16,80%</b>
<b>Red Viaria</b>	<b>160.655</b>	<b>9,02%</b>
<b>Reserva ferroviaria</b>	<b>16.846</b>	<b>0,95%</b>
<b>SUPERFICIE TOTAL DEL ÁMBITO</b>	<b>1.780.989</b>	<b>100,00%</b>

El esquema adjunto muestra la distribución por usos que articulan la estructura funcional del Sector-Níjar:



- |  |   |  |
|--|---|--|
|  terminal Intermodal                  |   |  |
|  centro integrado de servicios CIS    |   |  |
|  parque industrial multifuncional     | red viaria:   | red ferroviaria:   |
|  parque de logística y transformación |  vía principal (Tipo 1)  |  vía de alta velocidad |
|  espacios libres                      |  vía secundaria (Tipo 2) |  reserva ferroviaria   |
|  |   |  límite ámbito        |

#### 4.10. PLAN DE UTILIZACIÓN DE ESPACIOS DEL SECTOR 1-NÍJAR

En este apartado se define el Plan de Utilización de los Espacios comprendidos en el Sector 1 Níjar integrado en el Área Logística de Interés Autonómico de Almería.

De acuerdo con la Ley 5/2001, de 4 de junio, por la que se regulan las Áreas de Transporte de Mercancías en la Comunidad Autónoma de Andalucía, en el Sector 1 Níjar se distinguen dos áreas diferenciadas entre si: una de carácter demanial público, y otra, de carácter patrimonial, de titularidad pública o privada. Así mismo, se distingue la Red Viaria y los Espacios Libres.

Tienen consideración de dominio público de la Junta de Andalucía, adscrito funcionalmente al Sector 1 del Área Logística de Almería, los siguientes suelos:

- La red viaria interior del Sector
- Los espacios libres, excluidos los citados viarios. Con una superficie mínima del 10 % (Artículo 16.3 de la Ley 5/2001)
- La zona dotacional para la implantación de servicios a las empresas y usuarios del sector del transporte, incluyendo la superficie correspondiente a la Terminal Intermodal, con una superficie mínima del 15 % de la superficie total (Artículo 8.3 de la Ley 5/2001).

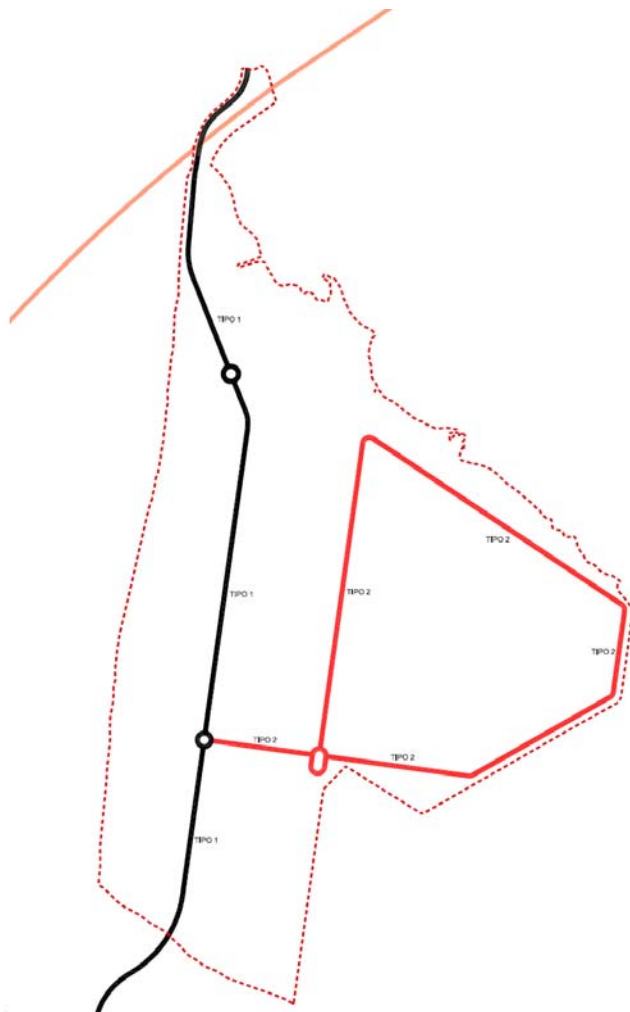
El resto de los suelos tienen la condición de patrimoniales con las limitaciones al derecho de la propiedad que se derivan de la Ley 5/2001; destacando las siguientes:

- Vinculación a las previsiones del presente Plan Funcional
- Vinculación al Reglamento del Régimen Interior y de Servicio que se aprueben por la Administración o Entidad Pública titular de aquéllas, con la participación de las empresas y profesionales que en ellas operen. (Artículo 21.2 de la citada Ley)
- Sujeción al régimen de autorizaciones y licencias municipales según el Artículo 21.4 de la citada Ley, que dispone que: "Para el desarrollo de sus actividades, los propietarios de las parcelas incluidas en los centros de transportes de mercancías, además de cumplir el planeamiento urbanístico que sea de aplicación, habrán de obtener de la Entidad Gestora del Centro, con carácter previo a la solicitud de las preceptivas autorizaciones o licencias municipales de carácter urbanístico, de apertura, de actividad u otras análogas que se establezcan reglamentariamente, un informe favorable sobre la procedencia de aquéllas con arreglo a la normativa de aplicación en el centro, el cual será requisito previo necesario para la concesión de dichas licencias por las Entidades y organismos competentes. Dicho informe habrá de emitirse por la Entidad Gestora en el plazo de dos meses desde su petición, transcurrido el cual sin haberse producido, se entenderá favorable."



#### 4.10.1. RED VIARIA

El orden interior parte del viario de conexión a la red general. La estructura se jerarquiza por un viario principal que nace de la desviación de la vía de servicio de la A-7 que atraviesa el sector de norte a sur, conectando con la AL-3108 en su encuentro con la Autovía, de este modo se vincula a dos arterias importantes de la zona.



Por otro lado el ramal ferroviario que conforma el área intermodal parte del PAET y se desarrolla paralelamente al viario principal en su lado Este.

A este viario vertebrador acometen dos vías secundarias, una al Norte que da acceso a la zona Industrial logística y parte de servicios, que se desarrolla en un anillo alargado paralelo al viario principal, con vías interiores perpendiculares formando parcelas de entre 2 y 7 ha. Y la segunda que acomete en el centro del viario principal, dando acceso a la parte logística anteriormente descrita en su lado Este y, al Oeste, relacionada directamente con la zona intermodal logística. De este último eje salen otros conformadores y articuladores de polígonos de entre 6 y 22 ha.

Se establecen de este modo tres niveles jerárquicos en la estructura viaria como se muestra en el esquema adjunto.

En total la red viaria ocupa una superficie de 160.655 m<sup>2</sup> lo que supone un 9,02% del total del ámbito.

#### 4.10.2. ZONAS DOTACIONALES

Son las zonas funcionales del sector dominio y uso público, destinadas a la prestación de servicios tanto a las empresas del sector del transporte y a usuarios del centro, como los servicios destinados a vehículos y conductores.

Las Zonas Dotacionales Públicas del Sector 1, excluyendo la red viaria territorial y estructurante, abarcan un total de 270.270 m<sup>2</sup>, lo que supone un 15,18% del total de la superficie del ámbito.

Esta área comprende las parcelas denominadas Centro Integrado de Servicios (CIS), y la Terminal Intermodal (TI).

Los CIS son parques donde se desarrollan, de forma compatible, las actividades específicas de un Centro Administrativo y Comercial de servicios a las empresas del sector, y las actividades específicas de un Centro de Servicios al Vehículo y de un Centro del Motor. Los CIS podrán por consiguiente albergar los siguientes usos

- Centro Administrativo y Comercial: Se trata de una zona administrativo-comercial, donde se contemplan edificios de oficinas, salas de reunión y conferencias, aulas de formación, locales comerciales, hotel. En esta zona se concentran servicios a empresas, personas en general y otros servicios especializados para las empresas del sector del transporte de mercancías y para los transportistas. Entre los usos compatible pueden señalarse los siguientes: comercio, oficinas, recreativos, equipamientos administrativos, docentes, asistenciales, socioculturales y deportivos, hoteles, servicios financieros, seguros, comunicaciones, gestión organización y contratación de cargas, restauración, cafetería.
- Aparcamiento de Vehículos Pesados: con los servicios correspondientes: vestuarios, oficinas, taquillas, básculas, etc.
- Estación de Servicio: Destinada a una estación comercial para el suministro de combustibles y servicios a los vehículos, autolavado, etc. Se procurará que cuente con acceso libre desde la red viaria exterior.
- Naves de talleres y servicios: Se trata de naves, con sus correspondientes zonas de aparcamiento destinadas a actividades de reparación de vehículos, concesionarios y otros servicios dirigidos fundamentalmente al vehículo, como ITV, etc.
- Naves de Exposición y venta de vehículos industriales: naves y locales comerciales para la venta de vehículos, accesorios y recambios, de vehículos industriales del sector del transporte.

Dentro del ámbito de estudio las áreas destinadas a las actividades descritas son:

- El Centro Integrado de Servicios 1 con una superficie de 125.305 m<sup>2</sup>, está situado junto al acceso norte al ámbito. Tiene capacidad para que se puedan ubicar en él todos los usos antes mencionados.
- El Centro Integrado de Servicios 2 con una superficie de 41.391 m<sup>2</sup>, está situado junto al borde sur del ámbito, junto a la rambla del Cambronal. Esta superficie podrá albergar usos complementarios o adicionales al CIS1 como

naves de talleres y servicios, naves de exposición y venta de vehículos, además de suponer una reserva de suelo para ubicación de infraestructuras que puedan ser necesarias en un futuro para dar servicio al sector.

La Terminal Intermodal es el área funcional destinada al intercambio modal ferrocarril-carretera. Dispone de accesibilidad ferroviaria directa desde un ramal de la futura línea de Altas Prestaciones del Arco Mediterráneo Murcia-Almería en una parcela de 103.574 m<sup>2</sup>.

#### 4.10.3. ZONAS DE CARÁCTER PATRIMONIAL

Las zonas de carácter patrimonial las constituyen las parcelas logísticas, de titularidad pública o privada, destinadas al establecimiento de empresas del sector del transporte, y su promoción, disposición y explotación se regirá por el derecho público o privado.

