

PLAN FUNCIONAL PARA DECLARACIÓN DE INTERÉS AUTONÓMICO DEL ÁREA LOGÍSTICA DE BAILÉN (JAÉN).

MARZO 2025

ÍNDICE

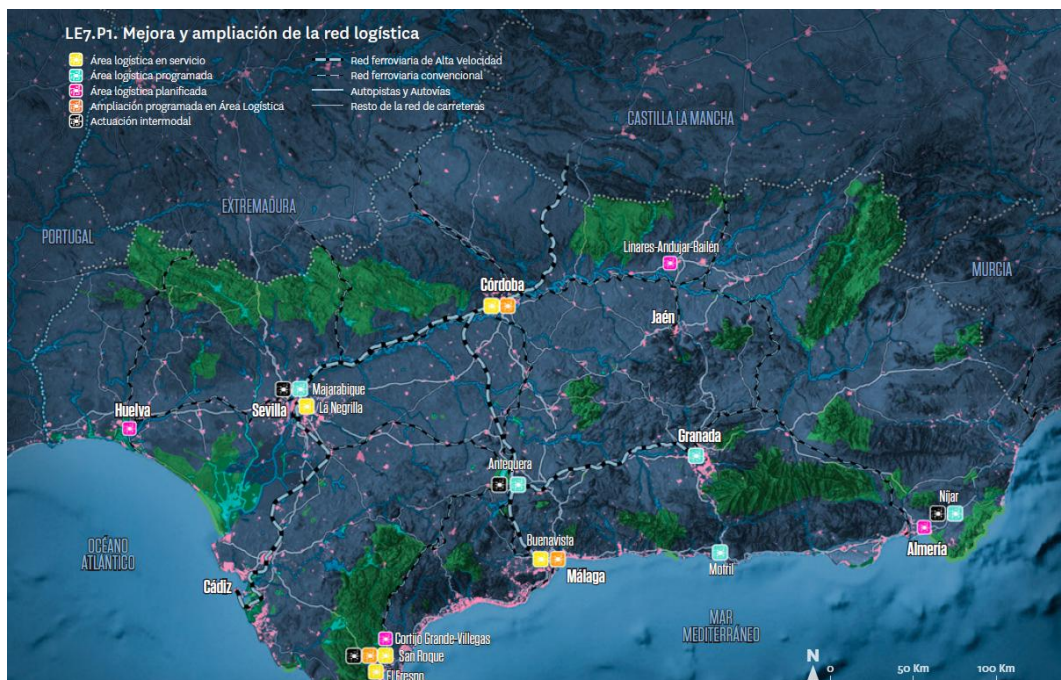
1	INTRODUCCIÓN.....	3
1.1	INTRODUCCIÓN.....	3
1.2	ANTECEDENTES EN LA TRAMITACIÓN.....	4
1.3	OBJETO Y JUSTIFICACIÓN DEL PLAN FUNCIONAL.....	5
1.4	ENTIDAD PROMOTORA.....	6
1.5	EQUIPO REDACTOR.....	6
1.6	MARCO LEGAL Y COMPETENCIAL.....	6
1.7	JUSTIFICACIÓN DE LA FORMULACIÓN DEL DOCUMENTO PARA DECLARACIÓN DE INTERÉS AUTONÓMICO.....	7
2	JUSTIFICACIÓN DEL INTERÉS AUTONÓMICO DE LA ACTUACIÓN.....	9
2.1	CONTRIBUCIÓN DE LA ACTUACIÓN AL DESARROLLO REGIONAL Y LOCAL.....	9
2.2	EFFECTOS REGIONALES DE LA ACTIVIDAD LOGÍSTICA EN EL TERRITORIO.....	9
2.3	EFFECTOS DE LA ACTIVIDAD EN LA ECONOMÍA REGIONAL.....	9
3	DETERMINACIÓN DEL ÁMBITO TERRITORIAL DE LA ACTUACIÓN.....	11
3.1	SITUACIÓN Y EMPLAZAMIENTO.....	11
3.2	SITUACIÓN URBANÍSTICA.....	11
3.3	AFECCIONES SECTORIALES Y AMBIENTALES.....	13
4	DEFINICIÓN FUNCIONAL DEL CTM.....	15
4.1	ALTERNATIVAS DE ORDENACIÓN.....	15
4.2	ORDENACIÓN FUNCIONAL DEL ÁREA LOGÍSTICA.....	19
5	PLAN DE UTILIZACIÓN DE ESPACIOS.....	23
5.1	ZONAS DEMANIALES.....	23
5.2	ZONAS PATRIMONIALES.....	24
6	NATURALEZA JURÍDICA DE LOS TERRENOS.....	26
7	PROGRAMA DE ACTUACIÓN.....	27
7.1	PROGRAMA DE DESARROLLO DEL ÁREA LOGÍSTICA.....	27
8	FÓRMULAS DE GESTIÓN.....	29
9	ESTUDIO ECONÓMICO-FINANCIERO.....	30
9.1	INTRODUCCIÓN.....	30
9.2	ESTIMACIÓN DE INGRESOS Y GASTOS DE EXPLOTACIÓN.....	31
9.3	ESTIMACIÓN DE FLUJOS DE CAJA.....	33
9.4	ANÁLISIS DE RENTABILIDAD Y SENSIBILIDAD.....	35
10	PLANOS.....	36
10.1	1. SITUACIÓN.....	36
10.2	2. ÁMBITO (C.T.M. BAILÉN).....	36
10.3	3. ORDENACIÓN FUNCIONAL.....	36
10.4	4. ORDENACIÓN FUNCIONAL OPTATIVA.....	36
10.5	5. PLAN DE UTILIZACIÓN DE ESPACIOS.....	36
10.6	6. FASES.....	36
11	ANEXO EXPROPIACIÓN.....	37

1 INTRODUCCIÓN.

1.1 Introducción.

El Área Logística de Bailén es una actuación integrada en la Red Logística de Andalucía desde que se aprobó el primer Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía (PISTA 2007-2013). Asimismo, quedó recogida en el documento que dio continuidad a este Plan, el PISTA 2020, aprobado por el Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía en 2016.

Se enmarca en el Nodo Logístico de Jaén “Puerta de Andalucía”, estructurado en tres ámbitos; Andújar, Bailén y Linares. Así se recoge en el actual Plan de Infraestructuras del Transporte y Movilidad de Andalucía 2021-2030 (PITMA 2030), aprobado por Decreto 540/2022, de 2 de noviembre, publicado en BOJA de 8 de noviembre de 2022. El Plan recoge entre sus Líneas Estratégicas la ampliación y desarrollo de la red logística de Andalucía, identificando el nodo Linares-Andújar-Bailén dentro de las áreas logísticas planificadas.



Cartografía PITMA 2021-2030

Este nodo de la Red Logística, cuenta con una especial importancia por su ubicación en el principal eje de entrada y salida de Andalucía, la Autovía A-4. Reúne las condiciones idóneas para acoger funciones logísticas de máximo nivel. La multiplicación de los ejes viarios de alta capacidad (mejora del acceso de Despeñaperros, autovía Linares-Albacete, Autovía del Olivar, etc.) y la potenciación de la red ferroviaria para mercancías que supondrá el ramal central del Corredor Mediterráneo de la Red Transeuropea, mejorarán notablemente estas condiciones geográficas del nodo para desarrollarse. A ello debe contribuir, además, el desarrollo de un área logística de interés autonómico, orientada a ofrecer servicios de valor añadido y transporte eficientes para la distribución de mercancías a nivel nacional, lo que también permitirá a las empresas del tejido productivo de la región articular cadenas de suministro más competitivas.

La iniciativa de desarrollo del Área Logística se inscribe en el marco definido por la Ley 5/2001, que regula los Centros de Transporte de Mercancías en la Comunidad Autónoma de Andalucía. El elemento fundamental para el desarrollo de este Centro de Transportes de Mercancías es el presente Plan Funcional, que es el documento que contiene los aspectos esenciales que regirán su configuración y funcionamiento.

Los cambios que se han producido en el marco normativo en estos años introducen un nuevo procedimiento para el desarrollo de la actuación. Por un lado la entrada en vigor del Decreto Ley 26/2021, de 14 de diciembre, por el que se adoptan medidas de simplificación administrativa y mejora de la calidad regulatoria para la reactivación económica en Andalucía, que modifica la *Ley 5/2001, de 04 de junio, por la que se regulan las áreas de transporte de mercancías en la Comunidad Autónoma de Andalucía*, y en particular, el procedimiento para la declaración de los centros de interés autonómico mediante la aprobación por la persona titular de la Consejería competente en materia de transportes de su Plan Funcional. Y por otro, la aprobación por el Parlamento Andaluz el 25 de noviembre de 2021 de la Ley de Impulso para la Sostenibilidad del Territorio de Andalucía (LISTA), que en su artículo 51 establece el desarrollo urbanístico de las actuaciones objeto de la declaración de interés autonómico mediante la aprobación por la Consejería competente en materia de Ordenación del Territorio y Urbanismo de un Proyecto de Actuación autonómico.

1.2 Antecedentes en la tramitación.

Conforme a la Ley 5/2001, que regula las Áreas de Transporte de Mercancías en la Comunidad Autónoma de Andalucía, mediante Orden de 4 de marzo de 2009, de la Consejería de Obras Públicas y Transportes, se aprobó el Plan Funcional del Centro de Transportes de Bailén (BOJA núm. 55 de 20 de marzo de 2009).

El ámbito del Plan Funcional, englobaba un área de aproximadamente 32 Ha, delimitado al norte por la Autovía de Andalucía, A-4, al este con la Carretera de Linares a Baños de la Encina A-6100 (con el Polígono Industrial Guadiel al otro margen de dicha carretera) y al sur y al oeste con propiedades privadas de características similares a la zona de estudio. Este ámbito excluía la superficie destinada al proyecto de Modificación del enlace entre la Autovía A-4 y la carretera A-6100 (“Anteproyecto de Adecuación, Reforma y Conservación del Corredor de Andalucía A-4, Autovía del Sur, PP.KK. 245,039 al 347,500. Tramo: Límite Provincia Ciudad Real – Límite Provincia de Córdoba”) previsto por la entonces Subdirección General de Conservación y Explotación (DGC, Ministerio de Fomento) que nunca se llegó a ejecutar.

Por la Orden de 13 de enero de 2009 (BOJA nº 87 de 08/05/2009), se acordó la aprobación definitiva del Plan Especial de la Reserva de Terrenos en el término municipal de Bailén (Jaén) para la implantación de un Centro de Transporte de Mercancías de Interés Autonómico. En base a este Plan Especial de Reserva la entonces Delegación Provincial de Jaén de la Consejería de Obras Públicas y Transporte llevó a cabo el expediente de Expropiación forzosa por el que se adquirió la superficie de 32 Has.

Para el desarrollo urbanístico de la actuación se formuló la tramitación de un Plan Especial de Ordenación de Interés Supramunicipal, alcanzando la aprobación provisional mediante Resolución de 17 de Octubre de 2018 de la Dirección General De Urbanismo.

Con fecha 02 de diciembre de 2020, se publicó en BOJA el Decreto-Ley 31/2020, de 1 de diciembre, de medidas extraordinarias y urgentes en materia de evaluación ambiental estratégica de determinados instrumentos de planeamiento urbanístico. Este Decreto, entre otras cuestiones, ordena a los órganos ambientales competentes que, en su aplicación, procedan a declarar la terminación de los expedientes de planes urbanísticos iniciados con anterioridad al 2015, debiendo iniciarse de nuevo. En base a lo anterior, se declaró la terminación del expediente correspondiente a la tramitación del Plan Especial de Ordenación de Interés Autonómico del Área Logística de Bailén.

En la práctica, el Decreto Ley 31/2020 supone volver a empezar con la redacción y tramitación de los documentos urbanísticos necesarios para el desarrollo de la actuación.

Adicionalmente, el Parlamento andaluz aprobó el 25 de noviembre de 2021 la nueva Ley de Impulso para la Sostenibilidad del Territorio de Andalucía (LISTA). La Ley incorpora las modificaciones

introducidas en los artículos 38 y 39 de la Ley de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía por el Decreto-Ley 4/2019, de 10 de diciembre.

A esto se suma la entrada en vigor del Decreto Ley 26/2021, de 14 de diciembre, por el que se adoptan medidas de simplificación administrativa y mejora de la calidad regulatoria para la reactivación económica en Andalucía. Este Decreto-Ley modifica la Ley 5/2001, de 04 de junio, por la que se regulan las áreas de transporte de mercancías en la Comunidad Autónoma de Andalucía, y en particular, el procedimiento para la declaración de los centros de transporte de interés autonómico.

Nos encontramos por tanto en un marco normativo nuevo, tanto en lo que respecta al procedimiento para la declaración de interés autonómico y desarrollo urbanístico de la actuación, como al procedimiento de evaluación ambiental.

Es por ello que la Consejería de Fomento Vivienda y Ordenación del Territorio emite una nueva orden, **Orden de 23 de enero de 2025, por la que se inicia el nuevo procedimiento para la Declaración de Interés Autonómico del «Área Logística de Bailén»** y dispone que la elaboración y tramitación del Plan Funcional, a efectos de la elevación posterior a esta Consejería, se instrumenta a través de la Agencia Pública de Puertos de Andalucía.

Es objeto del presente documento la elaboración del Plan Funcional del Área Logística de Bailén para la declaración de interés autonómico atendiendo a la **“Orden de 23 de enero de 2025, por la que se inicia el nuevo procedimiento para la Declaración de Interés Autonómico del Área Logística de Bailén”**.

1.3 Objeto y justificación del Plan Funcional.

El Plan Funcional se desarrolla 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. Esta Ley es la que regulará el desarrollo del Área Logística de Bailén, clasificada en esta ley como Centro de Transportes de Mercancías.

Los centros de transporte de mercancías deberán desarrollarse mediante la elaboración de un Plan Funcional. Éste será el documento necesario para su declaración de interés autonómico. Así lo recoge el apartado 5 del artículo 12 de la ley:

*Apartado 5. La aprobación definitiva del establecimiento de los centros de transporte de mercancías de interés local y autonómico, así como la aprobación del **Plan Funcional para la declaración de los de interés autonómico**, con los efectos y en la forma establecida en el artículo 50 de la Ley 7/2021, de 1 de diciembre, de Impulso para la Sostenibilidad del Territorio de Andalucía, corresponde a la persona titular de la Consejería competente en materia de transportes. De no recaer resolución expresa, en el plazo de seis meses, el silencio administrativo se entenderá desestimatorio.*

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 50, apartados 4 y 5 de la Ley 7/2021, de 1 de diciembre, la aprobación del plan funcional para el establecimiento de centros de transporte de mercancías autonómicos legitima directamente el desarrollo y ejecución de la actuación, por lo que conlleva la posibilidad de ejecución directa de las obras necesarias para la implantación del área logística contemplada en el referido plan sin necesidad de obtención de licencia urbanística, sin perjuicio del procedimiento de armonización a que hace referencia el artículo 139.3) de la Ley 7/2021 de 1 de diciembre.