En la ordenación propuesta se distinguen dos tipos de espacios que se diferencian por su orientación funcional, los destinados en sentido estricto a la logística y actividades de valor añadido, que se han denominado *Parques de Logística y Transformación (PLT)*, y los espacios que combinan las funciones de logística y distribución con actividades productivas de baja intensidad no contaminantes, que se han denominado *Parques Industriales Multifuncionales (PIM)*:

- *Parque de Logística y Transformación (PLT)*: Es el área orientada a las funciones de logística y distribución. En estos espacios se realizan actividades relativas al transporte, la logística y la distribución de mercancías de un determinado sector, combinadas con actividades logísticas de valor añadido, embalaje, etiquetado, personalización de pedidos, etc.. Está integrada por dos Parques de Actividad, PLT-1 y PLT-2 con una superficie total de 365.277 m<sup>2</sup> (216.375 m<sup>2</sup> PLT1 y 148.902 m<sup>2</sup> PLT2) que supone el 20,51 % del ámbito.
- *Parque Industrial Multifuncional (PIM)*: Combina las actividades de logística y distribución con actividades industriales no contaminantes, permitiéndose actividades productivas de baja intensidad. Lo integran los Parques de Actividad PIM-1 y PIM-2, con una superficie total de 668.819m<sup>2</sup> (202.797 m<sup>2</sup> PIM1 y 466.022 m<sup>2</sup> PIM2) que supone un 37,55% de la superficie del sector. Los usos industriales previstos en estas parcelas no podrán ocupar más del 50% de la superficie, debiendo dedicar el resto de las superficies o instalaciones a actividades relacionadas con el transporte y la logística asociada a la actividad industrial establecida.

La orientación funcional de estos parques, PLT y PIM, es indicativa, pudiendo variarse en el momento de desarrollar cada uno de los sectores en función de la demanda sin necesidad de modificar este Plan Funcional, siempre que se respeten las siguientes condiciones de uso:

Los usos predominantes serán los usos específicos de áreas logísticas, de distribución y de servicios asociados, destacando los siguientes:

- Almacenaje, incluyendo las actividades correspondientes al subsistema logístico de distribución física: Almacenamiento, embalaje, transporte, manutención, etc
- Oficinas propias de empresas.

Siendo compatible, además de los usos señalados, los siguientes:

- Aparcamiento de Vehículos Pesados, con los servicios correspondientes: vestuarios, oficinas, taquillas, autolavados, talleres adjuntos, básculas, etc.
- Talleres de reparación de vehículos, especializados, repuestos o maquinaria auxiliar.
- Actividades correspondientes al subsistema logístico de producción: montaje de componentes, pintura, terminación, PDI, etc.
- Actividades industriales de empaquetamiento, etiquetado o pequeñas transformaciones.

Actividades productivas de baja intensidad respetando los porcentajes definidos para los Parques Industriales Multifuncionales.

#### 4.10.4. ESPACIOS LIBRES Y ZONAS VERDES

Los espacios libres se han distribuido a modo de bandas de protección entre los anillos de distribución, que zonifican las actividades, y los bordes del ámbito con el objeto de servir de barrera visual y mejorar la integración paisajística, logrando de esta forma la mejora ambiental y puesta en valor del medio natural del ámbito.

Según la Ley 5/2001, de 4 de Junio, en las ZAL el planeamiento deberá prever una reserva mínima, excluidos viarios, equivalente al 10% de la superficie de su ámbito para superficies libres. En la ordenación propuesta, los terrenos destinados a espacios libres y zonas verdes comprenden una superficie total de 299.122 m<sup>2</sup>, lo que representa un 16,80% de la totalidad del ámbito, cumpliendo suficientemente el estándar legal.

## 4.10.5. RESUMEN DE SUPERFICIES

En resumen, para el Plan de Utilización de espacios de sector Níjar en su conjunto, el desglose de superficies sería:

SECTOR 1-NÍJAR		
USO	SUPERFICIE (m <sup>2</sup> )	%
<b>Zonas Dotacionales Demaniales</b>		
Terminal Intermodal	103.574	
Centro Integrado de Servicios CIS 1	125.305	
Centro Integrado de Servicios CIS 2	41.391	
<b>Total Dotacional</b>	<b>270.270</b>	15,18%
<b>Zonas de carácter patrimonial</b>		
Parques de Logística y Transformación	365.277	
Parques Industriales Multifuncionales	668.819	
<b>Total Zonas Patrimoniales</b>	<b>1.034.096</b>	58,06%
<b>Espacios Libres</b>	<b>299.122</b>	16,80%
<b>Reserva ferroviaria</b>	<b>16.846</b>	0,95%
<b>Viaro</b>	<b>160.655</b>	9,02%
<b>SUPERFICIE TOTAL DEL ÁMBITO</b>	<b>1.780.989</b>	100,00%

## 5. DEFINICIÓN FUNCIONAL: SECTOR 2-ALMERÍA

## 5.1. LOCALIZACIÓN Y DELIMITACIÓN DEL ÁMBITO

El Sector 2-Almería del Área Logística de Interés Autonómico de Almería se localiza en el borde este de la ciudad, en una zona no urbanizada al norte de El Alquíán y al este de la urbanización Bella Vista, quedando delimitado: por el norte por la autovía A-7, separado de ella por una franja de terreno por la que discurrirá, paralelamente y al sur de este viario, la futura línea de ferrocarril de Altas Prestaciones del Arco Mediterráneo; por el este por un viario que conecta la A-7 con la N-344, a la altura del Aeropuerto de Almería, junto al núcleo de El Alquíán; y por el sur y por el oeste linda con suelo no urbanizado, ocasionalmente ocupado por invernaderos.

## 5.2. INFRAESTRUCTURAS DE COMUNICACIÓN EXISTENTES Y PLANIFICADAS

Como se ha adelantado en el anterior epígrafe, la estructura de comunicaciones del territorio próximo la configuran:

- La autopista A-7 que bordea el ámbito por el norte del mismo.

-La carretera N-344 que pasa al sur del ámbito, entre El Alquíán y el Aeropuerto Esta N-344 termina enlazando con la propia A-7, unos 6 km al este, una vez atravesado el núcleo de El Toyo.

- El viario que limita por el este el sector, conecta la A-7 con la N-344. El enlace con la A-7 en el extremo norte del viario, se produce a través de un nudo de pesas con la posibilidad de realizar todos los movimientos. Por el sur el viario se conecta con la N-344, con un nudo que posibilita todos los movimientos en dirección hacia la ciudad de Almería y su Puerto hacia poniente, y de nuevo con la A-7 hacia levante.

- La futura línea ferroviaria de Altas Prestaciones del Arco Mediterráneo, que discurrirá paralela y al sur de la A-7, entre la autopista y el ámbito, en una zona de reserva de infraestructuras.

### 5.3. INFRAESTRUCTURAS DE SERVICIOS

Al tratarse los terrenos de suelo sin urbanizar, carece de servicios urbanísticos, ni siquiera la zona que limita al este por la conexión entre la N-344 y la A-7, que carece de alumbrado. Cuenta con algunas líneas de media y baja tensión, además de todos aquellos servicios a nivel de pequeño usuario que hayan sido implantados para servir a la explotación de los invernaderos existentes, insuficientes para el sector y que habrán de ser objeto de reurbanización en el futuro.

#### 5.3.1. RED DE ABASTECIMIENTO DE AGUA

La operadora en la zona de implantación del sector Almería, Aqualia, ha informado de que no existen infraestructuras de abastecimiento o saneamiento en la zona de ubicación de dicho sector. Como punto de suministro más cercano está el depósito general de suministro a Almería, que se abastece de la desaladora de El Bobar. Este depósito está situado en la parcela colindante al sur del Hospital Torrecárdenas, a unos 8 km del Sector 2-Almería.

#### 5.3.2. RED DE SANEAMIENTO

El sector de Almería tiene como instalación más cercana a la que conducir sus vertidos la EDAR situada en El Toyo, equipada para el tratamiento a nivel secundario de unos 4.200 kgs/día de DBO5 y de unos 4.400 kgs/día de materia sólida y a nivel terciario de hasta 6.000 m<sup>3</sup>/día. El incremento de carga que la conexión de este sector va a ejercer sobre la EDAR de El Toyo es de un 9,45%, por lo que habrá que estudiar la viabilidad de disponer una depuradora propia o aumentar la capacidad de la EDAR existente.

#### 5.3.3. RED DE ENERGÍA ELÉCTRICA

Las infraestructuras de suministro de energía eléctrica más cercanas son las líneas de media tensión de 110/132 kV alimentadas desde las subestaciones de El Toyo y

Pipaces. La alimentación de energía eléctrica al sector de Almería se producirá desde las líneas antes mencionadas.

#### 5.4. USOS DE SUELO Y PREEXISTENCIAS

Se trata de suelo no urbanizado, en su mayor parte erial, y puntualmente aparece la preexistencia de alguna explotación agrícola en invernadero, a la que se accede mediante estrechos caminos asfaltados, sólo en algunos casos.

#### 5.5. CARACTERÍSTICAS FÍSICAS Y AMBIENTALES

Situado más cerca del litoral almeriense, este sector se encuentra limitado por dos ramblas: de la Sepultura y de Alquián, y la pequeña rambla de Menaje, localizada al noreste de la actuación. Aparece en su límite norte la autovía A-7 y al oeste un campo de invernaderos típico de la zona. Destaca en el horizonte el paisaje montañoso de la sierra Alhamilla, y al sur el mar Mediterráneo.

La vegetación está compuesta exclusivamente por matorral bajo espinoso y atochar. Se trata de una zona muy antropizada en la que no existen espacios naturales protegidos, vías pecuarias ni montes públicos a los que se pudiera afectar. Existe la citada rambla de Menaje, localizada al noreste de la actuación, de muy escasa entidad, por lo que parecen muy limitados el riesgo de avenidas y la afección al dominio público hidráulico.

#### 5.6. SERVIDUMBRES Y AFECCIONES

Las principales afecciones vienen por parte de la carretera N-349, por la rambla existente y la futura línea de ferrocarril de Altas Prestaciones del Arco Mediterráneo Murcia-Almería.