Esta aprobación comporta también la modificación directa de los Planes de Ordenación del Territorio de ámbito subregional.

El 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, quien asume la iniciativa de elaborar un Plan Funcional del Centro de Transporte de Mercancías.

El contenido del Plan Funcional, según el apartado 2 del artículo 12 de la Ley 5/2001, se basará en:

- Evaluación de la repercusión de su localización en orden al desarrollo regional y local.
- Determinación del ámbito territorial de su implantación, donde se expondrán los distintos aspectos que motivan la implantación de este Centro en Bailén.
- Plan de utilización de espacios, donde se distinguirán los espacios de dominio público de carácter dotacional (para prestar servicios en materia de transportes) de los espacios destinados al desarrollo de otras actividades cuya promoción y explotación se regirán por el derecho privado.
- Las fórmulas de gestión e integración de otras Administraciones y de iniciativa privada.
- Programa y estudio económico-financiero para su promoción, construcción y explotación.
- Otras determinaciones que se establezcan reglamentariamente.

El objetivo fundamental de la creación y desarrollo de este Centro de Transportes de Mercancías es el de favorecer el desarrollo y modernización del sector del transporte y aprovechar la potencialidad logística de esta zona seleccionada.

De acuerdo con el artículo 51 de la Ley 7/2021, de Impulso para la Sostenibilidad del Territorio de Andalucía (LISTA), cuando las actuaciones objeto de la Declaración de Interés Autonómico supongan la implantación de usos que precisen desarrollo urbanístico, como es el caso de las Áreas Logísticas, **la ordenación del ámbito se efectuará mediante la aprobación por la Consejería competente en materia de Ordenación del Territorio y Urbanismo de un Proyecto de Actuación Autonómico.**

Este Proyecto de Actuación Autonómico se tramitará en paralelo al presente Plan Funcional, siendo sometido a evaluación ambiental, y se aprobará de forma simultánea a la Declaración de Interés Autonómico.

Por consiguiente, el Plan Funcional no establece determinaciones en cuanto a las alineaciones que definen la ordenación detallada del ámbito, redes de infraestructuras u otros parámetros urbanísticos, tales como edificabilidades, alturas, ocupación máxima, etc., ya que corresponde al Proyecto de Actuación Autonómico establecer las previsiones relativas a estos parámetros.

1.4 Entidad promotora.

Según el artículo 12 de la Ley 5/2001, de 04 de junio, por la que se regulan las Áreas de Transporte de Mercancías en la Comunidad Autónoma de Andalucía, la iniciativa para la promoción y el establecimiento de las Áreas Logísticas de Interés Autonómico corresponde a la Consejería competente en materia de transportes de la Administración de la Comunidad Autónoma de Andalucía, la cual desarrolla dichas funciones a través de la Agencia Pública de Puertos de Andalucía, entidad pública adscrita a la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda.

La elaboración y tramitación de este Plan Funcional se instrumenta a través de la Agencia Pública de Puertos de Andalucía.

1.5 Equipo redactor.

La empresa encargada de la redacción del Plan Funcional del Área Logística de Bailén es **CAI SOLUCIONES DE INGENIERÍA, S.L.** proyecto dirigido y redactado por el Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos D. Enrique de la Torre Lara, colegiado Nº 16917.

1.6 Marco legal y competencial.

Este apartado refiere los aspectos más significativos de la legislación que regula la implantación y desarrollo de las áreas de transportes de mercancías. Las leyes de directa aplicación son las siguientes:

- **Ley 5/2001, de 4 de junio**, por la que se regulan las Áreas de Transportes de Mercancías en la Comunidad Autónoma de Andalucía, modificada por **el Decreto Ley 26/2021, de 14 de diciembre**, por el que se adoptan medidas de simplificación administrativa y mejora

de la calidad regulatoria para la reactivación económica en Andalucía, y por la **Ley 1/2022, de 27 de diciembre**, del Presupuesto de la Comunidad Autónoma de Andalucía para el año 2023.

- Ley 7/2021, de 1 de diciembre, de Impulso para la Sostenibilidad del Territorio de Andalucía (LISTA).
- Ley 7/2007, de 9 de julio de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental.
- Decreto 550/2022, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de la Ley 7/2021, de 1 de diciembre, de impulso para la sostenibilidad del territorio de Andalucía.

El texto consolidado de la **Ley 5/2001**, publicado el 30 de diciembre de 2022, **establece una serie de competencias** para el desarrollo y gestión de las áreas de transportes de mercancías **que otorga a la Agencia Pública de Puertos de Andalucía (APPA)**:

Artículo 20.

“La aprobación del planeamiento territorial o urbanístico preciso para la implantación de un centro de transportes 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 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 y retracto, así como unidades de ejecución, conforme al procedimiento establecido en la legislación urbanística.”

Artículo 22.

*“1. Las funciones de dirección de los centros de transporte de mercancías de interés autonómico corresponde a la Administración de la Comunidad Autónoma de Andalucía que los desarrollará mediante la **Agencia Pública de Puertos de Andalucía**.”*

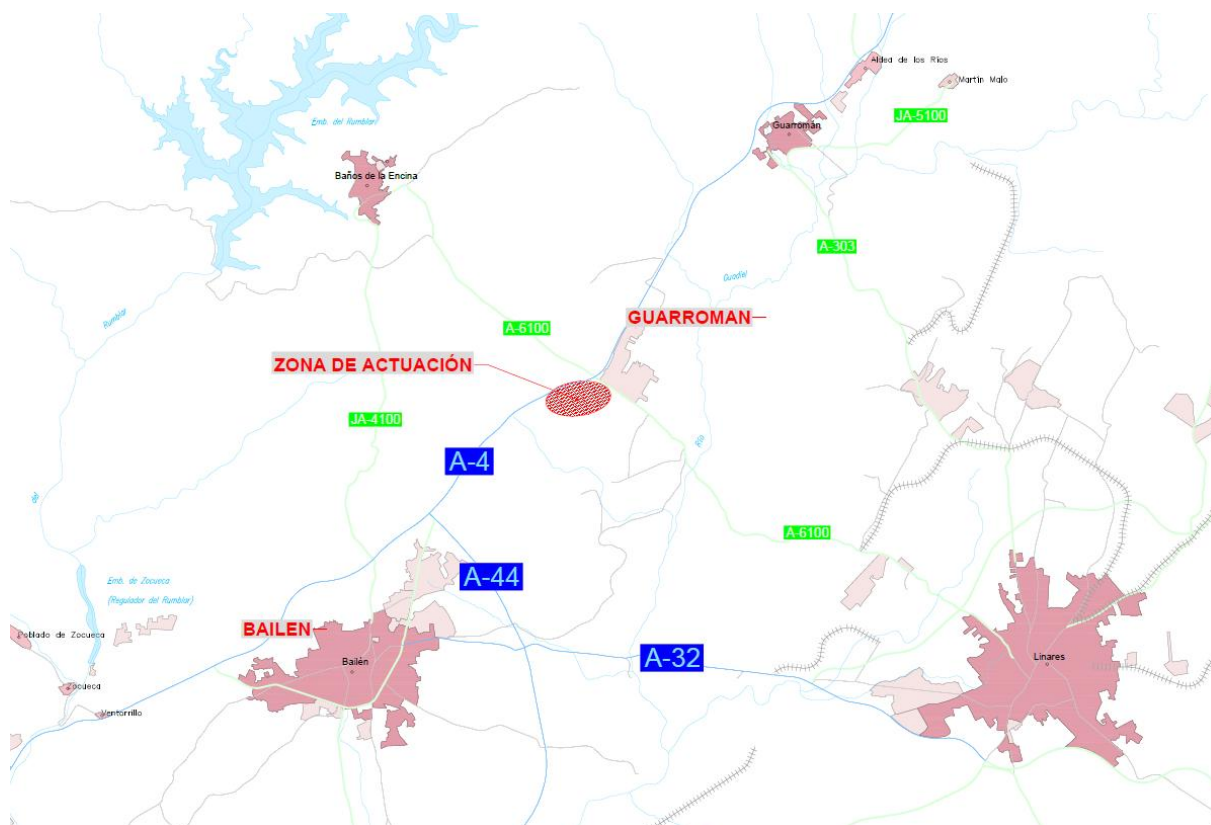
“3. Los terrenos dotacionales incluidos en el centro de transporte de interés autonómico se integrarán en el dominio público, cuya titularidad corresponderá a la Agencia Pública de Puertos de Andalucía, la cual podrá, a su vez, aportar su derecho de uso a Red Logística de Andalucía, S.A., como entidad mercantil de ella dependiente, o a sus concesionarias. Cuando se recurra a consorcios para la gestión de estos centros, podrán adscribirse a estos las áreas dotacionales incluidas en los mismos, en los términos previstos en el correspondiente convenio.”

1.7 Justificación de la formulación del documento para declaración de interés autonómico.

El Área Logística de Bailén se sitúa en un ámbito estratégico, que junto con las Áreas Logísticas de Linares y Andújar conforman en Jaén la denominada “Puerta de Andalucía”, al situarse en la frontera norte de la Comunidad.

Se concibe como un centro vinculado al transporte de mercancías por carretera. En Bailén confluye el principal acceso viario de gran capacidad desde el interior de la Península a Andalucía, como es la A-4, con las autovías A-44 Bailén-Jaén-Granada-Motril y con la autovía A-32 hacia el Levante por Albacete.

El desarrollo de esta área integrará las empresas del sector del transporte y logístico y los espacios dotacionales públicos destinados a prestarles servicio. Se dotará así de una mayor eficiencia al sistema de transporte en su conjunto, potenciándolo como factor de desarrollo local y regional.



Situación del ámbito.

La Agencia Pública de Puertos de Andalucía elaboró en el 2006 el documento denominado Red Logística de Andalucía, que ha servido desde entonces 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, desde el Plan de Infraestructura para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía 2007-2013. Desde entonces, hasta el actual Plan de Infraestructuras del Transporte y Movilidad de Andalucía 2021-2030 (PITMA 2030), este Proyecto de Centro de Transporte de Mercancías de Bailén, se integra en la Red de Áreas Logísticas de Andalucía como una de las actuaciones que configuran el Nodo Logístico de Jaén y se configura como actuación de Interés Autonómico para Andalucía.

Desde el 2006, tras diversos cambios normativos y formulación de distintos documentos, en la actualidad continúa el interés por el desarrollo de esta área Logística, redactándose el presente Plan Funcional como objeto de la **Orden de 23 de enero de 2025, por la que se inicia el nuevo procedimiento para la Declaración de Interés Autonómico del «Área Logística de Bailén»** y que dispone que la elaboración y tramitación del Plan Funcional, a efectos de la elevación posterior a esta Consejería, se instrumente a través de la Agencia Pública de Puertos de Andalucía.

2 JUSTIFICACIÓN DEL INTERÉS AUTONÓMICO DE LA ACTUACIÓN.

2.1 Contribución de la actuación al desarrollo regional y local.

La actuación se sitúa en un punto clave tanto para el desarrollo municipal como de la región y la comunidad autónoma. Situada en la llamada puerta de Andalucía, el Nudo Logístico de Jaén contará con tres actuaciones sumando un total de 180 ha. de superficie. Se estructura en el ámbito de Bailén, junto con Andújar y Linares, sin continuidad espacial pero funcionalmente integrados.

Con el propósito de ofrecer espacios adecuados en materia de transporte, logística y distribución de mercancías y una excelente conectividad con el conjunto de infraestructuras viarias, portuarias y ferroviarias, el Nudo Logístico de Jaén establece las condiciones necesarias para el desarrollo de actividades logísticas como punto de consolidación, clasificación y distribución tanto en el tránsito nacional como internacional de las mercancías.

Así queda recogido en el **Plan de Infraestructuras por Decreto 540/2022, de 2 de noviembre, por el que se aprueba el Plan de Infraestructuras del Transporte y Movilidad de Andalucía 2021-2030 (PITMA 2030).**

Este nodo de la Red Logística cuenta con una especial importancia por su ubicación en el principal eje de entrada y salida de Andalucía, la Autovía A-4. Reúne las condiciones idóneas para acoger funciones logísticas de máximo nivel. La multiplicación de los ejes viarios de alta capacidad (mejora del acceso de Despeñaperros, autovía Linares-Albacete, Autovía del Olivar, etc.) y la potenciación de la red ferroviaria para mercancías que supondrá el ramal central del Corredor Mediterráneo de la Red Transeuropea, mejorarán notablemente estas condiciones geográficas del nodo para desarrollarse. A ello debe contribuir, además, el desarrollo de un área logística de interés autonómico, orientada a ofrecer servicios de valor añadido y transporte eficientes para la distribución de mercancías a nivel nacional, lo que también permitirá a las empresas del tejido productivo de la región articular cadenas de suministro más competitivas. Se plantea ejecutar una actuación con ubicación a determinar según estudio previo. Se incluye el desarrollo del Parque Industrial de Santana, en Linares.

2.2 Efectos regionales de la actividad logística en el territorio.

La zona de Bailén, en el marco de la ordenación del territorio de Andalucía, configura el “eje diagonal intermedio”, como espacio de menor volumen de población y evolución demográfica poco favorable, debido en parte a la débil presencia de grandes ciudades. Sin embargo, en este eje se asienta un número relativamente elevado de ciudades medias, con un alto potencial para adquirir una configuración en redes beneficiosa para todas, llamadas a ejercer funciones estratégicas de reequilibrio territorial en el sector central norte de Andalucía. Si le sumamos además su posición estratégica entre la región andaluza y resto del territorio español, el potencial es aún mayor.

Por ello, la estrategia en materia de transportes es clara. El papel de la zona se debe reforzar en el Sistema Regional de Transportes y Comunicaciones. De esta forma, la implantación de un Centro de Transportes de Mercancías en Bailén potenciará la Red Logística de Andalucía a la vez que fomentará el desarrollo de la red de ciudades medias de la zona.

2.3 Efectos de la actividad en la economía regional.

Históricamente la zona ha sido sede de una gran actividad industrial de la cerámica, acompañada del sector servicios y la agricultura. En el siglo XX se consideraba punto estratégico por su sector industrial y servicios, sin embargo, decrece a principios de siglo XXI, debido en parte a la crisis en el sector de la construcción, lo que afectó a la fabricación de ladrillos y otros materiales cerámicos que se elaboraban en la zona.

Esta dependencia en sectores muy concretos hace que la economía regional pueda sufrir más, y no haya una consolidación de trabajo estable en la zona. Por eso, se hace necesario que la economía local sea más versátil, industrializada y vaya de la mano de las infraestructuras del ámbito.

El sector logístico influirá de forma positiva, tanto directa como indirectamente, sobre la economía regional. 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.

También se produce un 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. De la misma forma, hay un aumento en la tributación y tasas municipales implicando los ingresos por licencias de obra, ingresos por IBI, e ingresos por gastos de mantenimiento.