La carretera N-349, que limita el sector por el Este, tiene como afecciones la zona de dominio público de 3m, la zona de servidumbre de 8m, la zona de afección de 50m y la línea límite de edificación a 25m.

La pequeña rambla de Menaje, localizada al Noreste de la actuación, provoca una servidumbre de 5m para uso público y un límite de policía de 100m que condicionaría usos y actividades.

Por último la futura línea ferroviaria Murcia-Almería, actualmente en Estudio Informativo, deberá tener en cuenta las afecciones correspondientes: La zona de dominio público definida por una franja de terreno de 8m desde la arista exterior de la explanación; la zona de protección, delimitada interiormente por la zona de dominio público y exteriormente por una línea paralela situada a 70m de las aristas exteriores de la explanación; y la línea límite de edificación que se sitúa a 50m de la arista exterior más próxima de la plataforma.



### 5.7. **ORIENTACIÓN FUNCIONAL**

Por su proximidad al núcleo urbano de Almería y por sus excelentes condiciones de accesibilidad, el sector 2 se orienta a priori hacia las actividades logísticas y de transporte vinculadas a la distribución urbana y metropolitana de mercancías, concibiéndose como un centro de transportes dotado de accesibilidad ferroviaria que albergue instalaciones y servicios especializados para las empresas del sector.

No obstante, su localización estratégica y sus opciones para el desarrollo de la intermodalidad ferroviaria en el futuro, lo convierten también en un lugar idóneo para la implantación de operadores logísticos a escala global. Es por ello que la ordenación funcional del sector obedece al criterio de dotar al área de la máxima flexibilidad para poder responder de manera ágil a las necesidades de la demanda futura en función de cómo evolucione en los próximos años.

### 5.8. **ACCESOS**

En cuanto a los accesos ferroviarios se produce de forma inmediata desde el trazado de la línea ferroviaria adyacente al ámbito.

El acceso rodado, se realiza a través del viario que limita por el este el sector y que conecta la A-7, con la N-344. Se proponen dos enlaces en glorieta. El primero de ellos se prevé en el extremo noreste del ámbito al sur del nuevo trazado de la línea de altas prestaciones, dando acceso directo a la zona del Centro Integrado de Servicios.

El segundo acceso también en glorieta, se propone coincidiendo con el eje viario central de la actuación, como acceso principal al área logística en contacto al mismo tiempo con la zona de servicios.

Por tanto, el sector cuenta con una diversidad de accesos, de nivel local y supramunicipal, que se produce por medio de un viario de carácter local que no requerirá autorizaciones o gestiones complicadas, al existir ya las conexiones de ese viario con los ejes supralocales.

### 5.9. **ORDENACIÓN PROPUESTA.**

Al igual que en el sector 1, se propone una red viaria y una distribución de usos que, cumpliendo con las reservas legales para zonas dotacionales y espacios verdes, asegure una funcionalidad adecuada a las actividades que se implanten en el centro, buscando grandes espacios logísticos-productivos con el criterio general de permitir la máxima flexibilidad en la ordenación interior de los mismos.

En la ordenación se integra una zona de reserva ferroviaria, adyacente al trazado de la línea de altas prestaciones Almería-Murcia, para mantener las opciones de desarrollar la intermodalidad ferroviaria en el futuro. La viabilidad técnico-económica de esta instalación y su interoperatividad con la terminal intermodal del sector1 se deberán analizar en el momento que lo justifique la demanda.

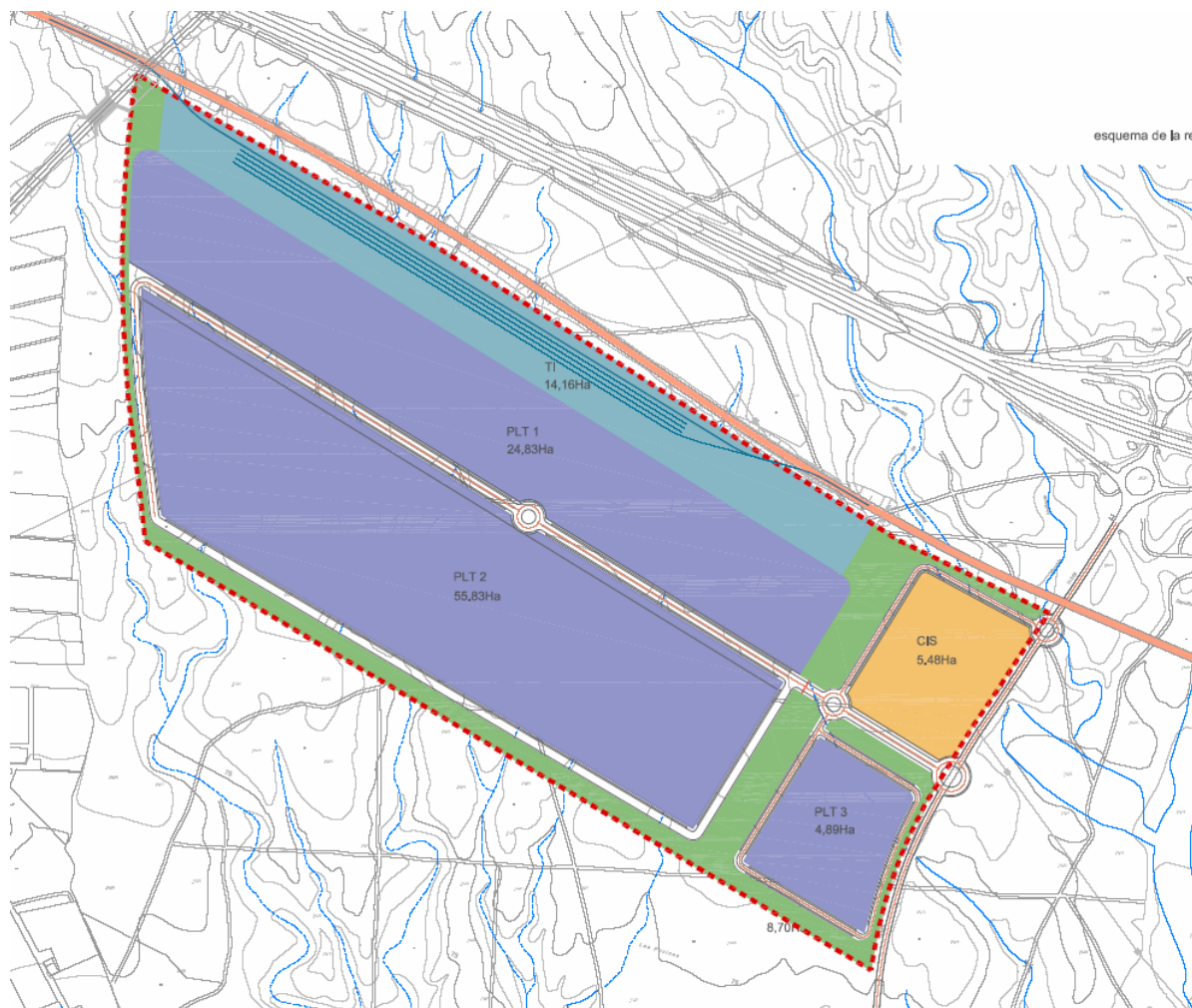


Así, quedan definidos como invariantes la localización de la Terminal Intermodal y ubicación de las zonas de servicios próxima al acceso, de forma que las demás áreas puedan contener las más diversas tipologías de nave, dependiendo no solo de su uso final sino de la tipología y sistemas constructivos vigentes o adecuados en el momento de su implantación.

La siguiente tabla recoge la asignación de superficies por usos:

<b>SECTOR 2- ALMERÍA</b>		
<b>USO</b>	<b>SUPERFICIE (m<sup>2</sup>)</b>	<b>%</b>
Centro Integrado de Servicios CIS	54.882	5,23 %
Parques de Logística y Transformación	639.747	60,79 %
Terminal Intermodal	141.660	13,45 %
<b>Espacios Libres</b>	<b>106.839</b>	10,15 %
<b>Red Viaria</b>	<b>109.240</b>	10,38 %
<b>SUPERFICIE TOTAL DEL ÁMBITO</b>	<b>1.052.368</b>	100,00%

El esquema adjunto muestra la distribución por usos que articulan la estructura funcional del Sector-Almería:



- terminal intermodal
  - centro integrado de servicios CIS
  - parque de logística y transformación
  - espacios libres
- red viaria:
- vía principal (Tipo 1)
  - vía secundaria (Tipo 2)
- red ferroviaria:
- vía de alta velocidad
  - enlace ferroviario
  - limite ámbito

### 5.10. PLAN DE UTILIZACIÓN DE ESPACIOS DEL SECTOR ALMERÍA

En este apartado se define el Plan de Utilización del Sector 2 Almería integrado en el Área Logística de Interés Autonómico de Almería.

De acuerdo con la Ley 5/2001, de 4 de junio, por la que se regulan las Áreas de Transporte de Mercancías en la Comunidad Autónoma de Andalucía, en el Sector 2 Almería se distinguen dos áreas diferenciadas entre sí: una de carácter demanial público, y otra, de carácter patrimonial, de titularidad pública o privada. Así mismo, se distingue la Red Viaria y los Espacios Libres.

Tienen consideración de dominio público de la Junta de Andalucía, adscrito funcionalmente al Sector 2 del Área Logística de Almería, los siguientes suelos:

- La red viaria interior del sector
- Los espacios libres, excluidos los citados viarios. Con una superficie mínima del 10 % (Artículo 16.3 de la Ley 5/2001)
- La zona dotacional para la implantación de servicios a las empresas y usuarios del sector del transporte, incluyendo la superficie correspondiente a la Terminal Intermodal. con una superficie mínima del 15 % de la superficie total (Artículo 8.3 de la Ley 5/2001).