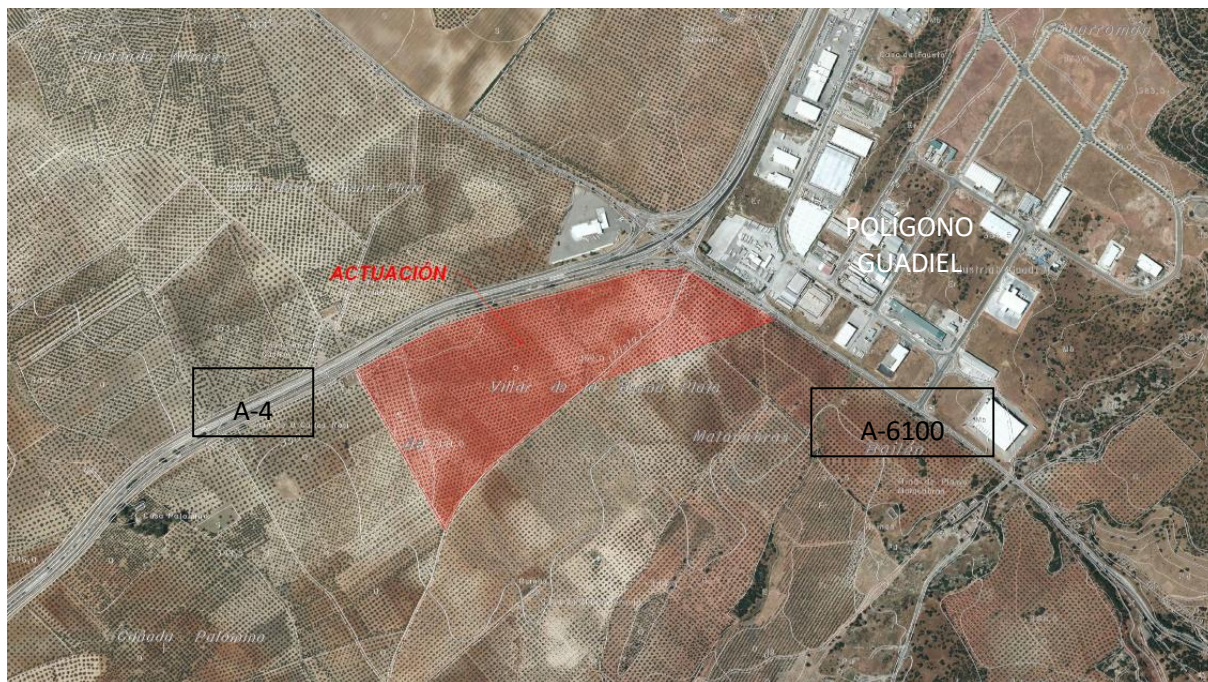
Además, el desarrollo del sector de la logística afectará directamente al empleo estructural directo, producido por la actividad interna del aumento del flujo de las mercancías que es preciso manipular y transportar, aumento la actividad empresarial de transportistas, mantenimiento, vehículos, centros logísticos asociados, manufacturas, servicios asociados, etc.

A su vez se generarán numerosos empleos indirectos, que provendrán del empleo generado por las fases de planificación, urbanización y construcción de la edificación del área, así como las labores posteriores de mantenimiento.

3 DETERMINACIÓN DEL ÁMBITO TERRITORIAL DE LA ACTUACIÓN.

3.1 Situación y emplazamiento.

El Área Logística de Bailén se encuentra situada junto a la carretera A-4, y a su vez conectada con la red de carreteras nacionales. Se trata de un ámbito rústico, pero contiguo al polígono industrial “Guadiel”. Al igual que este polígono industrial, ya en funcionamiento, se encuentra en la frontera entre los términos municipales de Bailén y Guarromán, predominando la conexión a la red de carreteras, pero comunicadas a su vez con los núcleos urbanos.



Situación del ámbito.

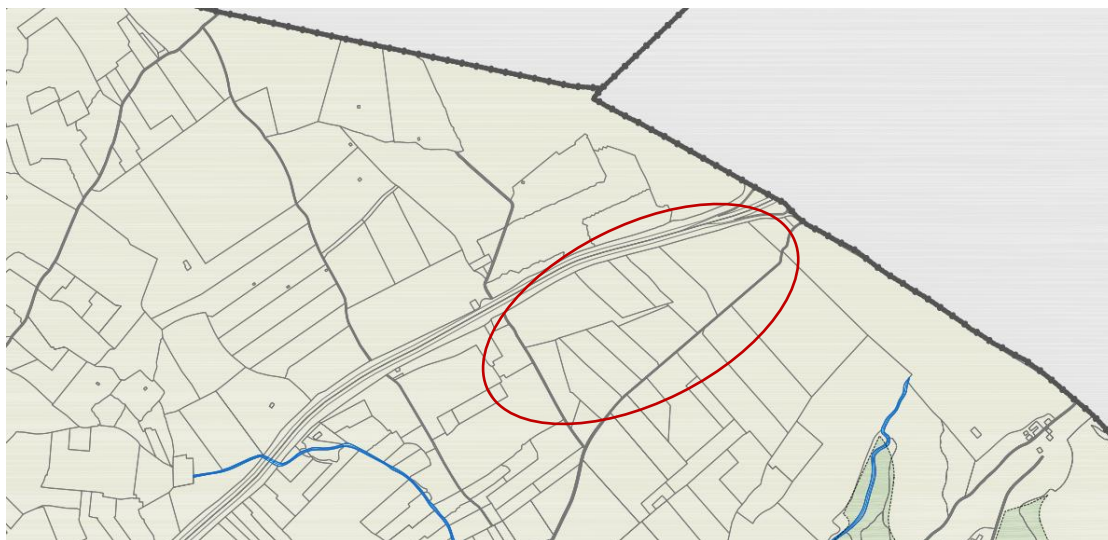
La zona de actuación se desarrolla en la zona noroeste del Término Municipal de Bailén. Es una zona de olivar de secano, delimitado por:

- Al norte por la Autovía de Andalucía A-4.
- Al este con la carretera A-6100, de Linares a Baños de la Encina. A su vez con el Polígono Industrial Guadiel, situado en el término municipal de Guarromán, al otro margen de la carretera.
- Al sur y oeste, propiedades privadas de características similares, de olivares propios de la comarca.

3.2 Situación urbanística.

3.2.1 Plan General de Ordenación Urbana de Bailén.

El Plan General de Ordenación Urbana de Bailén vigente del año 1992, con Adaptación Parcial a la LOUA, aprobada el 26 de noviembre de 2009, clasifica estos suelos como “Suelo No Urbanizable Simple”.



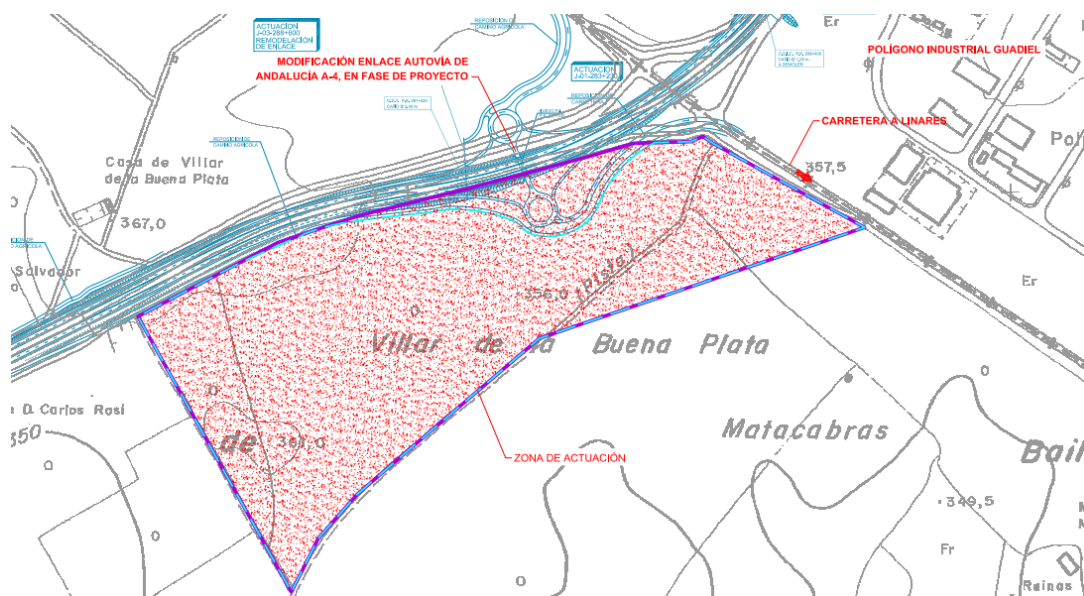
Situación de los terrenos en el PGOU de Bailén ADAP LOUA.

Por otro lado, también se recoge la Reserva de terrenos para el Centro de Transportes y Mercancías, como Modificación Puntual del PGOU MP-28, con aprobación definitiva del 4 de marzo de 2009, publicación en el BOJA el 20 de marzo de 2009, llevada a cabo por la Consejería de Obras Públicas y Transportes.

3.2.2 Plan Especial de Delimitación de Reserva de Terrenos de Bailén (Jaén).

Se aprueba este Plan Especial de Delimitación de Reserva de terrenos de Bailén, para el establecimiento de un Centro de Transportes de Mercancías de Interés Autonómico en abril de 2009, con publicación en el BOJA núm. 87 de 8 de mayo de 2009. Se delimitan estos terrenos con el fin previsto en el artículo 20 de la Ley 5/2001, considerando esta zona como un espacio para la localización de actividades productivas, de marcado carácter supramunicipal, que por su localización dará servicio a una amplia zona donde se localizan otras actividades económicas, con amplia presencia de elementos productivos y con dotaciones relacionadas con los servicios y el desarrollo de dichas actividades.

La aprobación de este Plan Especial dio lugar a la declaración de la utilidad pública de los terrenos a efectos de la expropiación forzosa. En esta reserva de terrenos se excluía la superficie destinada al proyecto de Modificación del enlace en la Autovía A-4, que nunca se llegó a desarrollar.



Ámbito de la superficie de reserva CTM Plan Especial.

3.3 Afecciones sectoriales y ambientales.

Como se indicaba antes, el ámbito se sitúa enmarcado por una red de infraestructuras de alta relevancia, la Autovía de Andalucía A-4 al norte y la carretera de Linares a Baños de la Encina A-6100 al este.

3.3.1 Autovía de Andalucía A-4.

Se trata de una Autovía principal de la Administración General del Estado.

En los márgenes de la A-4 se habrán de respetar las zonas de influencia de la autovía, reguladas en la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras del Estado:

- Zona de Dominio Público: 8 m. desde la arista exterior de explanación y 3 m. desde las vías de servicio. Se tendrán en cuenta las líneas de expropiación.
- Zona de Servidumbre: 25 m. desde la arista exterior de la explanación.
- Zona de Afeción: 100 m. desde la arista exterior de la explanación.
- Zona de limitación a la edificabilidad: 50 m. desde la arista exterior de la calzada.

3.3.2 Carretera A-6100.

Se trata de una carretera convencional, propiedad de la Comunidad Autónoma de Andalucía, de tercer orden. Esta carretera se encuentra en el límite entre el término municipal de Bailén y el término municipal de Guarromán, dando acceso al Polígono "El Guadiel", situado en el término de Guarromán.

Las afecciones de esta carretera se regulan en la Ley 8/2001, de 12 de julio, de Carreteras de Andalucía:

- Zona de Dominio Público: 3 m. desde la arista exterior de explanación.
- Zona de Servidumbre legal: 8 m. desde la arista exterior de la explanación.
- Zona de Afeción: 50 m. desde la arista exterior de la explanación.
- Zona de no edificación: 25 m. desde la arista exterior de la calzada.

3.3.3 Vía pecuaria Vereda de Sierra Morena.

Se trata de una vía pecuaria clasificada por Orden Ministerial de fecha 7 de junio de 1951, con ancho legal de 20,89 m. En la realidad, esta vía pecuaria coincide en este entorno con la carretera A-6100.

3.3.4 Servidumbre yacimiento arqueológico Camping el Villar.

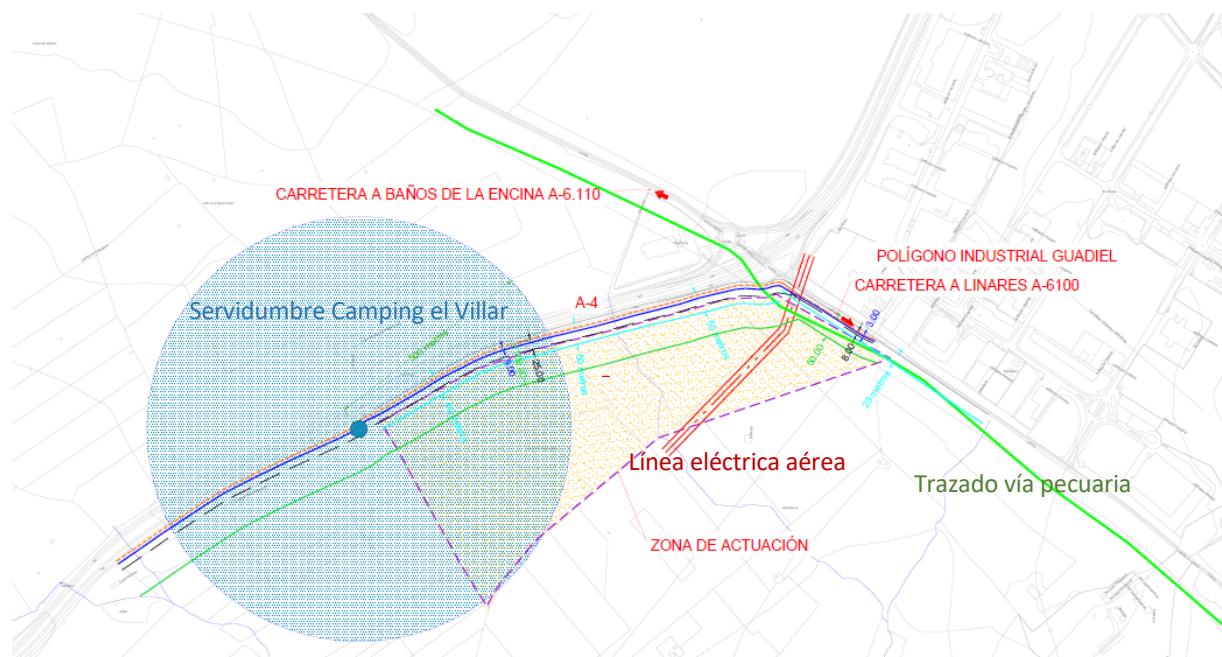
El planeamiento general vigente sitúa este yacimiento como yacimiento arqueológico delimitado, situado en el entorno de la Autovía A-4, con una servidumbre arqueológica de un radio de 500 m., descrito en el Título XI. Capítulo 2. XI.2.1.1. del PGOU. El yacimiento se encuentra fuera del ámbito de actuación, aunque le será de aplicación la protección establecida en el Título V de la Ley 14/2007, de 26 de noviembre, de Patrimonio Histórico de Andalucía.