Son bienes o derechos patrimoniales, de titularidad pública o privada, los que no tengan el carácter de demaniales y puedan ser adquiridos, gravados y transmitidos por las mismas. Por tanto, el resto de los suelos tienen la condición de patrimoniales con las limitaciones al derecho de la propiedad que se derivan de la Ley 5/2001; destacando las siguientes:

- Vinculación a las previsiones del presente Plan Funcional
- Vinculación al Reglamento del Régimen Interior y de Servicio que se aprueben por la Administración o Entidad Pública titular de aquéllas, con la participación de las empresas y profesionales que en ellas operen. (Artículo 21.2 de la citada Ley)
- Sujeción al régimen de autorizaciones y licencias municipales según el Artículo 21.4 de la citada Ley, que dispone que: "Para el desarrollo de sus actividades, los propietarios de las parcelas incluidas en los centros de transportes de mercancías, además de cumplir el planeamiento urbanístico que sea de aplicación, habrán de obtener de la Entidad Gestora del Centro, con carácter previo a la solicitud de las preceptivas autorizaciones o licencias municipales de carácter urbanístico, de apertura, de actividad u otras análogas que se establezcan reglamentariamente, un informe favorable sobre la procedencia de aquéllas con arreglo a la normativa de aplicación en el centro, el cual será requisito previo necesario para la concesión de dichas licencias por las Entidades y organismos competentes. Dicho informe habrá de emitirse por la

Entidad Gestora en el plazo de dos meses desde su petición, transcurrido el cual sin haberse producido, se entenderá favorable.”

#### 5.10.1. RED VIARIA

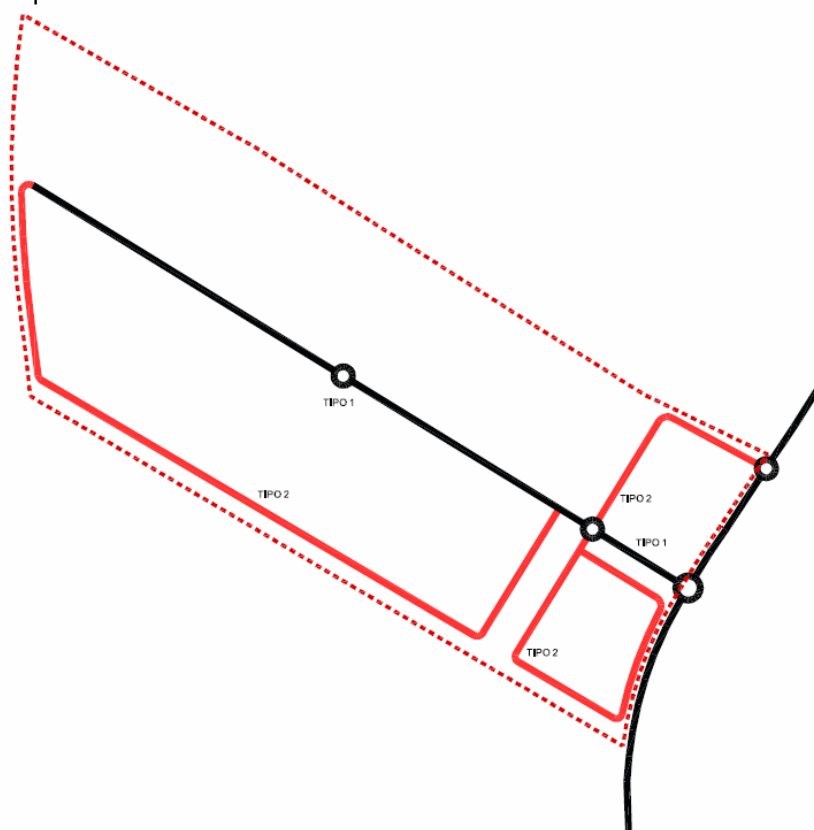
La Estructura Viaria se divide en viario estructurante y viario de distribución, con una superficie total de 10,92 ha. Representa el 10,38 % de la totalidad el ámbito

El viario estructurante lo constituye la carretera N-349 y el eje vertebrador de la actuación. La ordenación se articula por medio del citado eje estructurante del que parten los anillos de distribución. Este eje recorre el sector longitudinalmente en dirección noroeste-sureste, en paralelo a la A-7 y a la prevista línea ferroviaria de alta velocidad Murcia-Almería.

Para la parcela de uso dotacional de servicios propuesta en el extremo noreste, al tratarse de un uso dotacional, se dispone una conexión directa desde la N-349.

Finalmente, los dos anillos de distribución dan servicio al resto de las parcelas de la actuación.

Se establecen de este modo dos niveles jerárquicos en la estructura viaria como se muestra en el siguiente esquema:



#### 5.10.2. ZONAS DOTACIONALES

Son las zonas funcionales de dominio y uso público, destinadas a la prestación de servicios tanto a las empresas del sector del transporte y a usuarios del centro, como los servicios destinados a vehículos y conductores.

Las Zonas Dotacionales Públicas, excluyendo la red viaria territorial y estructurante, abarcan un total de 5196.542 m<sup>2</sup> lo que supone un 18,68 % del total de la superficie del ámbito.

Esta área comprende las parcelas denominadas Centro Integrado de Servicios (CIS), y la Reserva Ferroviaria (RF).

La parcela de Reserva Ferroviaria está destinada al desarrollo de la intermodalidad del sector en el momento que lo justifique la demanda y se concrete su viabilidad técnico-económica.

El CIS, al igual que en el Sector 1, desarrollará de forma compatible las actividades específicas de un Centro Administrativo y Comercial de servicios a las empresas del sector, y las actividades específicas de un Centro de Servicios al Vehículo y de un Centro del Motor. El CIS podrá por consiguiente albergar los siguientes usos

- Centro Administrativo y Comercial: Se trata de una zona administrativo-comercial, donde se contemplan edificios de oficinas, salas de reunión y conferencias, aulas de formación, locales comerciales, hotel. En esta zona se concentran servicios a empresas, personas en general y otros servicios especializados para las empresas del sector del transporte de mercancías y para los transportistas. Entre los usos compatible pueden señalarse los siguientes: comercio, oficinas, recreativos, equipamientos administrativos, docentes, asistenciales, socioculturales y deportivos, hoteles, servicios financieros, seguros, comunicaciones, gestión organización y contratación de cargas, restauración, cafetería.
- Aparcamiento de Vehículos Pesados: con los servicios correspondientes: vestuarios, oficinas, taquillas, básculas, etc.
- Estación de Servicio: Destinada a una estación comercial para el suministro de combustibles y servicios a los vehículos, autolavado, etc. Se procurará que cuente con acceso libre desde la red viaria exterior.
- Naves de talleres y servicios: Se trata de naves, con sus correspondientes zonas de aparcamiento destinadas a actividades de reparación de vehículos, concesionarios y otros servicios dirigidos fundamentalmente al vehículo, como ITV, etc.
- Naves de Exposición y venta de vehículos industriales: naves y locales comerciales para la venta de vehículos, accesorios y recambios, de vehículos industriales del sector del transporte.

Dentro del Sector 2 la parcela destinada al CIS ocupa una superficie de 54.882 m<sup>2</sup>.

## 5.10.3. ZONAS PATRIMONIALES

Las zonas de carácter patrimonial del Sector 2 las constituyen las parcelas logísticas, de titularidad pública o privada, destinadas al establecimiento de empresas del sector del transporte, y su promoción, disposición y explotación se regirá por el derecho público o privado.

En la ordenación del Sector 1 distinguen tres de espacios destinados en sentido estricto a la logística y actividades de valor añadido, los denominados *Parques de Logística y Transformación (PLT)*. En estos espacios se realizan actividades relativas al transporte, la logística y la distribución de mercancías de un determinado sector, combinadas con actividades logísticas de valor añadido, embalaje, etiquetado, personalización de pedidos, etc. Dentro del Sector 2 se distinguen los parques PLT-1, PLT-2 y PLT-3 de superficies 24,83 ha, 55,83 ha y 4.89 ha, respectivamente.

## 5.10.4. ESPACIOS LIBRES

Lo espacios libres rodean prácticamente todo el ámbito así como las diferentes funciones que alberga con el objeto de servir de barrera visual y mejorar la integración paisajística y funcional del ámbito.

Según la Ley 5/2001, en los Centros de Transporte de Mercancías el planeamiento aplicable deberá prever una reserva mínima, excluidos viarios, equivalente al 10% de la superficie de su ámbito para superficies libres. Los terrenos destinados a espacios libres y zonas verdes comprenden una superficie total de casi 18 ha, lo que representa un 12,40% de la totalidad del ámbito.

## 5.10.5. RESUMEN DE SUPERFICIES

En resumen, para el Plan de Utilización de espacios de sector Almería en su conjunto, el desglose de superficies sería:

SECTOR 2- ALMERÍA		
USO	SUPERFICIE (m <sup>2</sup> )	%
<b>Zonas Dotacionales Demaniales</b>		
Terminal Intermodal	141.660	
Centro Integrado de Servicios CIS 1	54.882	
<b>Total Dotacional</b>	<b>196.542</b>	18,68 %
<b>Zonas de carácter patrimonial</b>		
Parques de Logística y Transformación	639.747	
<b>Total Zonas Patrimoniales</b>	<b>639.747</b>	60,79 %
<b>Espacios Libres</b>	<b>106.839</b>	10,15 %
<b>Viario</b>	<b>109.240</b>	10,38 %
<b>SUPERFICIE TOTAL DEL ÁMBITO</b>	<b>1.052.368</b>	100,00%



## 6. PROGRAMACIÓN DE LA ACTUACIÓN PARA EL ÁREA LOGÍSTICA DE ALMERÍA.

El desarrollo del área logística de Almería se plantea a partir del análisis del contexto estratégico del proyecto y de las potencialidades del Nodo Logístico de Almería, teniendo en cuenta los factores exógenos, las instalaciones portuarias de la provincia y las infraestructuras de transporte proyectadas, y los factores endógenos, las actividades productivas y la capacidad de consumo de su área de influencia.

Los hitos previstos en el desarrollo de la actuación están por tanto condicionados por cómo evolucione la actual coyuntura económica a nivel europeo y a nivel nacional, lo que marcará la evolución que sufra la demanda de este tipo de instalaciones en los próximos años.

El programa de la actuación establece un desarrollo secuencial de los sectores que constituyen el área logística de Almería, empezando por el Sector 1-Níjar, y un desarrollo por fases en cada uno de los sectores.