3.3.5 Redes existentes.

Por el ámbito discurre la línea aérea de alta tensión 141 de 66 Kv Bailén-Carolina-Cubana. De la información publicada se desprende que dos de sus apoyos se sitúan en el ámbito, habiéndose tenido en cuenta en el diseño y ordenación del Plan Funcional, al situarlo dentro de las parcelas dotacionales. Se considerará su afeción conforme al Real Decreto 1955/2000, de 1 de diciembre, por el se regulan las actividades de transporte, distribución, comercialización, suministro y procedimientos de autorización de instalaciones de energía eléctrica.

Discurren también por el ámbito una red aérea de Media Tensión y una red aérea de Telefonía, que discurre paralela junto a la A-6100. Se valorará también la afeción que se pueda causar sobre la red

de regadío existente, de terrenos de olivar colindantes, así como las obras de Drenaje de las carreteras A4 y A-6100.



Afecciones sectoriales y ambientales.

4 DEFINICIÓN FUNCIONAL DEL CTM.

La actuación a desarrollar, incluida en la Red Logística de Andalucía, supone la disponibilidad a futuro de un área especialmente diseñada que asegura la disponibilidad de espacios, instalaciones y servicios destinados a cubrir las necesidades de las mercancías, vehículos y conductores, y de las propias empresas.

La potencialidad del espacio favorece el intercambio modal, el almacenamiento, la instalación de nuevas empresas logísticas, gestión de stocks y de puntos de envío y recogida, así como da servicio a la atención de vehículos, repostaje, estancia, hostelería y actividad profesional de los empresarios y transportistas.

Responde a su uso global como Centro de Transportes de Mercancías. Sus usos quedan regulados en la Ley 5/2001, de 4 de junio, de Transportes de Andalucía, distinguiendo los usos de carácter patrimonial, destinados al establecimiento y desarrollo de las empresas, de los usos de carácter demanial, destinados a acoger las dotaciones públicas.

Además de estas zonas dotacionales, también son usos demaniales de uso y dominio público los previstos como espacios para red viaria y espacios libres. Cumpliendo con las reservas establecidas en la legislación en materia de transportes, en su artículo 16, se prevé una reserva mínima de un 15% para uso dotacional y 10% para zonas verdes y espacios libres.

Las **zonas dotacionales** son las destinadas a la prestación de servicios tanto a las empresas del sector del transporte y a usuarios del centro, como a los servicios destinados al vehículo y conductores. En concreto estas parcelas se destinan a Centro Integrado de Servicios. En este uso se podrán integrar usos como centros administrativos, comerciales, de restauración, estación de servicio, soporte técnico del área, aparcamiento de vehículos pesados, talleres y servicios al vehículo, exposición y venta de vehículos, y otros equivalentes.

Las **zonas de carácter patrimonial** están constituidas por los terrenos destinados a acoger parcelas logísticas, de titularidad pública o privada, para la implantación de empresas del sector. Su promoción, disposición y explotación se regirá por el derecho privado.

Estas zonas podrán albergar actividades relacionadas con el transporte y la logística de mercancías, como almacenamiento y distribución, combinadas con otras actividades productivas o industriales, ligadas a la transformación de productos.

4.1 Alternativas de Ordenación.

Se realiza a continuación un estudio de alternativas de la ordenación interna del ámbito, que den respuesta al desarrollo logístico de la actuación, para valorar la mejor opción.

4.1.1 Alternativa 0.

Esta alternativa supone la no ejecución del Área Logística de Bailén, al no desarrollarse su ordenación.

Se trata actualmente de suelos de naturaleza rústica, de fincas agrícolas de olivar, situados en un enclave contiguo a un polígono industrial existente. En las cercanías también hay un área de servicio junto a la autovía A-4, independiente de la zona industrial.

Debido a las cualidades de la zona, con grandes oportunidades por su cercanía a la autovía y a nodos existentes, si no se desarrolla el área logística podrían aparecer nuevos usos y edificaciones irregulares, que aprovechando la situación de oportunidad, podrían aparecer de forma individual y no planificada, como es este caso.

Si no se desarrollara el Área Logística en este ámbito, su ubicación en otros suelos implicaría la construcción de más infraestructuras a las ya existentes para conectar el área, suponiendo un mayor

impacto en el medio. Como se ha mencionado antes, el ámbito cuenta con una planificación territorial y urbanística que le precede, localizando los terrenos como el lugar más apropiado en la región.

Esta alternativa por tanto tendría efectos negativos en la zona, al no favorecer el desarrollo económico de la zona nor-oriental de Andalucía, y que sirve de entrada desde el norte de la península a toda la región. Tendría efectos negativos tanto dentro de Andalucía como fuera, al no favorecer el tránsito de mercancías entre las distintas regiones.

Si bien se trata de un gran ámbito de suelo rústico, y el Área Logística puede tener una importante influencia medioambiental, el elevado desarrollo económico que supone su ejecución para toda la región andaluza estaría justificado. Es por ello por lo que se descarta la alternativa 0.

4.1.1 Alternativa 1.

La siguiente alternativa que se contempla responde a su uso global como Centro de Transportes de Mercancías. Sus usos quedan regulados en la Ley 5/2001, de 4 de junio, de Transportes de Andalucía, distinguiendo los usos de carácter patrimonial, destinados al establecimiento y desarrollo de las empresas, de los usos de carácter demanial, destinados a acoger las dotaciones públicas.

Además de estas áreas están los espacios previstos para red viaria y espacios libres, que son espacios de uso y dominio público.

La jerarquía interior viaria parte de la conexión a la red general exterior, en su acceso desde la carretera A-6100, conectada a su vez con la Autovía A-4. Desde esa conexión, se distribuyen las parcelas de uso logístico, industrial y dotacional.

Las zonas dotacionales son las destinadas a la prestación de servicios tanto a las empresas del sector del transporte y a usuarios del centro, como a los servicios destinados al vehículo y conductores. Estos usos se localizan en las parcelas denominadas Centro integrado de servicios (CIS). Éstas podrán integrar usos como centros administrativos, comerciales, de restauración, estación de servicio, soporte técnico del área, aparcamiento de vehículos pesados, talleres y servicios al vehículo, exposición y venta de vehículos, y otros equivalentes.

Las zonas de carácter patrimonial están constituidas por los terrenos destinados a acoger parcelas logísticas, de titularidad pública o privada, para la implantación de empresas del sector. Su promoción, disposición y explotación se regirá por el derecho privado.

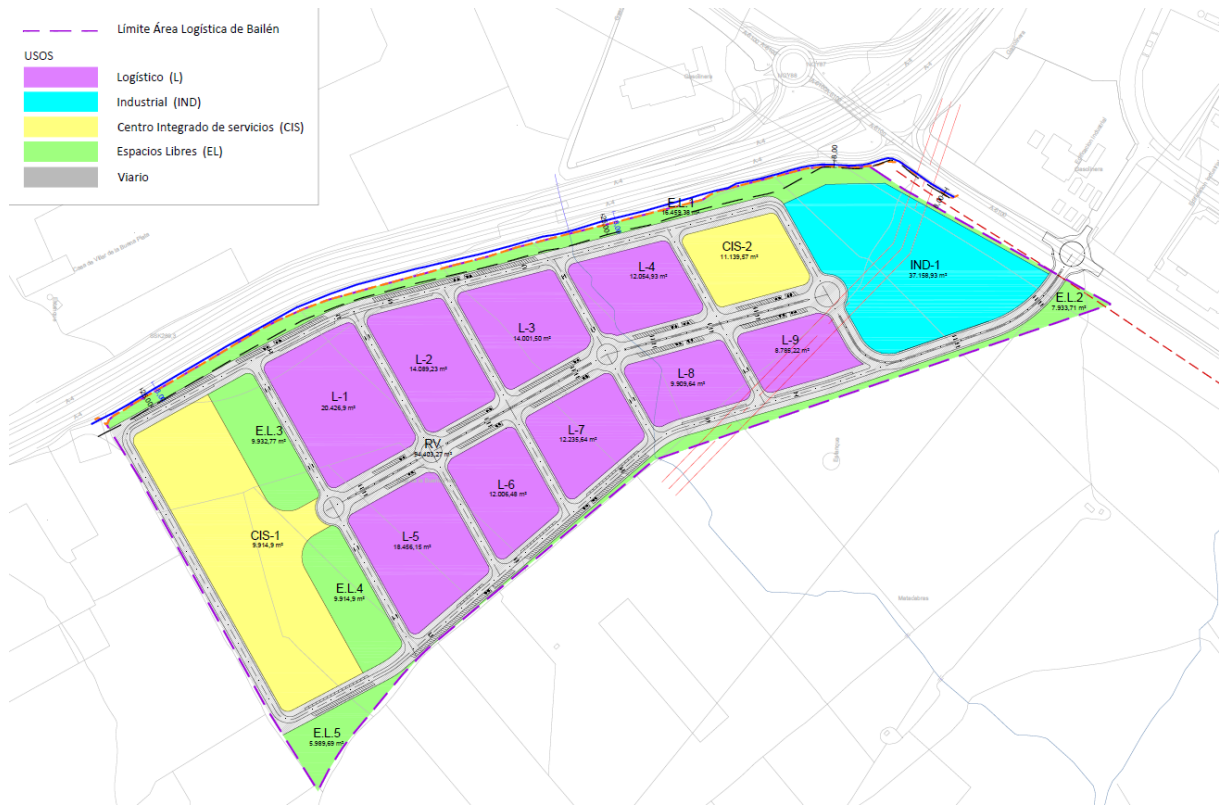
Estas zonas podrán albergar actividades relacionadas con el transporte y la logística de mercancías, como almacenamiento y distribución, combinadas con otras actividades productivas o industriales, ligadas a la transformación de productos.

Sus condiciones de ordenación se resumen en las siguientes tablas y plano de ordenación:

ORDENACIÓN ALTERNATIVA 1			
ZONAS	USOS	SUPERFICIE (m2)	% SUELO
PATRIMONIAL	LOGÍSTICO	121.965,69	
	INDUSTRIAL	37.158,93	
	TOTAL PATRIMONIAL	159.124,62	44,49%
	CENTRO INTEGRADO DE SERVICIOS	53.901,91	
	TOTAL DOTACIONAL	53.901,91	15,07%
	ESPACIOS LIBRES	50.230,45	14,04%
	VIARIO	94.403,27	26,39%
TOTAL ÁMBITO		357.660,25	100%

PARCELAS	SUPERFICIE
L1	20.426,90
L2	14.089,23
L3	14.001,50
L4	12.054,93
L5	18.456,15
L6	12.006,48
L7	12.235,64
L8	9.909,64
L9	8.785,22
INDUSTRIAL	37.158,93
TOTAL PATRIMONIAL	159.124,62
CIS 1	42.762,34
CIS 2	11.139,57
TOTAL ZONAS DOTACIONALES	53.901,91
EL.1	16.459,38
EL.2	7.933,71
EL.3	9.932,77
EL.4	9.914,90
EL.5	5.989,69
TOTAL ESPACIOS LIBRES	50.230,45
VIARIO	94.403,27
TOTAL ÁMBITO	357.660,25

La ordenación cumple con las reservas establecidas en la legislación urbanística y en materia de transportes, que fijan los mínimos en un 15% para uso dotacional y 10% para zonas verdes.



Ordenación funcional de la alternativa 1.

Esta alternativa presenta una serie de inconvenientes.

La alternativa plantea un primer uso principal industrial, contiguo al polígono industrial existente, junto al acceso del Área. A partir de ese punto se desarrolla la red viaria del ámbito, formada por un vial principal central y una malla de viales secundarios que conforman las distintas parcelas. En esta malla se localizan 10 parcelas de menor tamaño, una de uso principal de Centro Integrado de Servicios y las otras 9 parcelas de uso principal logístico.

Finalmente, en esta alternativa se propone la zona principal de Centro Integrado de Servicios al final de la red viaria, alejada del acceso. Esta lejanía al punto de acceso al área supondría un mayor número de desplazamientos. Teniendo en cuenta que en esta zona se encontrarán los principales servicios para todo el ámbito, supone un mayor foco de atracción, en comparación con el resto de usos, lo que se traduciría en un aumento del tráfico rodado.

Se propone una red viaria que bordea todas las parcelas. Esta distribución facilita el acceso a cada una de ellas, pero la propuesta, con parcelas de menor tamaño, hace que aumente la superficie de red viaria en exceso.

En cuanto a los espacios libres, si bien la alternativa cumple de forma suficiente con los estándares mínimos, no se sitúan de forma continuada por el límite del ámbito. Se plantea una franja verde al norte, dos zonas al sur, y dos espacios verdes de entrada a la parcela CIS-1. Esto interrumpe la creación de corredores verdes, al ser zonas divididas y separadas por red viaria.

Por estos motivos, se descarta la alternativa 1.

4.2 Ordenación funcional del Área Logística.

4.2.1 Alternativa 2.

Por último, se desarrolla la alternativa de ordenación propuesta para el Área Logística de Bailén. Esta ordenación detallada se resume a continuación en los siguientes cuadros e imagen.

ORDENACIÓN FUNCIONAL. ALTERNATIVA 2			
ZONAS	USOS	SUPERFICIE (m2)	% SUELO SOBRE ÁMBITO
PATRIMONIAL	LOGÍSTICO	179.118,09	50,08%
DEMANIAL	CENTRO INTEGRADO DE SERVICIOS	69.840,48	19,53%
	ESPACIOS LIBRES	50.108,78	14,01%
	VIARIO	58.592,90	16,38%
TOTAL ÁMBITO		357.660,25	100,00%

PARCELAS	SUPERFICIE
L1	50.857,42
L2	59.133,47
L3	51.030,80
L4	18.096,40
TOTAL PATRIMONIAL	179.118,09
CIS 1	15.168,09
CIS 2	54.672,39
TOTAL ZONAS DOTACIONALES	69.840,48
TOTAL ESPACIOS LIBRES	50.108,78
VIARIO	58.592,90
TOTAL ÁMBITO	357.660,25



Ordenación Funcional del Área Logística. Alternativa 2.

La jerarquía interior viaria parte de la conexión a la red general exterior, en su acceso desde la carretera A-6100, conectada a su vez con la Autovía A-4. Desde esa conexión, se distribuyen las parcelas de uso logístico y dotacional, situándose en el acceso las parcelas dotacionales destinadas a Centro Integrado de Servicios.

En la entrada al ámbito, se localizan las zonas dotacionales destinadas a acoger el Centro Integrado de Servicios. Estas parcelas se destinan a dar servicio a las empresas del transporte, acogiendo usos como estación de servicios, restauración, aparcamiento, descanso de transportistas, etc. La parcela de mayor tamaño, CIS-2, permite el desarrollo de un aparcamiento seguro para camiones.

A continuación, se disponen las parcelas de uso logístico. Para la distribución de estas parcelas, se plantea una red viaria principal, con un eje central longitudinal, y una red secundaria perimetral a las parcelas. Se plantea a su vez un viario optativo en caso de ser necesaria una subdivisión de las parcelas logísticas.