El desarrollo previsto y los horizontes temporales marcados, obedecen a la necesidad de acompasar las obras de urbanización, y por consiguiente el volumen de inversión necesario, y al mismo tiempo permitir disponer en cada momento de una oferta de suelo suficiente que se pueda comercializar con agilidad para responder a las necesidades de la demanda.

En cualquier caso, será necesario ir adaptando esta programación a la evolución de la demanda.

Con estas premisas, el desarrollo del Área Logística de Almería se iniciará con la 1ª Fase del Sector 1 Níjar. Este sector 1 Níjar constituirá la gran oferta de suelo logístico especializado de la región a corto y medio plazo, fundamental para el desarrollo y consolidación del Nodo Logístico de Almería. Su desarrollo se prevé en tres fases. La primera corresponde a la franja situada entre la A-7 y el Eje estructurante. La segunda de las cuáles incluye de un ramal ferroviario y una terminal intermodal, a la par que se termina de construir la línea de Altas Prestaciones Almería-Murcia. La tercera fase abarca el resto del ámbito del sector.

Una vez se ponga en marcha la comercialización de la 3ª fase del Sector 1, o cuando habiendo agotado el suelo logístico disponible en el primer sector la demanda así lo requiera, se iniciará el desarrollo del Sector 2. Este sector constituirá por tanto una reserva de suelo logístico para la región a medio/largo plazo con la flexibilidad y agilidad necesarias para responder a la demanda futura en función de cómo evolucione en los próximos años.

De esta forma del calendario tentativo para el desarrollo de la actuación es el siguiente:

HORIZONTE	PLAZO ESTIMATIVO	METAS
<b>CORTO PLAZO</b>	2012-2013	<b>1ª Fase Sector 1:</b> Inicio Obras de Urbanización de esta fase.  Finales del 2013 Inicio de comercialización y Desarrollo 1ª Fase Centro Integrado de Servicios
<b>MEDIO PLAZO</b>	2017-2018	<b>2ª Fase Sector 1:</b> Inicio Obras de Urbanización de esta fase.  Construcción del ramal ferroviario y desarrollo de la intermodalidad.  Finales del 2018 Inicio de comercialización de esta fase.
<b>LARGO PLAZO</b>	2020 en adelante	<b>3ª Fase Sector 1:</b> Inicio de Obras de Urbanización de esta fase.  <b>Sector 2:</b> Inicio de Obras de Urbanización de esta fase.

## 7. MODELO DE GESTIÓN

Según el Art. 21.1 de la Ley 5/2001, por la que se regulan las áreas de transporte de mercancías en la Comunidad Autónoma de Andalucía, las funciones de dirección y gestión de las áreas logísticas de interés autonómico corresponden a la Administración de la Comunidad Autónoma de Andalucía que las desarrollará mediante la Agencia Pública de Puertos de Andalucía, la cual podrá ejercer dichas funciones directamente, por sí misma o a través de sociedades mercantiles de ella dependientes, así como también indirectamente, mediante concesión o a través de las demás técnicas previstas en la legislación aplicable.

Asimismo, el Art. 22.3, señala que los terrenos dotacionales incluidos en las áreas logísticas de interés autonómico se integrarán en el dominio público de la Comunidad Autónoma y estarán adscritos a la Agencia Pública de Puertos, la cual podrá, a su vez, ceder su uso a las entidades mercantiles dependientes de ella y a sus concesionarias.

De acuerdo con lo anterior, la gestión del Área Logística de Interés Autonómico de Almería corresponde a la Agencia Pública de Puertos de Andalucía. Asimismo corresponden a esta Agencia el seguimiento y control de todas las actuaciones de promoción y desarrollo de la actuación.

El desarrollo efectivo de las funciones de gestión se confía a la Sociedad Mercantil Red Logística de Andalucía S.A., sociedad instrumental de la Agencia Pública de Puertos.

Esta Sociedad goza de personalidad jurídica propia y sus estatutos determinan sus fines, las particularidades de su régimen orgánico, funcional y financiero, y la integración de sus órganos, cuya composición responde a criterios de representación proporcional de las entidades asociadas, en función de las aportaciones realizadas al capital social.

## 8. MODELO ECONÓMICO FINANCIERO

El Análisis Económico Financiero del Proyecto proporciona una estimación de los resultados relevantes a largo plazo, específicamente aporta información sobre la rentabilidad resultante, el valor actual neto de los flujos económicos, la financiación necesaria y el periodo de retorno de la inversión realizada.

Para la determinación de la viabilidad y rentabilidad de proyectos de inversión es necesario tomar en cuenta el comportamiento de una serie de variables que afectan considerablemente los resultados. Para ello se construyen escenarios basados en supuestos creíbles sobre su evolución o tendencia y se proyectan al futuro.

Los supuestos o escenarios utilizados para la evaluación del proyecto son críticos pues constituyen la entrada de información que nutre el modelo de cálculo matemático financiero del cual se obtienen los resultados finales.

Este modelo se ha realizado en hojas de cálculo vinculadas en Excel, que permite analizar los valores relevantes del proyecto de acuerdo al escenario a que corresponda.

El modelo económico-financiero se ha efectuado separando el sector I, que se acometerá a corto plazo, del sector II, considerando los flujos monetarios de manera independiente.

La evaluación del proyecto se realiza a través del **descuento de flujos de caja**, método considerado más apropiado para realizar las valoraciones de empresas o proyectos. Este método requiere una cuidadosa estimación de las partidas financieras vinculadas a la generación de flujos de caja (cantidades, precios, costes, consumos, etc.), cuyos movimientos constituyen la **base de la evaluación económica del proyecto**.

En la valoración basada en el descuento de flujos se determina una **tasa de descuento adecuada para cada tipo de flujo de fondos**, que constituye uno de los puntos más importantes del proceso. Se realiza teniendo en cuenta el riesgo, las volatilidades históricas y demás indicadores de mercado, aunque, en la práctica, muchas veces el tipo de descuento mínimo lo marcan los interesados (compradores o vendedores no dispuestos a invertir o a vender por menos de una determinada rentabilidad, etc.).

**Cada serie de flujos debe ser actualizada a su correspondiente tasa.** Así, los flujos del proyecto deben actualizarse a una tasa que refleje el coste conjunto de

todos los inversores; dicha tasa es el coste de capital medio ponderado (WACC) o promedio entre el coste del dinero de los accionistas, y coste de la deuda. Por su parte, los flujos de caja del capital o del accionista, aquellos que corresponden a los socios, deben ser descontados a la tasa de rentabilidad requerida por los mismos.

El índice más recurrido para sintetizar los resultados de este análisis es **la Tasa Interna de Retorno, o Tasa Interna de Rentabilidad (TIR)**. Mide la rentabilidad en términos relativos y se expresa en forma de porcentaje (%). Este concepto de rentabilidad representa el tipo de interés compuesto que se percibe durante la vida de la inversión por la inmovilización del capital invertido. En términos puramente económicos interesa realizar aquellos proyectos cuya TIR sea superior al coste de capital.

Complementariamente se utiliza el **Valor Actual Neto (VAN)**, que proporciona una medida de la rentabilidad en términos de unidades monetarias. El VAN es la suma de todos los flujos futuros de fondos, considerados a valor actual y aplicándoles un determinado tipo de descuento (tasa de actualización, descuento o de retorno, que representa la rentabilidad mínima o coste del capital). En términos puramente económicos interesa realizar todos los proyectos cuyo VAN sea positivo.

Adicionalmente el análisis de los flujos de caja proporciona información acerca de la financiación necesaria en cada período, la **Punta de Financiación, y el Periodo de Retorno**, momento a partir del cual se recupera la inversión y se obtienen flujos acumulados positivos.

La inclusión de un **Análisis de Sensibilidad** al análisis del flujo de caja descontado, consiste en calcular el valor presente líquido de los flujos de caja utilizando una serie de variaciones en las variables más significativas, que permitirá ver el efecto de estas modificaciones sobre los resultados TIR y VAN del Proyecto. Para realizar este análisis es necesario identificar las variables críticas a utilizar y los valores a aplicar a los mismos, que permitirá la extrapolación de éstos a distintos escenarios.

El Análisis Económico Financiero del Proyecto se ha realizado a partir de los **Flujos de Caja antes de Financiación (Cash flow operativo)**. Los valores resultantes reflejan la rentabilidad como si fuera financiada íntegramente a través de fondos propios, es decir la Rentabilidad del Proyecto. Es por tanto el valor más relevante para la concepción global de la operación, independiente de las subvenciones, aportaciones de capital, y el recurso al endeudamiento externo.

Sobre los Flujos de Caja después de Financiación, incluyendo los costes financieros, se calcula el valor de la TIR y el VAN después de financiación. Reflejando la Rentabilidad del Capital Social propio invertido en el proyecto, o Rentabilidad del Accionista. Su resultado es muy variable en función del apalancamiento financiero o porcentaje de Capital Social sobre la Financiación total necesaria.

## 8.1. CRITERIOS GENERALES

Los criterios generales sobre los que se ha construido el modelo son los siguientes:

- Plazo: 20 años, considerando el 2011 como año 1
- Inflación 2%
- Tasa de descuento del accionista 7%
- Tipo de impuesto de sociedades 30%
- Valor de liquidación al final del período de estudio: valor de las inversiones no amortizadas al final del período más el coste de suelo.
- 

## 8.2. MODALIDADES DE PRODUCTOS

Para el análisis económico financiero se han considerado distintos productos de acuerdo con la forma de comercialización prevista. Así, se establece para las parcelas de naves logísticas, área de servicio al vehículo, estación de servicio y terminal intermodal, la comercialización de derecho de superficie o concesión.

La superficie comercializable restante, correspondiente a una nave logística multiproducto y el edificio administrativo y comercial, se comercializará mediante alquiler y será explotada directamente por la sociedad.

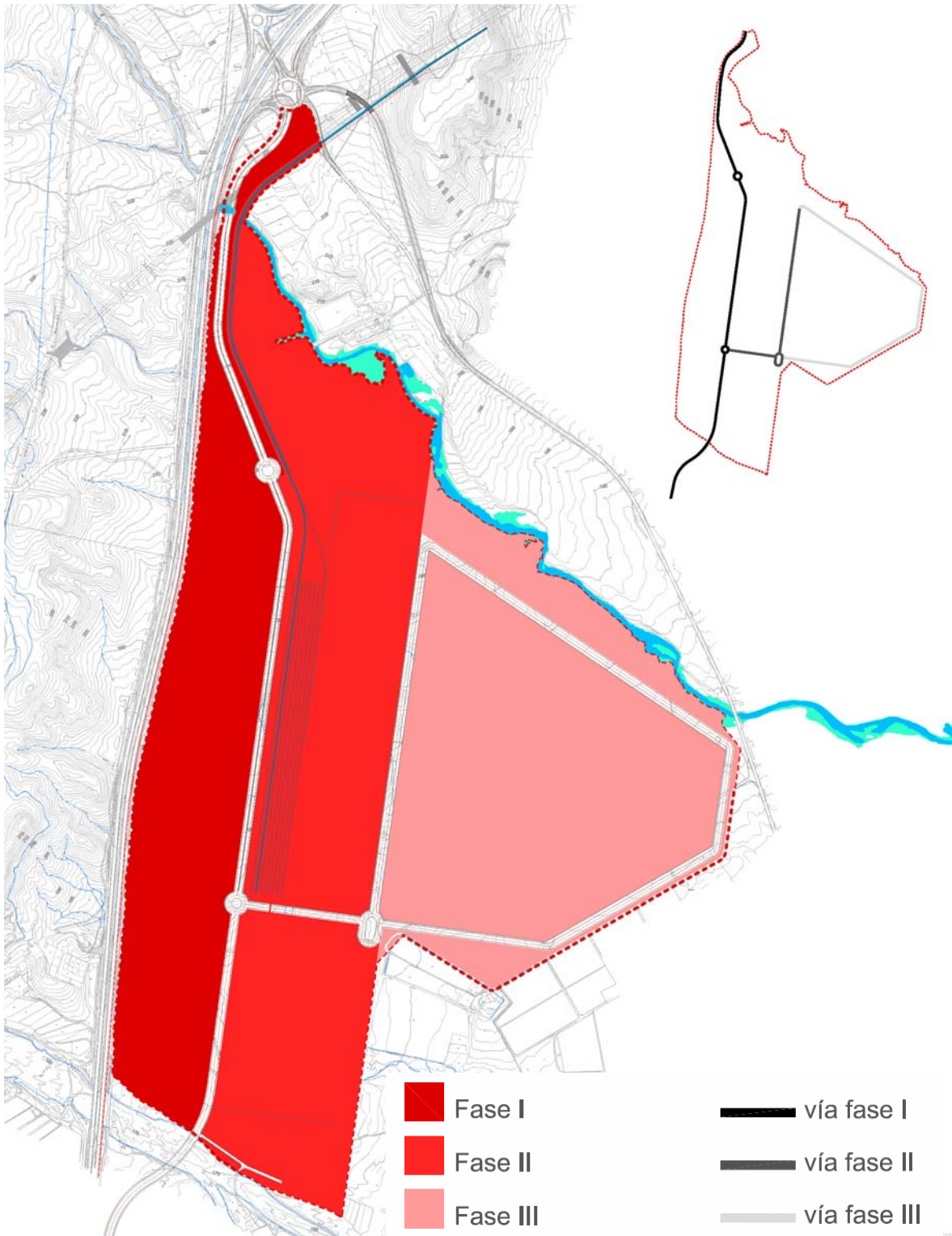
Para la comercialización de la Terminal intermodal se ha considerado que el operador ferroviario que se haga cargo de su explotación asumirá la inversión necesaria para su desarrollo, pagando a la sociedad gestora del área logística un cánon por los derechos de esta área dotacional.

PRECIOS UNITARIOS				
		PRECIO	COMUNIDAD	
<b>DERECHOS DE SUPERFICIE</b>				
Parcelas para Naves Logísticas (€/m2/año)	14	€/m2 parc. neta/año.	2,08	€/m2 ocup.año
Área de servicio al vehículo (€/m2/año)	18	€/m2 parc. neta/año	2,08	€/m2 ocup.año
Estación de Servicio (€/año)	100.000	€/unidad/año	2,08	€/m2 ocup.año
Parcela Hotelera (€/m2/año) PAGO UNICO	210	€/m2 parc. Neta	2,08	€/m2 ocup.año
Terminal Intermodal	4	€/unidad/año	2,08	€/m2 ocup.año
<b>EXPLOTACIÓN POR LA SOCIEDAD</b>				
Naves Logística multiproducto (€/m2 año)	42	€/m2 const./año	2,08	€/m2 const.año
Edificio Administrativo y Comercial (€/m2 año)	90	€/m2 const./año	2,08	€/m2 const.año

8.3. ANÁLISIS ECONÓMICO-FINANCIERO DEL SECTOR 1

8.3.1. RITMO DE LA INVERSIÓN

Se ha previsto, como hipótesis, el desarrollo del ámbito del sector Níjar, perteneciente al Área Logística de Almería, en las tres fases que ilustra la imagen adjunta.





Debido a la importante cuantía de las inversiones que es necesario acometer la inversión se desarrollará en tres etapas, por lo que será necesario seguir el siguiente calendario de inversiones:

#### **Fase I:**

- En 2010 se desembolsa la inversión parcial del suelo de la fase 1, cuya superficie asciende a 508.911 m<sup>2</sup>
- Entre 2012 y 2013 se urbaniza la fase 1. En esta fase se incluye en conceptos de urbanización, además del acceso principal, el viario estructurante, viario interior y zonas verdes, las infraestructuras necesarias (edar, eléctrica, etc.).
- Entre 2013 y 2014 se construye el edificio administrativo comercial y la nave logística multicliente.

Se ha supuesto que la inversión necesaria para el desarrollo de las conexiones exteriores correspondientes a las redes de infraestructuras y la remodelación del acceso principal (A-7 / AL-3108) es una carga repartida al 50% entre los dos sectores afectados, el Polígono Industrial Ródenas y el Área Logística de Almería, aunque la decisión sobre el reparto definitivo corresponderá al Plan Especial de Infraestructuras.

#### **Fase II:**

- En 2015 se adquiere el suelo correspondiente a la fase 2 (635.484 m<sup>2</sup>)
- Entre 2017 y 2018 se realizan las obras de urbanización de la fase 2 (viario estructurante, viario interior y zonas verdes), incluyendo el ramal ferroviario de acceso al área intermodal desde el PAET y el acceso sur.

En el caso del acceso sur se asume la misma hipótesis de reparto de inversión, de forma que al desarrollo del Sector I del Área Logística de Almería le correspondería el 50%. El ajuste de este porcentaje corresponderá, llegado el caso, y como ya se ha dicho, al Plan Especial de Infraestructuras.

#### **Fase III:**

- En 2020 se adquiere el suelo correspondiente a la fase 3 (577.035 m<sup>2</sup>)
- Entre 2022 y 2023 se realizan las obras de urbanización de la fase 3 (viario estructurante, viario interior y zonas verdes)

#### **8.3.2. RITMO DE COMERCIALIZACIÓN**

Se consideran dos escenarios o calendarios para la comercialización de los productos disponibles en cada fase: proactivo y conservador o tendencial.

1. **Escenario Proactivo:** corresponde a una hipótesis de ciclo económico relativamente estable y de enfoque activo de la gestión. La venta de los productos se extiende a lo largo de doce años comenzando la comercialización a año siguiente de su urbanización o construcción

según el caso, hasta completar el 100% de superficie comercializable prevista por producto.

2. **Escenario tendencial:** es un escenario más conservador que el anterior que supone un proceso de comercialización más lento en el que la venta de los productos se produce en 15 años, comenzando desde uno o dos años tras su urbanización o construcción, según el caso, hasta completar el 100% de superficie comercializable prevista por producto.

A continuación se adjuntan las tablas de comercialización correspondientes a los dos escenarios contemplados en el análisis.

**ESCENARIO PROACTIVO**

**FASE I**

CALENDARIO INGRESOS (%)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
<b>DERECHO DE SUPERFICIE</b>																					
Parcelas de Naves Logísticas																					
Derecho de superficie					25%	40%	55%	70%	85%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Comunidad					25%	40%	55%	70%	85%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Área de servicios al vehículo																					
Canon						100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Comunidad						100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Estación de Servicio																					
Canon						50%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Comunidad						50%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Parcela Hotelera																					
Canon						25%	50%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Comunidad						25%	50%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
<b>EXPLOTACION POR LA SOCIEDAD</b>																					
Naves Logísticas																					
Alquiler						10%	20%	30%	45%	60%	75%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Comunidad						10%	20%	30%	45%	60%	75%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Edificio Administrativo y comercial																					
Alquiler						15%	25%	35%	50%	70%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Comunidad						15%	25%	35%	50%	70%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

**FASE II**

CALENDARIO INGRESOS (%)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
<b>DERECHO DE SUPERFICIE</b>																					
Parcelas de Naves Logísticas																					
Derecho de superficie									10%	25%	40%	55%	70%	85%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Comunidad									10%	25%	40%	55%	70%	85%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Terminal Intermodal																					
Canon									25%	50%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Comunidad									25%	50%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
<b>EXPLOTACION POR LA SOCIEDAD</b>																					
Edificio Administrativo y comercial																					
Alquiler									25%	50%	75%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Comunidad									25%	50%	75%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

**FASE III**

CALENDARIO INGRESOS (%)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
<b>DERECHO DE SUPERFICIE</b>																					
Parcelas de Naves Logísticas																					
Derecho de superficie														25%	50%	75%	100%	100%	100%	100%	100%
Comunidad														25%	50%	75%	100%	100%	100%	100%	100%

**ESCENARIO TENDENCIAL**

**FASE I**

CALENDARIO INGRESOS (%)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
<b>DERECHO DE SUPERFICIE</b>																					
Parcelas de Naves Logísticas																					
Derecho de superficie					20%	35%	50%	65%	80%	95%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Comunidad					20%	35%	50%	65%	80%	95%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Área de servicios al vehículo																					
Canon						95%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Comunidad						95%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Estación de Servicio																					
Canon						50%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Comunidad						50%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Parcela Hotelera																					
Canon						20%	25%	50%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Comunidad						20%	25%	50%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
<b>EXPLOTACION POR LA SOCIEDAD</b>																					
Naves Logísticas																					
Alquiler						10%	15%	25%	40%	55%	70%	95%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Comunidad						10%	15%	25%	40%	55%	70%	95%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Edificio Administrativo y comercial																					
Alquiler						10%	20%	30%	45%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Comunidad						10%	20%	30%	45%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