Estas parcelas se distribuyen en retícula, garantizando su modulación, y garantizando varias opciones de modulación y desarrollo interior de las parcelas de mayor tamaño, según las necesidades de mercado logístico. Así, las parcelas L-1, L-2 y L-3, se plantean con un viario interior opcional y la siguiente modulación.



Ordenación optativa del ámbito.

Posibilidad de subdivisiones de parcelas logísticas.

PARCELA L-1	50.857,42 m²
SUBPARCELA L-1.1	18.685,56 m ²
SUBPARCELA L-1.2	17.875,82 m ²
VIARIO L-1	14.296,04 m ²

PARCELA L-2	59.133,47 m²
SUBPARCELA L-2.1	12.017,77 m ²
SUBPARCELA L-2.2	12.319,06 m ²
SUBPARCELA L-2.3	14.089,23 m ²
SUBPARCELA L-2.4	14.001,50 m ²
VIARIO L-2	6.705,91m ²

PARCELA L-3	51.030,80 m²
SUBPARCELA L-3.1	11.342,39 m ²
SUBPARCELA L-3.2	10.533,19 m ²
SUBPARCELA L-3.3	11.636,32 m ²
SUBPARCELA L-3.4	11.768,94 m ²
VIARIO L-3	5.749,96 m ²

PARCELA L-4	18.096,40 m²
--------------------	--------------------------------

Total red viaria optativa	26.751,91 m²
----------------------------------	--------------------------------

Los espacios libres se ubican en parte el borde del ámbito, creando un corredor verde que hace de límite de toda la actuación. Se genera una zona continua, sin interrupciones, que bordea todo el ámbito, incluyendo parte de estos espacios en la zona central. Esta zona separa la zona de entrada de la actuación, dando un colchón verde a la parcela CIS 2, creando mayor distancia de seguridad entre el resto de parcelas y el estacionamiento de vehículos pesados.

Esta zona de entrada puede dar servicio tanto al Área Logística como al Polígono existente, haciendo que no sea necesario duplicar infraestructuras en los municipios, y completando el mix de usos actual de esta zona de encuentro y cruce de vías. Se enriquece así la asistencia a todos los usuarios no solamente del parque logístico, si no pasajeros o trabajadores que realizan su parada de trayecto en este punto. Por estos motivos la alternativa 2 es la alternativa seleccionada.

5 PLAN DE UTILIZACIÓN DE ESPACIOS.

Se ha considerado una distribución que permita cumplir con las referencias legales para la zona dotacional y asegure una superficie de nave lo más amplia posible, dentro de un esquema funcional adecuado.

Como se mostraba en la tabla, los usos de las zonas se clasifican en cuatro grandes bloques:

- Centro Integrado de Servicios: 69.840,48 m²
- Parcelas Logísticas: 179.118,09 m²
- Espacios libres 50.108,78 m²
- Viario: 58.592,90 m²

Tienen la consideración de dominio público, adscritos al funcionamiento del Área Logística de Bailén, la red viaria y espacios libres, y las zonas dotacionales, que incluyen las parcelas de Centro Integrado de Servicios. Su titularidad corresponderá a la Agencia Pública de Puertos de Andalucía, la cual podrá, a su vez, aportar su derecho de uso a Red Logística de Andalucía, S.A., como entidad mercantil de ella dependiente, o a sus concesionarias.

Son bienes o derechos patrimoniales, de titularidad pública o privada, los que no tengan el carácter de demaniales, y por tanto, puedan ser adquiridos, gravados y transmitidos por las mismas. Las parcelas logísticas tienen la condición de patrimoniales con las limitaciones al derecho de la propiedad que se deriven de la Ley 5/2001.

A continuación, se aportan las superficies asignadas a cada uno de los contenidos funcionales que se proponen en el CTM de Bailén.

5.1 Zonas demaniales.

5.1.1 Red viaria y espacios libres.

5.1.1.1 Red viaria.

El acceso al área se realiza desde una glorieta situada en la carretera A-6100, entre el nuevo CTM y el Polígono de Guadiel.

La jerarquía viaria distingue entre el vario principal, con cuatro carriles, dos por sentido separados por una mediana, y acerado. En el eje principal central se dispone también de aparcamiento a ambos lados.

El viario secundario se compone de dos carriles, uno por sentido. Se distingue el viario longitudinal perimetral a las parcelas logísticas, con dotación de aparcamiento, del viario transversal, sin aparcamiento, permitiendo la maniobra de camiones.

Siguiendo este esquema, se plantea la continuidad de este viario de forma optativa, en caso de ser necesario la división de las parcelas L-1, L-2 y L-3.

El viario acoge, tanto en las zonas de medianas como de acerado, espacio suficiente para la distribución de arbolado de alineación.

- Viario: 58.592,89 m²

5.1.1.2 Espacios libres.

Estos espacios libres, o zonas verdes del área, se disponen de forma perimetral, creando una zona de separación con el resto de infraestructuras, así como entre la parcela CIS-2 y el resto de parcelas. Los espacios libres suponen un total del 14,01% del ámbito, cumpliendo con las exigencias mínimas.

En estas zonas se desarrollarán espacios naturalizados, compatibles con la infraestructura global del área. Será posible la ubicación de instalaciones y sistemas de redes de abastecimiento, saneamiento, electricidad o telecomunicaciones. Acogerán también infraestructuras que sirvan para el cumplimiento de los objetivos de sostenibilidad y el desarrollo de medidas para la lucha contra el cambio climático y la

economía circular, como la implantación de energías renovables o sistemas de reutilización de recursos naturales.

- Espacios libres: 50.108,78 m²

5.1.2 Zonas dotacionales.

En la zona dotacional se prestarán servicios a las empresas y empleados del sector del transporte, tales como los de gestión, información, oferta, organización y contratación de cargas, ruptura y distribución de las mismas, estacionamiento y comunicaciones, así como todas aquellas otras prestaciones que redunden en la mayor seguridad y comodidad del transporte y usuarios, tales como, entre otros, suministro de carburantes, pernoctación, restauración, o reparación de vehículos.

La asignación de espacios integrantes de la zona dotacional, de naturaleza demanial, destinada a la prestación de servicios públicos al futuro CTM supone un total de 69.840,48 m². El total de la superficie se destina a Centro Integrado de Servicios.

5.1.2.1 Centro Integrado de Servicios.

Se distinguen dos parcelas destinadas a este uso.

- CIS 1: 15.168,09 m²
- CIS 2: 54.672,39 m²
- TOTAL CIS: 69.840,48 m²

La parcela CIS 1 se destina a zona de servicios del Centro de Transportes de Mercancías, incluyendo usos como el administrativo, comerciales, oficinas, talleres, así como cualquier otro compatible con estos usos. Así mismo, se podrán instalar nuevos usos infraestructurales que ofrezcan servicios adaptados a las nuevas tecnologías y necesidades energéticas.

La parcela CIS 2 se destina, a Aparcamiento seguro para camiones (AESP), integrando otros usos asociados como estación de servicio, restauración, aparcamiento, descanso de transportistas, etc., siendo posible también la integración de usos mencionados para la parcela CIS 1. Se permitirá reservar una zona en esta parcela para estacionamiento de vehículos de mercancías peligrosas, siempre y cuando se dote de una distancia mínima de 100 m. entre la zona de estacionamiento y las zonas de dotaciones de servicios o zonas urbanas.

5.2 Zonas patrimoniales.

5.2.1 Uso logístico.

Las zonas de carácter patrimonial están constituidas por los terrenos destinados a acoger parcelas logísticas, de titularidad pública o privada, para la implantación de empresas del sector transporte. Su promoción, disposición y explotación se regirá por el derecho privado.

Se desarrollan en 4 parcelas destinadas a albergar actividades relacionadas con el transporte y la logística de mercancías. Comprenden aquellas actividades logísticas vinculadas a la cadena de suministro, en el sentido más amplio. Es decir, almacenaje y distribución de mercancías, incluyendo aquellas actividades de valor añadido propias del subsistema logístico de producción (montaje de componentes, envasado, acabado, transformación básica de materias primas, etc.). También se incluyen usos adjuntos como oficinas, centros de datos, y las actividades vinculadas a centros logísticos de la distribución comercial.

Los usos productivos en estas zonas podrán ser compatibles. Estos usos productivos comprenden actividades cuyo objeto principal es la obtención o transformación de productos por procesos industriales pero que tienen una componente logística importante. Se incluye tanto las funciones técnicas ligadas a la función principal de producción (como industria farmacéutica, alimentaria, textil, mecánica, reciclado y recuperación, industria vinculada a energías renovables...), como las funciones logísticas vinculadas, tales como la reparación, guarda o depósito de medios de producción y materias

primas, así como el almacenaje de productos acabados para su suministro a mayoristas, instaladores, fabricantes, etc. pero sin venta directa al público.

El resumen de las parcelas de uso logístico es el siguiente:

- L-1: 50.857,42 m²
- L-2: 59.133,47 m²
- L-3: 51.030,80 m²
- L-4: 18.096,40 m²
- TOTAL LOGÍSTICO: 179.118,09 m²



Plan de Utilización de Espacios.

6 NATURALEZA JURÍDICA DE LOS TERRENOS.

Según lo recogido antes, se distinguen a continuación el total de áreas de carácter dotacional, patrimonial, espacios libres y viario.

▪ Dotacional::	69.840,48 m ²
▪ Patrimonial:	179.118,09 m ²
▪ Espacios libres	50.108,78 m ²
▪ Viario:	58.592,90 m ²

En el siguiente cuadro resumen aparecen los datos más significativos de las parcelas, organizadas según su uso principal, naturaleza jurídica y tipología:

PARCELAS	SUPERFICIE (m2)	% SUELO SOBRE ÁMBITO	USO PRINCIPAL	NATURALEZA JURÍDICA
L1	50.857,42		Logístico	Patrimonial
L2	59.133,47		Logístico	Patrimonial
L3	51.030,80		Logístico	Patrimonial
L4	18.096,40		Logístico	Patrimonial
TOTAL PATRIMONIAL	179.118,09	50,08%	Logístico	Patrimonial
CIS 1	15.168,09		Servicios	Demanial
CIS 2	54.672,39		Estacionamiento	Demanial
TOTAL ZONAS DOTACIONALES	69.840,48	19,53%	Dotacional	Demanial
TOTAL ESPACIOS LIBRES	50.108,78	14,01%	Espacios libres	Demanial
VIARIO	58.592,90	16,38%	Viario	Demanial
TOTAL ÁMBITO	357.660,25	100,00%		

La superficie de naturaleza jurídica demanial, según los artículos 18.3. y 22.3. de la Ley 5/2001 se integrarán en el dominio público de la Agencia Pública de Puertos de Andalucía.

7 PROGRAMA DE ACTUACIÓN.

7.1 Programa de desarrollo del Área Logística.

El programa de la actuación establece un desarrollo secuencial en fases dentro del ámbito, constituyendo las unidades en las que se constituirá el Área Logística de Interés Autonómico de Bailén.

La primera fase o unidad la constituyen las obras de acceso y urbanización del primer tramo del vial y de las parcelas destinadas a “Centro Integrado de Servicios”. Al contar con acceso y ser una parcela funcional independientemente se puede poner en marcha al principio. Así mismo, se incluyen parte de las parcelas de uso logístico y la red viaria principal.

La segunda fase o unidad la constituyen el resto de parcelas logísticas y espacios libres que las bordean. Se incluye también el viario de borde o secundario, que termina de estructurar todo el ámbito.

Programa de actuación previsto:

FASES	SUPERFICIE (m2)	% SUELO SOBRE ÁMBITO	PARCELAS
FASE 1	210.043,36	58,73%	CIS-1
			CIS-2
			L-2
			L-4
FASE 2	147.616,59	41,27%	L-1
			L-3
TOTAL ÁMBITO	357.660,25	100,00%	



Desarrollo por fases de la actuación.

Se acompaña a continuación la ordenación de cada una de las fases.

FASE 1		
PARCELAS	SUPERFICIE (m2)	% SUELO
L2	59.133,47	
L4	18.096,40	
TOTAL PATRIMONIAL	77.229,87	36,77%
CIS 1	15.168,09	
CIS 2	54.672,39	
TOTAL ZONAS DOTACIONALES	69.840,48	33,25%
TOTAL ESPACIOS LIBRES	29.431,60	14,01%
VIARIO	33.541,71	15,97%
TOTAL FASE 1	210.043,66	100,00%

FASE 2		
PARCELAS	SUPERFICIE (m2)	% SUELO
L1	50.857,42	
L3	51.030,80	
TOTAL PATRIMONIAL	101.888,22	36,77%
TOTAL ESPACIOS LIBRES	20.677,18	14,01%
VIARIO	25.051,19	16,97%
TOTAL FASE 1	147.616,59	100,00%

8 FÓRMULAS DE GESTIÓN.

La concreción de un Modelo de Gestión para el CTM de Bailén es un aspecto determinante para su desarrollo.

Los elementos básicos de referencia se establecen en el art. 11.2. de la ley 5/2001., según el cual, para la explotación de estos centros podrán buscarse fórmulas de cooperación entre la Agencia Pública de Puertos de Andalucía y entidades públicas o privadas mediante los convenios y los consorcios procedentes, así como mediante cualquier otra fórmula prevista en la legislación aplicable.

Sobre esta base, el artículo 22 de la misma Ley regula las funciones de dirección y gestión de las áreas logísticas de interés autonómico:

1. Las funciones de dirección de los centros de transporte de mercancías de interés autonómico corresponde a la Administración de la Comunidad Autónoma de Andalucía que los desarrollará mediante la Agencia Pública de Puertos de Andalucía.

2. Cuando en la promoción y gestión de estos centros participen con la Administración de la Comunidad Autónoma de Andalucía otras Administraciones o Entidades Públicas o privadas, se actuará a través de las fórmulas consorciales o asociativas de carácter público o privado, previstas en las normas reguladoras del sector público de la Comunidad Autónoma y demás legislación aplicable.

3. Los terrenos dotacionales incluidos en el centro de transporte de transporte de interés autonómico se integrarán en el dominio público de la Comunidad Autónoma y estarán adscritos a la Agencia Pública de Puertos de Andalucía, la cual podrá, a su vez, aportar su derecho de uso a Red Logística de Andalucía S.A., como entidad mercantil de ella dependiente, o a sus concesionarias.

Cuando se recurra a consorcios para la gestión de estos centros, podrán adscribirse a estos las áreas dotacionales incluidas en los mismos, en los términos previstos en el correspondiente convenio.

4. Red Logística de Andalucía, S.A., en su condición de entidad instrumental dependiente de la Agencia Pública de Puertos de Andalucía, es la sociedad mercantil de titularidad pública encargada de la realización y desarrollo de las actividades encaminadas a la promoción, gestión y prestación de servicios en materia de áreas logísticas, transporte de mercancías e infraestructuras del transporte, así como de la promoción, construcción, comercialización, administración y gestión de los suelos, obras, instalaciones y servicios que componen los centros de transporte de mercancías de interés autonómico.

Las referencias realizadas en el artículo 22 de la ley 5/2001 a la Agencia Pública de Puertos de Andalucía y su entidad instrumental Red Logística de Andalucía, S.A. comprenderán, en su caso, a las entidades que las sustituyan en sus competencias y funciones.

Los propietarios de parcelas lucrativas habrán de obtener el informe favorable preceptivo de la entidad gestora con carácter previo a la solicitud de las autorizaciones o licencias para el desarrollo de sus actividades. Dicho informe, a emitir en el plazo de dos meses, debe justificar la procedencia de éstas con arreglo a la normativa de aplicación del centro.

9 ESTUDIO ECONÓMICO-FINANCIERO.

9.1 Introducción.

El artículo 12.2 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 regula el procedimiento de aprobación del establecimiento de los centros de transporte de mercancías. Entre otros requisitos, este artículo indica que la Entidad que asuma la iniciativa deberá elaborar un plan funcional del centro de transporte de mercancías, que deberá contener un “programa y estudio económico-financiero para su promoción, construcción y explotación”.

9.1.1 Resumen ejecutivo.

Se ha analizado la viabilidad de la actuación, constatándose la solvencia económica de la actuación. El sector tiene una superficie bruta alquilable de 143.064m²t. Se estima en base a un estudio de mercado que, si se cediesen los derechos de superficie, estos generarían un total de ingresos anuales de 1,8M€.

La actuación tendrá un presupuesto de ejecución material (PEM) de 14,1M€. Junto con unos gastos varios (imprevistos, honorarios técnicos, licencias y gestión y comercialización) que ascienden a 3,2M€, el proyecto tiene unos costes totales de 17,4M€.

La actuación tiene una rentabilidad sobre los fondos propios del 7,9% (TIR). Se ha estimado una financiación del 70% sobre el total de costes.

9.1.2 Metodología del estudio.

Este estudio Económico-Financiero se ha realizado desde dos perspectivas de análisis:

- Una primera, en la que se realiza una valoración de la alternativa que se propone desarrollar en este estudio, y en la que se analizará la viabilidad de la actuación.
- Una segunda, en la en la que se analiza el riesgo de la operación, medido éste sobre la respuesta de los resultados anteriores frente a cambios en los principales parámetros del negocio.

Este estudio se encarga de estimar la viabilidad y rentabilidad del proyecto, de modo que éstas cumplan unos parámetros mínimos que justifiquen la inversión inicial.

Este estudio emplea metodologías de valoración de inversiones comúnmente aceptadas en la valoración de infraestructuras públicas, como el descuento de flujos de caja libre. Analizando los ingresos y gastos operativos del proyecto y habiendo tenido en cuenta tanto los costes iniciales, principalmente gastos de construcción y de expropiación. La tasa interna de retorno (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. 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.

El análisis de sensibilidad nos permitirá saber cómo variaría la TIR del proyecto antes cambios en los principales parámetros del proyecto, como podrían ser los ingresos €/m² alquilable / cedido, el coste total de construcción, entre otros. 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 de sensibilidad nos permitirá saber cómo variaría la TIR del proyecto antes cambios en los principales parámetros del proyecto, como podrían ser los ingresos €/m² alquilable / cedido, el coste total de construcción, entre otros. 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.

9.2 Estimación de ingresos y gastos de explotación.

9.2.1 Estimación de ingresos

La principal fuente de generación de ingresos proviene de la gestión del suelo de las parcelas lucrativas (Parcelas industriales y logísticas) y dotacionales (como las parcelas del centro integrado de servicios y del terminal intermodal). Hay dos principales modelos de gestión: a) El alquiler al usuario final de los edificios ya terminados o b) la cesión del derecho de superficie sobre esas parcelas, de modo que el usuario final financie y desarrolle el producto que mejor se acomode a sus necesidades.

Tipo de parcela	Parcela	Superficie (m2s)	Edificabilidad (m2t/m2s)	Superficie (m2t)
Dotacional	CIS-1	15.168	50%	7.584
	CIS-2	54.672	20%	10.934
Total		69.840	27%	18.519
Suelos patrimoniales	L1	50.857	70%	35.363
	L2	59.133	70%	41.117
	L3	51.031	70%	35.483
	L4	18.096	70%	12.583
Total		179.118	70%	124.546
Total		248.959	57%	143.064

En el plan de negocio que se propone en este estudio de mercado prevé la cesión de los suelos patrimoniales L1 a L4 y de los suelos dotacionales. A plena ocupación y descontados los efectos de la inflación, el sector puede generar anualmente unos 1,82M€ en rentas.

Parcela	€/m2t anuales	Ingresos anuales
CIS-1	11	83.000
CIS-2	11	120.000
Total		203.000
L1	13	460.000
L2	13	535.000
L3	13	461.000
L4	13	164.000
Total		1.620.000
Total		1.823.000

9.2.2 Estimación de costes

Gastos en expropiaciones

Para los gastos de expropiaciones se han tenido en cuenta las siguientes estimaciones.

- Superficie de suelo rústico: 35.990,61 m²
- Gastos de expropiación: 179.953,05 €

Para esta estimación no se ha realizado ninguna tasación para calcular el valor expropiatorio. Ha de significarse de modo expreso, que la cantidad determinada anteriormente es exclusivamente para uso y conocimiento de la administración, y que necesaria e ineludiblemente habrá de ajustarse y concretarse, de conformidad con el mandato y jurisprudencia constitucional, en cada caso y para cada finca afectada, en el preceptivo expediente expropiatorio que necesariamente habrá de incoarse.

Costes de urbanización

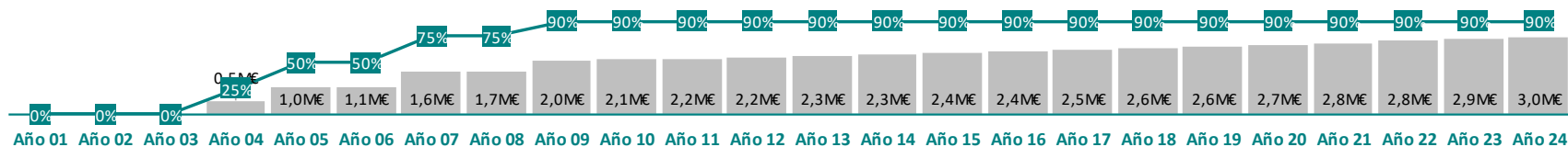
		Medición m ²	Precio Unitario	Importe
Urbanización interior	Urbanización viales	58.593	200,00	11.718.580
	Urbanización Espacios Libres	50.109	15,00	751.632
	Total			12.470.212
Obras singulares	Glorieta de acceso	2.410	110,00	265.100
	Total			265.100
Conexiones exteriores	Subestación*			500.000
	Conexión Eléctrica	1.500	220,00	330.000
	Conexión Saneamiento fecales	500	130,00	65.000
	Conexión Red de pluviales	500	180,00	90.000
	Conexión Abastecimiento Agua	1.700	200,00	340.000
	Desmantelamiento redes			50.000
	Total			1.375.000
				14.110.312
	Gastos Imprevistos 5%		5%	705.516
	Trabajos técnicos y honorarios 12%		12%	1.693.237
	Licencias y tasas 4%		4%	564.412
	Gestión y Comercialización 2%		2%	282.206
	Total			17.355.683

Siendo la superficie edificable lucrativa de la actuación de 143.064m²t, la repercusión de gastos de urbanización por cada m²t es de 121€/m²t.

9.3 Estimación de flujos de caja.

Parcela	Año 01	Año 02	Año 03	Año 04	Año 05	Año 06	Año 07	Año 08	Año 09	Año 10	Año 11	Año 12
CIS-1	0%	0%	0%	25%	50%	50%	75%	75%	90%	90%	90%	90%
CIS-2	0%	0%	0%	25%	50%	50%	75%	75%	90%	90%	90%	90%
L1	0%	0%	0%	25%	50%	50%	75%	75%	90%	90%	90%	90%
L2	0%	0%	0%	25%	50%	50%	75%	75%	90%	90%	90%	90%
L3	0%	0%	0%	25%	50%	50%	75%	75%	90%	90%	90%	90%
L4	0%	0%	0%	25%	50%	50%	75%	75%	90%	90%	90%	90%
Total alquilado	0%	0%	0%	25%	50%	50%	75%	75%	90%	90%	90%	90%
Ingresos	0	0	0	503.000	1.031.000	1.057.000	1.625.000	1.666.000	2.049.000	2.100.000	2.153.000	2.207.000

Parcela	Año 13	Año 14	Año 15	Año 16	Año 17	Año 18	Año 19	Año 20	Año 21	Año 22	Año 23	Año 24
CIS-1	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%
CIS-2	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%
L1	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%
L2	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%
L3	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%
L4	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%
Total alquilado	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%
Ingresos	2.262.000	2.318.000	2.377.000	2.435.000	2.497.000	2.559.000	2.623.000	2.688.000	2.756.000	2.825.000	2.895.000	2.967.000



Flujos de caja libres	Año 01	Año 02	Año 03	Año 04	Año 05	Año 06	Año 07	Año 08	Año 09	Año 10	Año 11	Año 12
Caja al inicio	0	-687.847	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ingresos	0	0	0	503.000	1.031.000	1.057.000	1.625.000	1.666.000	2.049.000	2.100.000	2.153.000	2.207.000
Indemnizaciones	-179.953	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Costes construcción	-3.528.000	-3.528.000	-3.528.000	-3.528.000	0	0	0	0	0	0	0	0
Mantenimiento	0	0	0	0	0	0	-168.000	-172.000	-176.000	-181.000	-185.000	-190.000
Otros costes	-811.000	-811.000	-811.000	-811.000	0	0	0	0	0	0	0	0
Costes financieros	0	0	-201.074	-382.677	-551.424	-532.241	-511.250	-473.420	-432.597	-374.981	-313.220	-247.029
Flujos de caja operativos	-4.518.953	-4.339.000	-4.540.074	-4.218.677	479.576	524.759	945.751	1.020.581	1.440.404	1.544.020	1.654.781	1.769.972
Equity	5.206.800	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Flujo después de capital	687.847	-5.026.847	-4.540.074	-4.218.677	479.576	524.759	945.751	1.020.581	1.440.404	1.544.020	1.654.781	1.769.972
Financiación bancaria	0	5.026.847	4.540.074	4.218.677	0	0	0	0	0	0	0	0
Amortización deuda	0	0	0	0	-479.576	-524.759	-945.751	-1.020.581	-1.440.404	-1.544.020	-1.654.781	-1.769.972
Flujos de caja libres	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Flujos al final del periodo	-687.847	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Flujos de caja libres	Año 13	Año 14	Año 15	Año 16	Año 17	Año 18	Año 19	Año 20	Año 21	Año 22	Año 23	Año 24
Caja al inicio	0	0	0	-1.656.555	-569.446	-1.712.555	-626.446	-1.770.555	-686.446	-1.832.555	-749.446	-1.896.555
Ingresos	2.262.000	2.318.000	2.377.000	2.435.000	2.497.000	2.559.000	2.623.000	2.688.000	2.756.000	2.825.000	2.895.000	2.967.000
Indemnizaciones	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Costes construcción	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mantenimiento	-195.000	-199.000	-204.000	-209.000	-215.000	-220.000	-226.000	-231.000	-237.000	-243.000	-249.000	-255.000
Otros costes	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Costes financieros	-176.230	-100.599	-19.863	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Flujos de caja operativos	1.890.771	2.018.402	2.153.138	2.226.001	2.282.001	2.339.001	2.397.001	2.457.001	2.519.001	2.582.001	2.646.001	2.712.001
Equity	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Flujo después de capital	1.890.771	2.018.402	2.153.138	569.446	1.712.555	626.446	1.770.555	686.446	1.832.555	749.446	1.896.555	815.446
Financiación bancaria	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Amortización deuda	-1.890.771	-2.018.402	-496.583	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Flujos de caja libres	0	0	-1.656.555	-569.446	-1.712.555	-626.446	-1.770.555	-686.446	-1.832.555	-749.446	-1.896.555	-815.446
Flujos al final del periodo	0	0	-1.656.555	-569.446	-1.712.555	-626.446	-1.770.555	-686.446	-1.832.555	-749.446	-1.896.555	-815.446



Año 01 Año 02 Año 03 Año 04 Año 05 Año 06 Año 07 Año 08 Año 09 Año 10 Año 11 Año 12 Año 13 Año 14 Año 15 Año 16 Año 17 Año 18 Año 19 Año 20 Año 21 Año 22 Año 23 Año 24

9.4 Análisis de rentabilidad y sensibilidad.

El proyecto arroja una rentabilidad sobre fondos propios del 7,9% para el escenario base. Se han realizado una tabla de sensibilidad que muestra la rentabilidad en variaciones del presupuesto de ejecución material (PEM) y del valor bruto alquilable.

Variaciones en TIR		Valor bruto alquilable				
		-10%	-5%	+0%	+5%	+10%
PEM	+10%	6,7%	7,2%	7,7%	8,1%	8,6%
	+5%	6,8%	7,4%	7,8%	8,2%	8,7%
	+0%	6,9%	7,5%	7,9%	8,4%	8,8%
	-5%	7,1%	7,6%	8,0%	8,5%	8,9%
	-10%	7,2%	7,6%	8,1%	8,6%	9,0%

Partiendo de una tasa de descuento del 6%, que es la rentabilidad mínima exigida por el propietario y es la rentabilidad exigida para activos logísticos, se ha realizado un análisis de sensibilidad. El VAN para una tasa del 6,0% es de 2,6M€.

Variaciones del VAN a cambios en la tasa de descuento	Tasa de descuento del Valor Actual Neto (VAN)				
	5,50%	5,75%	6,00%	6,25%	6,50%
VAN (M€)	3,5	3,0	2,6	2,2	1,8

Fdo. Enrique de la Torre Lara.