**FASE II**

CALENDARIO INGRESOS (%)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
<b>DERECHO DE SUPERFICIE</b>																					
Parcelas de Naves Logísticas																					
Derecho de superficie									10%	20%	35%	50%	65%	80%	95%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Comunidad									10%	20%	35%	50%	65%	80%	95%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Terminal Intermodal																					
Canon									20%	45%	95%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Comunidad									20%	45%	95%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
<b>EXPLOTACION POR LA SOCIEDAD</b>																					
Edificio Administrativo y comercial																					
Alquiler									20%	45%	70%	95%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Comunidad									20%	45%	70%	95%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

**FASE III**

CALENDARIO INGRESOS (%)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
<b>DERECHO DE SUPERFICIE</b>																					
Parcelas de Naves Logísticas																					
Derecho de superficie														20%	45%	70%	95%	95%	100%	100%	100%
Comunidad														20%	45%	70%	95%	95%	100%	100%	100%

## 8.3.3. OTROS CRITERIOS

**a. Financiación del Proyecto**

- Los déficits de tesorería se financian con fondos propios o con financiación ajena
- Las hipótesis de financiación consideradas son:
  - o La aportación de fondos propios se realiza el primer año por el valor del suelo
  - o El resto de fondos se obtienen por financiación ajena
  - o Las condiciones de los préstamos son: plazo: 10 años y tipo de interés 5.5%

En este análisis no se ha considerado el IVA ni el activo circulante.

## 8.3.4. INVERSIONES, COSTES E INGRESOS

**a. Hipótesis de inversiones y costes asociados a la actuación**

Los precios unitarios que se han considerado para las inversiones que requiere el Sector Nijar del Área Logística de Almería se sintetizan en la tabla siguiente:

INVERSIONES Y COSTES TOTALES					
Concepto	Unidad	Medición	Precio Unitario (euros)	Costes Totales Anuales	Costes Totales
<b>INVERSIONES</b>					<b>92.026.984</b>
Costes de Suelo	m2	1.721.430	8		13.771.440
Costes de Urbanización	ud	1	64.755.544		64.755.544
Costes de Construcción	ud	1	13.500.000		13.500.000
<b>COSTES ASOCIADOS A INVERSIONES</b>					<b>5.521.619</b>
Proyectos, DO y Estudios Técnicos (% sobre inv.)	ud		5.521.619		5.521.619
<b>GASTOS DE EXPLOTACION</b>				<b>2.169.839</b>	<b>43.396.788</b>
Personal	ud	1		262.121	5.242.424
Seguridad	ud	1		393.182	7.863.636
Reparaciones, Mantenimiento y Limpieza	ud	1		938.394	18.767.879
Suministros y Otros	ud	1		576.142	11.522.848
<b>TOTAL INVERSIONES Y GASTOS</b>					<b>140.945.390,92 €</b>

Las inversiones, costes vinculados y gastos de explotación alcanzan los 140.945.390 euros en total.

El monto correspondiente a inversiones en suelo, urbanización y construcción representa el 65% del total de inversiones, costes y gastos previstos. En ellos se incluyen inversiones de gran envergadura como es el caso de las infraestructuras, los accesos viarios y el ramal ferroviario.

Los conceptos detallados y las hipótesis de inversiones compartidas se detallan a continuación:

**URBANIZACIÓN**

	Valor Inversión (euros)	Total (euros)
<b>Urbanización Fase I</b>		<b>19.738.823</b>
Urbanización	15.556.198	
Infraestructuras**	3.369.825	
Acceso Principal**	812.800	
<b>Urbanización Fase II</b>		<b>26.925.618</b>
Urbanización	12.613.618	
Ramal ferroviario	10.000.000	
Acceso Sur**	4.312.000	
<b>Urbanización Fase III</b>		<b>18.091.104</b>
<b>Total Urbanización</b>		<b>64.755.544</b>

**SUELO**

	EUROS/M <sup>2</sup>	Total (euros)
Adquisición suelo Fase I	8	4.071.290
Adquisición suelo Fase II	8	5.083.871
Adquisición suelo Fase III	8	4.616.280
<b>Total Suelo</b>		<b>13.771.440</b>

**CONSTRUCCIÓN**

	Coste (euros m <sup>2</sup> const.)	Total (euros)
Edificio Administrativo Comercial	900	9.000.000
Nave logística Multicliente	450	4.500.000
<b>Total construcción</b>		<b>13.500.000</b>

**INVERSIONES 92.026.984**

\* El coste de adquisición del suelo es un valor estimado únicamente a modo de hipótesis para el cálculo del presente estudio de viabilidad. El precio final del suelo se fijará mediante el correspondiente expediente de expropiación.

\*\* Se ha supuesto, como hipótesis, que el coste de infraestructuras y remodelación del enlace se asume a medias con el promotor del Polígono Industrial Rodenas. El valor de la tabla corresponde al coste que asumirá la sociedad, es decir, la mitad de la inversión. La asignación del coste real entre los sectores afectados corresponderá al Plan Especial de Infraestructuras.

\*\*\* Se ha supuesto que la inversión correspondiente a la Terminal Intermodal y su equipamiento la asume el concesionario encargado de su explotación. Dentro de las inversiones sólo se incluye la construcción del ramal ferroviario de acceso y la explanación y urbanización básica de la Terminal



## b. Hipótesis de ingresos

Los precios unitarios que se han considerado para los productos a comercializar en el Área Logística de Almería, Sector Nijar, son los siguientes:

PRECIOS UNITARIOS				
		PRECIO	COMUNIDAD	
<b>DERECHOS DE SUPERFICIE</b>				
Parcelas para Naves Logísticas (€/m2/año)	14	€/m2 parc. neta/año.	2,08	€/m2 ocup.año
Área de servicio al vehículo (€/m2/año)	18	€/m2 parc. neta/año	2,08	€/m2 ocup.año
Estación de Servicio (€/año)	100.000	€/unidad/año	2,08	€/m2 ocup.año
Parcela Hotelera (€/m2/año) PAGO UNICO	210	€/m2 parc. Neta	2,08	€/m2 ocup.año
Terminal Intermodal	4	€/unidad/año	2,08	€/m2 ocup.año
<b>EXPLOTACIÓN POR LA SOCIEDAD</b>				
Naves Logística multiproducto (€/m2 año)	42	€/m2 const./año	2,08	€/m2 const.año
Edificio Administrativo y Comercial (€/m2 año)	90	€/m2 const./año	2,08	€/m2 const.año

Como se indica en el cuadro anterior, en el caso de los **derechos de superficie** sobre parcelas para naves logísticas, estación de servicio y terminal intermodal, se considera un canon anual calculado sobre m<sup>2</sup> de parcela neta.

En el caso de la parcela hotelera, el cálculo se basa igualmente en los m<sup>2</sup> de parcela neta pero se ha considerado un canon a pagar en tres partes, correspondientes a los tres primeros años de la concesión.

Los pagos por concepto de comunidad se calculan sobre los metros cuadrados ocupados.

En el caso de los **productos explotados por la sociedad**, el precio del alquiler se calcula sobre los metros cuadrados construidos al igual que los pagos de la comunidad.

El precio correspondiente al **área de servicios al vehículo** se ha calculado considerando que se comercializará mediante concesión conjunta del aparcamiento y las naves de servicio que conforman el área.

Los **ingresos derivados de la comunidad**, se han calculado repartiendo los gastos comunes entre los producto a comercializar dentro del Área Logística.

Así, para asumir los **gastos de Conservación y Mantenimiento de los servicios comunes** cada titular asumirá una participación en los gastos, (art 21.3 Ley 5/2001), igual al porcentaje derivado del derecho que le asiste por su contrato en función de la edificabilidad, superficie de ocupación e intensidad de uso.

Se incluyen los gastos que son comunes a todas las zonas del área logística. En particular, el presupuesto anual de gastos comunes incluye los capítulos de Personal, Seguridad, Reparaciones, Mantenimiento y Limpieza, y Suministros y Otros.

Se establece como superficie a computar, a los efectos de reparto, la siguiente:

- Zona Administrativa y comercial: m2 de techo
- Zona de estacionamiento de vehículos industriales: m2 de parcela
- Zona de Servicios al transporte: m2 de parcela
- Parcelas Logísticas: m2 de parcela
- Zona Intermodal: m2 de ocupación
- Estación de suministro de combustible: m2 de parcela

A estos efectos, se entiende como parcela tanto la parte ocupada por las edificaciones, como las zonas descubiertas necesarias para su actividad, principalmente zonas de aparcamiento y maniobra.

De la división del presupuesto anual de gastos comunes entre los metros cuadrados computables, se obtiene **una cuota de 2,01 € por metro cuadrado** a aplicar en las diferentes zonas.