10 PLANOS.

- 10.1 1. SITUACIÓN
- 10.2 2. ÁMBITO (C.T.M. BAILÉN)
- 10.3 3. ORDENACIÓN FUNCIONAL
- 10.4 4. ORDENACIÓN FUNCIONAL OPTATIVA
- 10.5 5. PLAN DE UTILIZACIÓN DE ESPACIOS
- 10.6 6. FASES

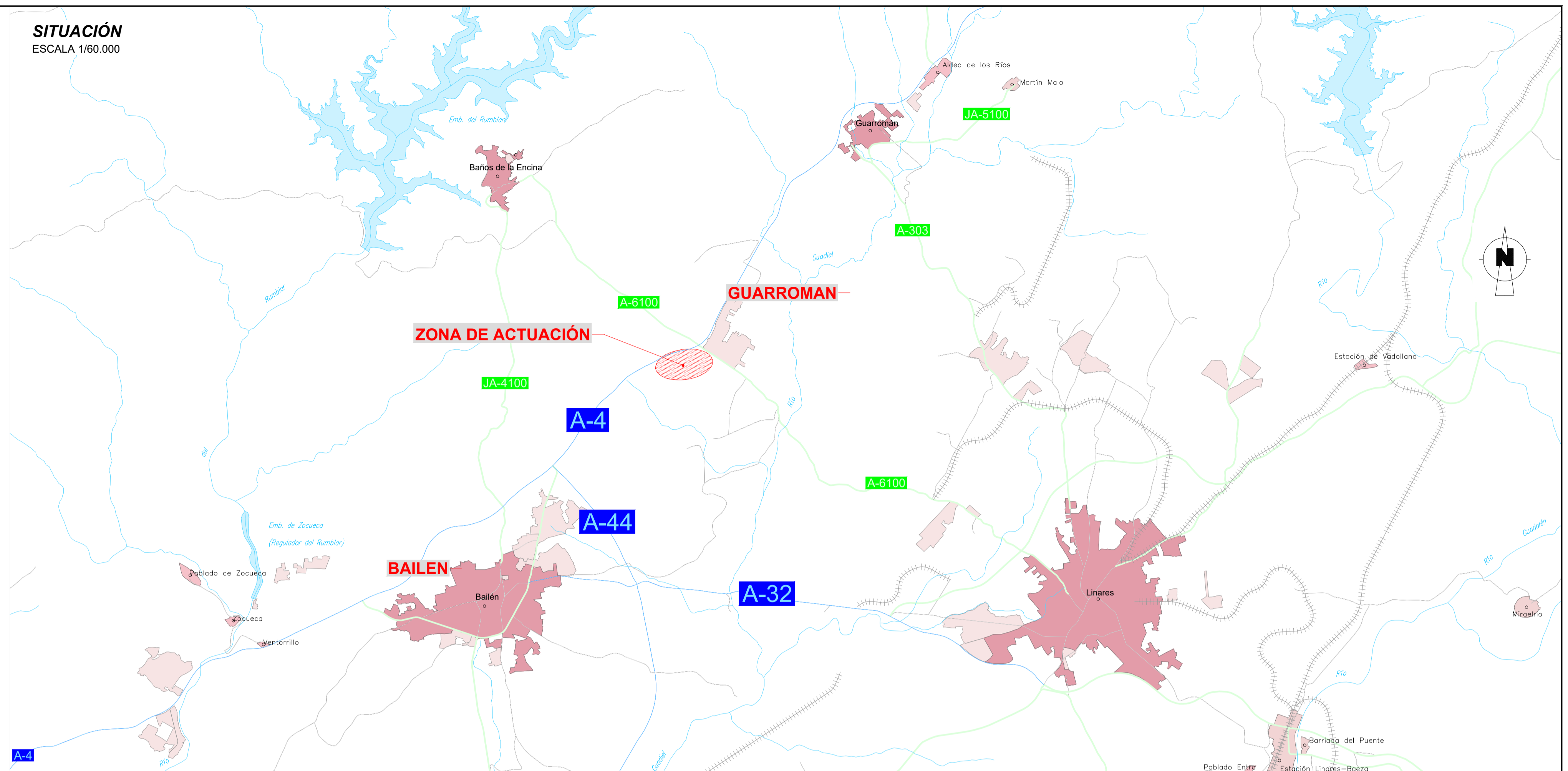
ANDALUCÍA
ESCALA 1/2.500.000



JAÉN
ESCALA 1/1.000.000

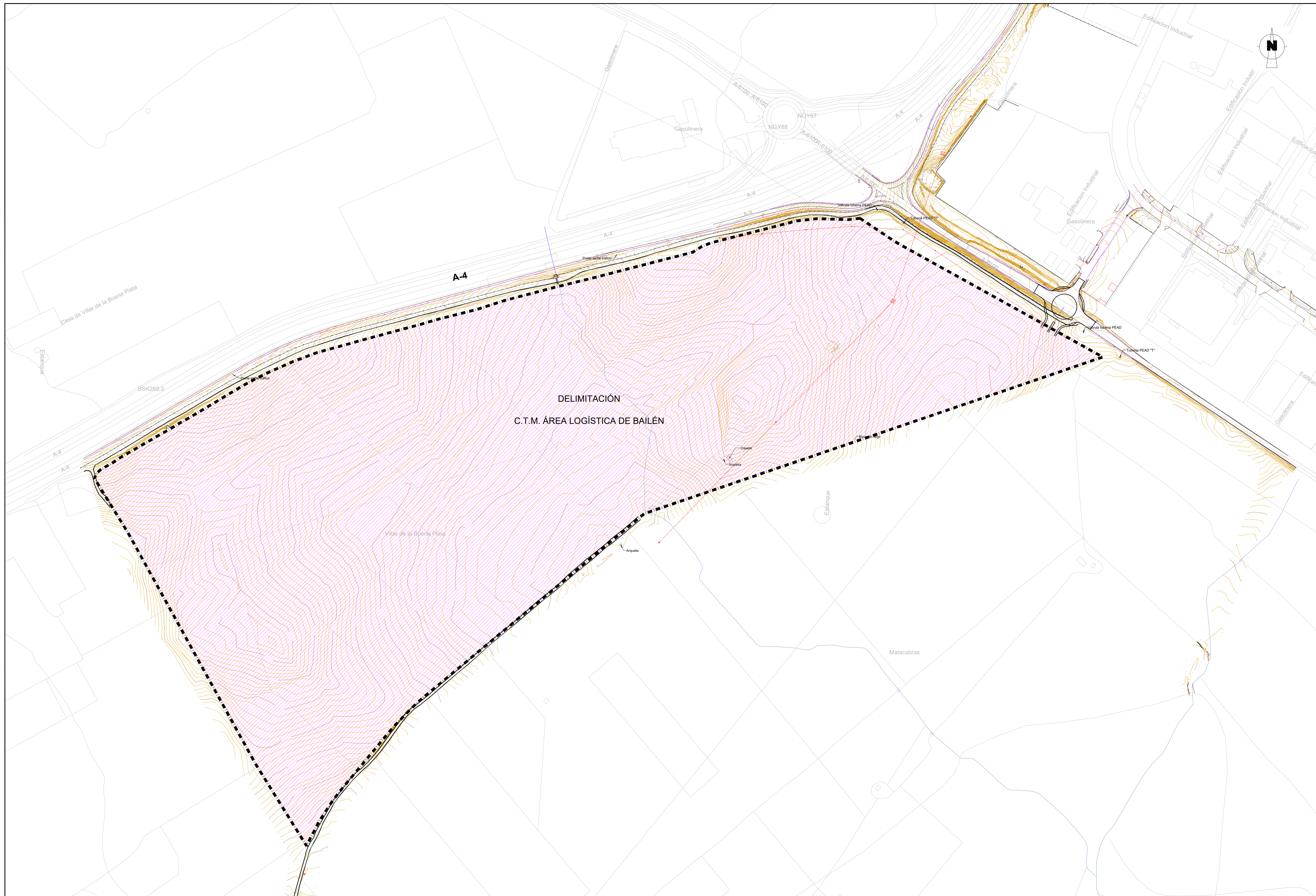


SITUACIÓN
ESCALA 1/60.000



SITUACIÓN
ESCALA 1/10.000





DELIMITACIÓN
C.T.M. ÁREA LOGÍSTICA DE BAILÉN

--- Límite Área Logística de Bailén

USOS

Centro Integrado de servicios (CIS)

Logístico (L)

Espacios Libres (EL)

Viarío



--- Límite Área Logística de Bailén

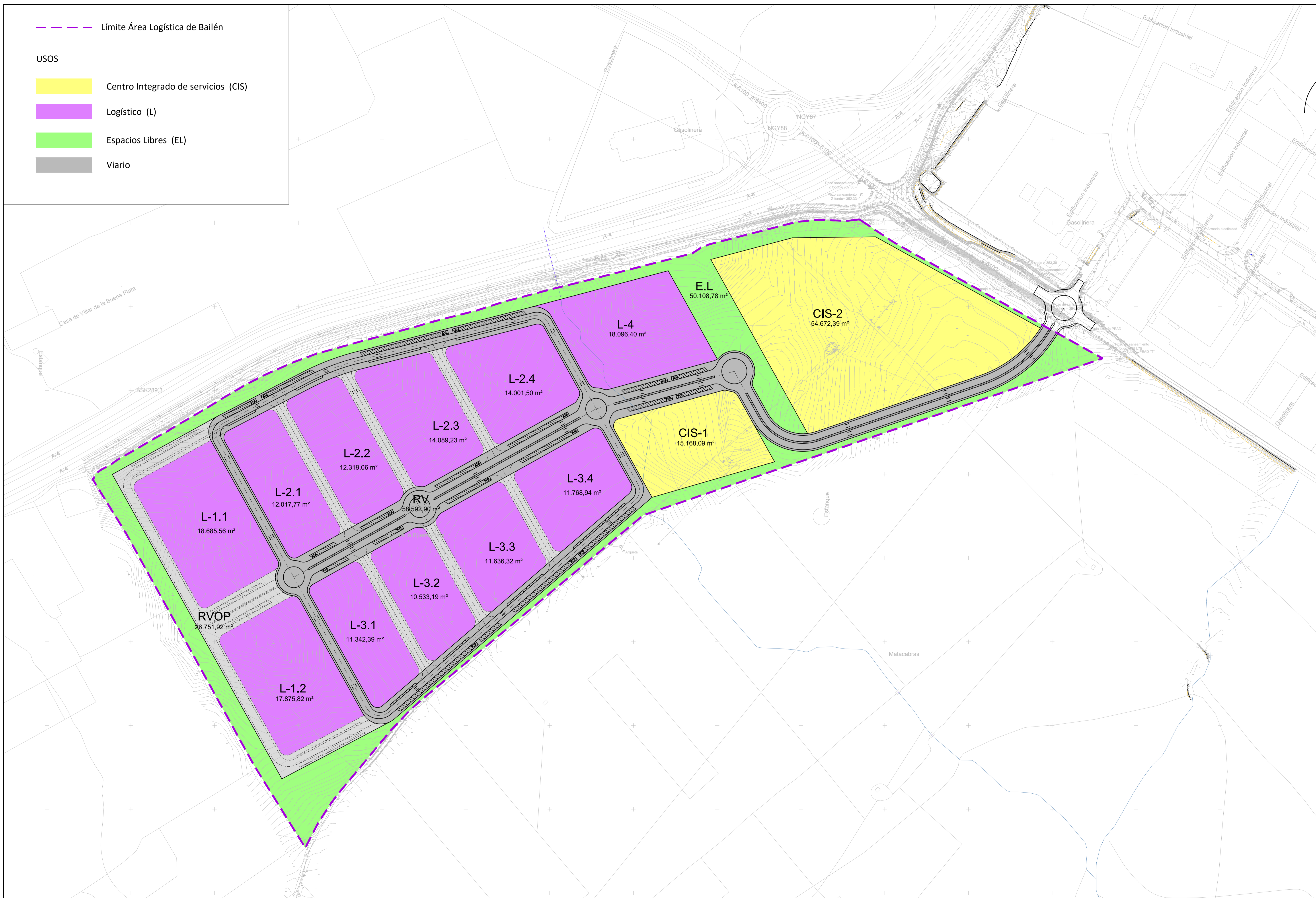
USOS

Centro Integrado de servicios (CIS)

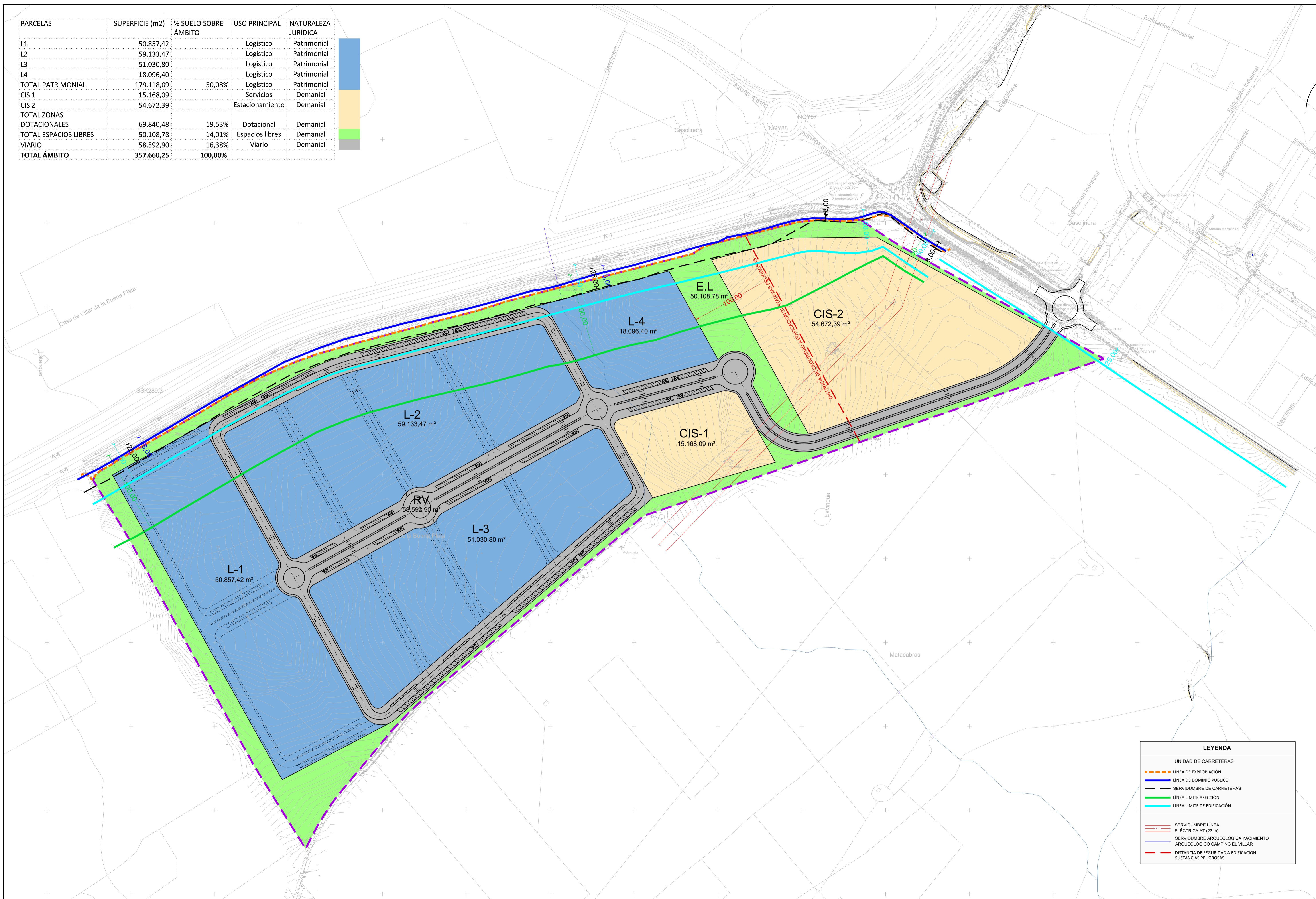
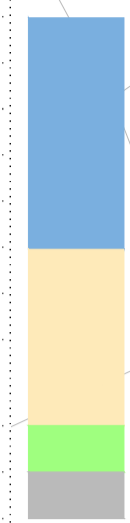
Logístico (L)

Espacios Libres (EL)

Viarío



PARCELAS	SUPERFICIE (m2)	% SUELO SOBRE ÁMBITO	USO PRINCIPAL	NATURALEZA JURÍDICA
L1	50.857,42		Logístico	Patrimonial
L2	59.133,47		Logístico	Patrimonial
L3	51.030,80		Logístico	Patrimonial
L4	18.096,40		Logístico	Patrimonial
TOTAL PATRIMONIAL	179.118,09	50,08%	Logístico	Patrimonial
CIS 1	15.168,09		Servicios	Demanial
CIS 2	54.672,39		Estacionamiento	Demanial
TOTAL ZONAS DOTACIONALES	69.840,48	19,53%	Dotacional	Demanial
TOTAL ESPACIOS LIBRES VIARIO	50.108,78	14,01%	Espacios libres	Demanial
TOTAL ÁMBITO	357.660,25	100,00%		



LEYENDA	
UNIDAD DE CARRETERAS	
	LÍNEA DE EXPROPIACIÓN
	LÍNEA DE DOMINIO PÚBLICO
	SERVIDUMBRE DE CARRETERAS
	LÍNEA LIMITE AFECCIÓN
	LÍNEA LIMITE DE EDIFICACIÓN
SERVIDUMBRE LÍNEA ELÉCTRICA AT (20 m)	
	SERVIDUMBRE ARQUEOLÓGICA YACIMIENTO ARQUEOLÓGICO CAMPING EL VILLAR
	LÍNEA DE SEGURIDAD A EDIFICACION SUSTANCIAS PELIGROSAS



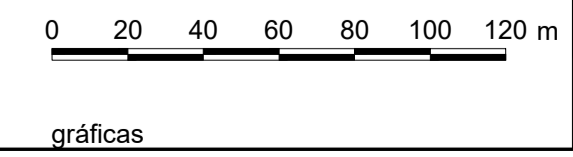
Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda
 Agencia Pública de Puertos de Andalucía

CONSULTORA:
 La Arquitecta y el ICCP

TÍTULO:
PLAN FUNCIONAL PARA LA DECLARACIÓN DE INTERÉS AUTONÓMICO DEL ÁREA LOGÍSTICA DE BAILÉN, (JAÉN)

CLAVE EXPEDIENTE:
 CONTR. 2022. 0000395475
 MODIFICADO:

ESCALA:
1:2000
 DIN A-1 originales



FECHA:
MARZO - 2025
 ORDEN DE INICIO:

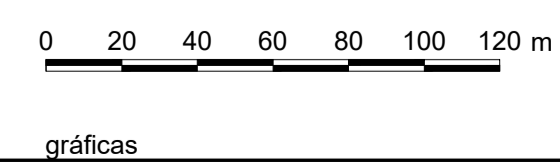
TÍTULO DEL PLANO:
PLAN DE UTILIZACIÓN DE ESPACIOS

Nº DE PLANO:
5
 HOJA DE

--- Límite Área Logística de Bailén
 Sup. ámbito: 357.660,25 m²

FASE 01 Sup.: 210.043,66 m²

FASE 02 Sup.: 147.616,59 m²



11 ANEXO EXPROPIACIÓN

PLAN FUNCIONAL PARA DECLARACIÓN DE INTERÉS AUTONÓMICO DEL ÁREA LOGÍSTICA DE BAILÉN (JAÉN).

MARZO 2025

ANEXO Nº1. EXPROPIACIONES ÁMBITO

Introducción y antecedentes

Por la Orden de 13 de enero de 2009 (BOJA nº 87 de 08/05/2009), se acordó la aprobación definitiva del Plan Especial de la Reserva de Terrenos en el término municipal de Bailén (Jaén) para la implantación de un Centro de Transporte de Mercancías de Interés Autonómico. En base a este Plan Especial de Reserva la entonces Delegación Provincial de Jaén de la Consejería de Obras Públicas y Transporte llevó a cabo el expediente de Expropiación forzosa por el que se adquirió la superficie de 32 Has.

Tras diversos cambios normativos y formulación de distintos documentos, en la actualidad continúa el interés por el desarrollo de esta área Logística, redactándose el presente Plan Funcional como objeto de la **Orden de 23 de enero de 2025, por la que se inicia el nuevo procedimiento para la Declaración de Interés Autonómico del «Área Logística de Bailén»** y que dispone que la elaboración y tramitación del Plan Funcional, a efectos de la elevación posterior a esta Consejería, se instrumente a través de la Agencia Pública de Puertos de Andalucía.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 50, apartados 4 y 5 de la Ley 7/2021, de 1 de diciembre, y el artículo 12 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, la aprobación del plan funcional para el establecimiento de centros de transporte de mercancías autonómicos legitima directamente el desarrollo y ejecución de la actuación, por lo que conlleva la posibilidad de ejecución directa de las obras necesarias para la implantación del área logística contemplada en el referido plan sin necesidad de obtención de licencia urbanística, sin perjuicio del procedimiento de armonización a que hace referencia el artículo 139.3) de la Ley 7/2021 de 1 de diciembre.

Por ello el presente Plan Funcional incorpora en este anejo la información necesaria para la posterior elaboración de un documento técnico de expropiación. Dicha documentación se compone:

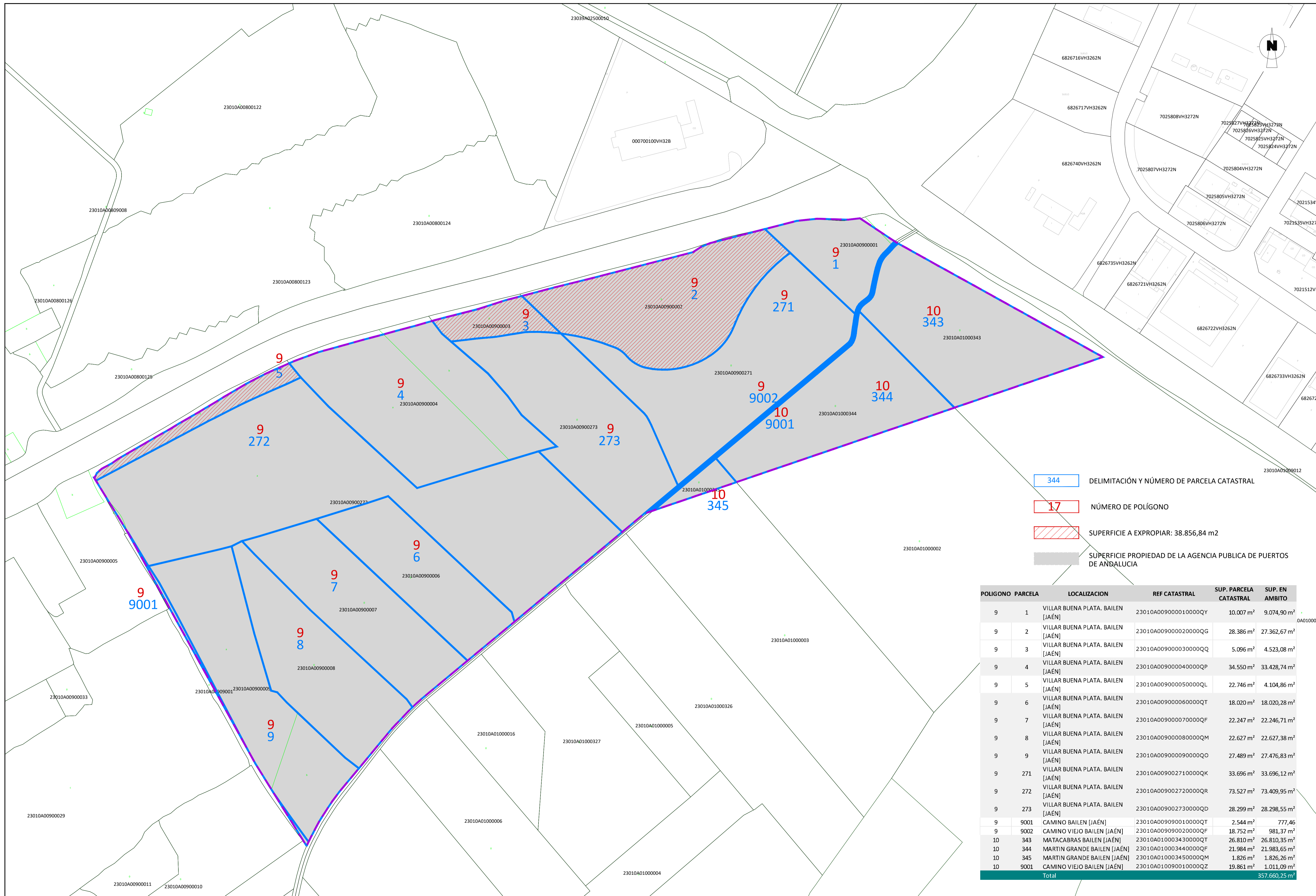
- Plano de Delimitación del ámbito sobre catastral.
- Listado de parcelas afectadas.
- Listado general de propietarios.

Además, el estudio económico contempla la estimación de gastos derivados de la expropiación de los terrenos.

Listado de parcelas afectadas.

POLIGONO	PARCELA	LOCALIZACION	REF CATASTRAL	SUP. PARCELA CATASTRAL	SUP. EN AMBITO
9	1	VILLAR BUENA PLATA. BAILEN [JAÉN]	23010A009000010000QY	10.007 m ²	9.074,90 m ²
9	2	VILLAR BUENA PLATA. BAILEN [JAÉN]	23010A009000020000QG	28.386 m ²	27.362,67 m ²
9	3	VILLAR BUENA PLATA. BAILEN [JAÉN]	23010A009000030000QQ	5.096 m ²	4.523,08 m ²
9	4	VILLAR BUENA PLATA. BAILEN [JAÉN]	23010A009000040000QP	34.550 m ²	33.428,74 m ²
9	5	VILLAR BUENA PLATA. BAILEN [JAÉN]	23010A009000050000QL	22.746 m ²	4.104,86 m ²
9	6	VILLAR BUENA PLATA. BAILEN [JAÉN]	23010A009000060000QT	18.020 m ²	18.020,28 m ²
9	7	VILLAR BUENA PLATA. BAILEN [JAÉN]	23010A009000070000QF	22.247 m ²	22.246,71 m ²
9	8	VILLAR BUENA PLATA. BAILEN [JAÉN]	23010A009000080000QM	22.627 m ²	22.627,38 m ²
9	9	VILLAR BUENA PLATA. BAILEN [JAÉN]	23010A009000090000QO	27.489 m ²	27.476,83 m ²
9	271	VILLAR BUENA PLATA. BAILEN [JAÉN]	23010A009002710000QK	33.696 m ²	33.696,12 m ²
9	272	VILLAR BUENA PLATA. BAILEN [JAÉN]	23010A009002720000QR	73.527 m ²	73.409,95 m ²
9	273	VILLAR BUENA PLATA. BAILEN [JAÉN]	23010A009002730000QD	28.299 m ²	28.298,55 m ²
9	9001	CAMINO BAILEN [JAÉN]	23010A009090010000QT	2.544 m ²	777,46
9	9002	CAMINO VIEJO BAILEN [JAÉN]	23010A009090020000QF	18.752 m ²	981,37 m ²
10	343	MATACABRAS BAILEN [JAÉN]	23010A010003430000QT	26.810 m ²	26.810,35 m ²
10	344	MARTIN GRANDE BAILEN [JAÉN]	23010A010003440000QF	21.984 m ²	21.983,65 m ²
10	345	MARTIN GRANDE BAILEN [JAÉN]	23010A010003450000QM	1.826 m ²	1.826,26 m ²
10	9001	CAMINO VIEJO BAILEN [JAÉN]	23010A010090010000QZ	19.861 m ²	1.011,09 m ²
Total					357.660,25 m²

Plano de parcelas afectadas.



- 344 DELIMITACIÓN Y NÚMERO DE PARCELA CATASTRAL
- 17 NÚMERO DE POLÍGONO
- SUPERFICIE A EXPROPIAR: 38.856,84 m²
- SUPERFICIE PROPIEDAD DE LA AGENCIA PUBLICA DE PUERTOS DE ANDALUCÍA

POLIGONO	PARCELA	LOCALIZACION	REF CATASTRAL	SUP. PARCELA CATASTRAL	SUP. EN AMBITO
9	1	VILLAR BUENA PLATA. BAILEN [JAÉN]	23010A009000010000QY	10.007 m ²	9.074,90 m ²
9	2	VILLAR BUENA PLATA. BAILEN [JAÉN]	23010A009000020000QG	28.386 m ²	27.362,67 m ²
9	3	VILLAR BUENA PLATA. BAILEN [JAÉN]	23010A009000030000QQ	5.096 m ²	4.523,08 m ²
9	4	VILLAR BUENA PLATA. BAILEN [JAÉN]	23010A009000040000QP	34.550 m ²	33.428,74 m ²
9	5	VILLAR BUENA PLATA. BAILEN [JAÉN]	23010A009000050000QL	22.746 m ²	4.104,86 m ²
9	6	VILLAR BUENA PLATA. BAILEN [JAÉN]	23010A009000060000QT	18.020 m ²	18.020,28 m ²
9	7	VILLAR BUENA PLATA. BAILEN [JAÉN]	23010A009000070000QF	22.247 m ²	22.246,71 m ²
9	8	VILLAR BUENA PLATA. BAILEN [JAÉN]	23010A009000080000QM	22.627 m ²	22.627,38 m ²
9	9	VILLAR BUENA PLATA. BAILEN [JAÉN]	23010A009000090000QO	27.489 m ²	27.476,83 m ²
9	271	VILLAR BUENA PLATA. BAILEN [JAÉN]	23010A009002710000QK	33.696 m ²	33.696,12 m ²
9	272	VILLAR BUENA PLATA. BAILEN [JAÉN]	23010A009002720000QR	73.527 m ²	73.409,95 m ²
9	273	VILLAR BUENA PLATA. BAILEN [JAÉN]	23010A009002730000QD	28.299 m ²	28.298,55 m ²
9	9001	CAMINO BAILEN [JAÉN]	23010A009090010000QT	2.544 m ²	777,46 m ²
9	9002	CAMINO VIEJO BAILEN [JAÉN]	23010A009090020000QF	18.752 m ²	981,37 m ²
10	343	MATACABRAS BAILEN [JAÉN]	23010A010003430000QT	26.810 m ²	26.810,35 m ²
10	344	MARTIN GRANDE BAILEN [JAÉN]	23010A010003440000QF	21.984 m ²	21.983,65 m ²
10	345	MARTIN GRANDE BAILEN [JAÉN]	23010A010003450000QM	1.826 m ²	1.826,26 m ²
10	9001	CAMINO VIEJO BAILEN [JAÉN]	23010A010090010000QZ	19.861 m ²	1.011,09 m ²
Total				357.660,25 m²	