Los ingresos que se espera obtener tras la comercialización de la totalidad de los productos incluidos en la actuación (en euros constantes) son los siguientes:

INGRESOS TOTALES						
Producto	Unidad	Medición	Precio	Ingresos Totales (Escenario Proactivo)	Ingresos Totales (Escenario Tendencial)	
<b>DERECHOS DE SUPERFICIE</b>				<b>160.733.030</b>	<b>156.637.365</b>	
Parcelas de Naves Logísticas				126.792.468	123.094.537	
Derecho de superficie	m2	853.923	14	110.418.394	107.109.220	
Comunidad	m2	853.923	2,08	16.374.074	15.985.317	
Área de Servicios al Vehículo				20.113.489	20.063.945	
Canon	m2	62.616	18	18.033.544	17.977.189	
Comunidad	m2	62.616	2,08	2.079.945	2.086.756	
Estación de Servicio				1.751.593	1.752.887	
Canon	ud.	1	100.000	1.550.000	1.550.000	
Comunidad	m2	1	2,08	201.593	202.887	
Parcela Hotelera				6.719.623	6.435.420	
Canon (pago unico)	m2	27.628	210	5.801.895	5.511.801	
Comunidad	m2	27.628	2,08	917.728	923.619	
Terminal Intermodal				5.355.856	5.290.575	
Canon	m2	103.574	4	4.867.978	4.805.834	
Comunidad	m2	20.000	2,08	487.878	484.742	
<b>EXPLOTACIÓN POR LA SOCIEDAD</b>				<b>64.868.210</b>	<b>63.998.661</b>	
Naves Logísticas				9.109.056	8.901.810	
Alquiler	m2	16.667	42,00	8.680.000	8.470.000	
Comunidad	m2	16.667	2,08	429.056	431.810	
Edificio Administrativo y comercial				55.759.154	55.096.851	
Alquiler	m2	51.398	90,00	54.501.930	53.846.766	
Comunidad	m2	51.398	2,08	1.257.224	1.250.085	
<b>TOTAL INGRESOS</b>				<b>225.601.240</b>	<b>220.636.026</b>	

### 8.3.5. ANÁLISIS DE RESULTADOS DEL ESTUDIO ECONÓMICO-FINANCIERO DEL SECTOR 1

#### a. Resultados antes de financiación y después de impuestos

La Tasa Interna de retorno (TIR) del proyecto oscila en función de la hipótesis de comercialización entre 8,2% y 7,7% para los escenarios proactivo y tendencial respectivamente.

El VAN resultante es, en ambos casos positivo, alcanzando los 13.700.127 euros en el caso proactivo y 7.941.692 euros en el tendencial. En ambos casos se ha utilizado una tasa de descuento del 7% correspondiente al WACC (Coste Promedio Ponderado) calculado como el promedio entre el coste del dinero considerando la estructura de financiación propia (dinero de los accionistas) o ajena (financiación).

Según el ritmo de comercialización considerado en cada escenario, se estima que se producirá una punta de financiación de 68.115.778 euros en el escenario proactivo que alcanza los 71.353.754 euros en el escenario tendencial. En ambos casos escenarios, el período punta de financiación se produce en el año 2018.

La recuperación de la inversión se produce en el año 2026 para el ritmo de comercialización proactivo y 2027 en el caso del tendencial.

Los resultados de comentados anteriormente de ambos escenarios, se muestran de forma sintética a continuación:

Resultados escenario PROACTIVO		RESULTADOS ESCENARIO TENDENCIAL	
VAN 7%	13.700.127	VAN 7%	7.941.692
TIR	8,25%	TIR	7,7%
Punta de Financiación	-68.115.778	Punta de Financiación	-71.353.754
Año de la Punta de Financiación	Año 2018	Año de la Punta de Financiación	Año 2018
Periodo de Retorno	Año 2026	Periodo de Retorno	Año 2027

#### b. Resultados después de financiación y después de impuestos

Se ha considerado que los accionistas aportan como fondos propios la inversión del año 2010, correspondiente básicamente el suelo adquirido para la primera fase, afrontando los déficits de tesorería del resto de los años mediante financiación ajena.

Como se ha indicado en secciones anteriores la financiación ajena se realiza mediante préstamos a 10 años, salvo los dos últimos préstamos considerados que se amortizan en 7 y 8 años coincidiendo con el fin del período estudiado. En todos los casos el tipo de interés es del 5,5%.

Los resultados después de financiación e impuestos son los siguientes:

- La TIR oscila entre 9,5 en el caso del escenario proactivo y 9.2 en el tendencial

- El VAN resultante de actualizar los flujos de caja utilizando como tasa de descuento el WACC (7%) es de 18.349.174 euros en el escenario proactivo y 16.588.280 euros en el tendencial
- En el escenario tendencial se produce una punta de financiación de 51.604.746 euros mientras que en el proactivo esta punta se reduce a 50.499.036 produciéndose en ambos casos en el año 2023.
- La recuperación de la inversión se produce en el año 2027 en ambos casos.

A continuación se sintetizan los resultados obtenidos para ambos escenarios después de financiación e impuestos:

Resultados escenario PROACTIVO	
VAN 7%	18.349.174
TIR	9,47%
Punta de Financiación	-50.499.036
Año de la Punta de Financiación	Año 2023
Periodo de Retorno	Año 2027

RESULTADOS ESCENARIO TENDENCIAL	
VAN 7%	16.588.280
TIR	9,2%
Punta de Financiación	-51.604.746
Año de la Punta de Financiación	Año 2023
Periodo de Retorno	Año 2027

### 8.3.6. ANÁLISIS DE SENSIBILIDAD

El análisis de sensibilidad se ha realizado sobre los resultados antes de financiación y después de impuestos, variando costes y precios unitarios respecto a los considerados en el análisis de resultados en un +/- 10% y 20%. Los valores base (100%) se han ubicado en la fila central de la tabla resaltada en color amarillo.

#### a. Sensibilidad a los costes.

COSTES DE URBANIZACIÓN		
% Variación	Euros (€)	TIR Proactivo
80%	51.804.435	8,9
90%	58.279.990	8,6
<b>100%</b>	<b>64.755.544</b>	<b>8,2%</b>
110%	71.231.098	7,9
120%	77.706.653	7,7

COSTES DE URBANIZACIÓN		
% Variación	Euros (€)	TIR Tendencial
80%	51.804.435	8,4
90%	58.279.990	8,1
<b>100%</b>	<b>64.755.544</b>	<b>7,7%</b>
110%	71.231.098	7,5
120%	77.706.653	7,3

COSTES DE SUELO		
% Variación	Euros (€)	TIR Proactivo
80%	6	8,3
90%	7	8,3
<b>100%</b>	<b>8</b>	<b>8,2%</b>
110%	9	8,2
120%	10	8,1

COSTES DE SUELO		
% Variación	Euros (€)	TIR Tendencial
80%	6	7,8
90%	7	7,8
<b>100%</b>	<b>8</b>	<b>7,7%</b>
110%	9	7,7
120%	10	7,7

**b. Sensibilidad a los ingresos**

DCHO. SUPERFICIE PARCELAS DE NAVES LOGISTICAS		
% Variación	Euros m <sup>2</sup> /año	TIR Proactivo
80%	11	7,6
90%	13	8,1
<b>100%</b>	<b>14</b>	<b>8,2%</b>
110%	15	8,4
120%	17	8,8

DCHO. SUPERFICIE PARCELAS DE NAVES LOGISTICAS		
% Variación	Euros m <sup>2</sup> /año	TIR Tendencial
80%	11	7,2
90%	13	7,6
<b>100%</b>	<b>14</b>	<b>7,7%</b>
110%	15	7,9
120%	17	8,2

DCHO. SUPERFICIE DE LA TERMINAL INTERMODAL		
% Variación	Euros m <sup>2</sup> /año	TIR Proactivo
80%	3	8,2
90%	4	8,2
<b>100%</b>	<b>4</b>	<b>8,2%</b>
110%	4	8,3
120%	5	8,3

DCHO. SUPERFICIE DE LA TERMINAL INTERMODAL		
% Variación	Euros m <sup>2</sup> /año	TIR Tendencial
80%	3	7,7
90%	4	7,7
<b>100%</b>	<b>4</b>	<b>7,7%</b>
110%	4	7,8
120%	5	7,8

**8.4. ANÁLISIS ECONÓMICO-FINANCIERO DEL SECTOR 2**

Se ha supuesto que el desarrollo del Sector II Almería se aborda en una única fase.

Los criterios generales, hipótesis y escenarios planteados para el ritmo de comercialización son análogos a los del sector I, suponiendo que el desarrollo de este sector comienza en el año 2015 con la adquisición del suelo.

**8.4.1. INVERSIONES, COSTES E INGRESOS**

INVERSIONES Y COSTES TOTALES					
Concepto	Unidad	Medición	Precio Unitario (euros)	Costes Totales Anuales	Costes Totales
<b>INVERSIONES</b>					<b>35.034.169</b>
Costes de Suelo	m2	1.052.368	8		8.418.944
Costes de Urbanización	ud	1	19.190.225		19.190.225
Costes de Construcción	ud	1	7.425.000		7.425.000
<b>COSTES ASOCIADOS A INVERSIONES</b>					<b>2.102.050</b>
Proyectos, DO y Estudios Técnicos (% sobre inv.)	ud		2.102.050		2.102.050
<b>GASTOS DE EXPLOTACION</b>				<b>1.300.000</b>	<b>26.000.000</b>
Personal	ud	1		250.000	5.000.000
Seguridad	ud	1		350.000	7.000.000
Reparaciones, Mantenimiento y Limpieza	ud	1		400.000	8.000.000
Suministros y Otros	ud	1		300.000	6.000.000
<b>TOTAL INVERSIONES Y GASTOS</b>					<b>63.136.219,14 €</b>

Los conceptos detallados y las hipótesis de inversiones compartidas se detallan a continuación:

**URBANIZACIÓN**

	Valor Inversión	Total Euros
Urbanización Básica	19.190.225,00 €	
Conexiones Exteriores	7.109.320,00 €	
		<b>Total Urbanización 26.299.545,00 €</b>

**SUELO**

	EUROS/ M2	Total Euros
Adquisición suelo	8	8.418.944,00 €
		<b>Total Suelo 8.418.944,00 €</b>

**CONSTRUCCIÓN**

	Coste €/m2c	Total Euros
Edificio Administrativo y Comercial	900	4.500.000,00 €
Nave Logística Multicliente	450	2.925.000,00 €
		<b>Total Construcción 7.425.000,00 €</b>

**INVERSIONES** 42.143.489,00 €

\* El coste de adquisición del suelo es un valor estimado únicamente a modo de hipótesis para el cálculo del presente estudio de viabilidad. El precio final del suelo se fijará mediante el correspondiente expediente de expropiación.

#### 8.4.2. ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS DEL ESTUDIO ECONÓMICO DEL SECTOR II

##### a. Resultados antes de financiación y después de impuestos:

Resultados escenario PROACTIVO	
VAN 7%	2.258.502
TIR	7,35%
Punta de Financiación	-51.243.862
Año de la Punta de Financiación	Año 2019
Periodo de Retorno	Año 2029

Resultados escenario TENDENCIAL	
VAN 7%	1.643.256
TIR	7,29%
Punta de Financiación	-51.718.292
Año de la Punta de Financiación	Año 2019
Periodo de Retorno	Año 2030