



DOCUMENTO PREVIO DEL PLAN FUNCIONAL DEL ÁREA LOGÍSTICA GRANADA.

SEPTIEMBRE 2025





DOCUMENTO Nº1. MEMORIA



ÍNDICE

1	INTRODUCCIÓN.....	4
1.1	ANTECEDENTES.....	4
1.2	OBJETO Y JUSTIFICACIÓN DEL PLAN FUNCIONAL.....	5
1.3	ENTIDAD PROMOTORA.....	6
1.4	EQUIPO REDACTOR.....	6
1.5	MARCO LEGAL Y COMPETENCIAL.....	6
1.6	ORDEN DE INICIO DEL PROCEDIMIENTO PARA LA DECLARACIÓN DE INTERÉS AUTONÓMICO DEL “ÁREA LOGÍSTICA DE GRANADA”.....	7
2	JUSTIFICACIÓN DEL INTERÉS AUTONÓMICO DE LA ACTUACIÓN.....	9
2.1	CONSIDERACIONES GENERALES.....	9
2.2	CONTRIBUCIÓN DE LA ACTUACIÓN AL DESARROLLO REGIONAL Y LOCAL.....	9
2.3	LA INTERMODALIDAD Y EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS.....	10
2.4	EFFECTOS REGIONALES DE LA ACTIVIDAD LOGÍSTICA EN EL TERRITORIO.....	11
2.5	EFFECTOS DE LA ACTIVIDAD EN LA ECONOMÍA REGIONAL.....	12
3	DETERMINACIÓN DEL ÁMBITO TERRITORIAL DE LA ACTUACIÓN.....	13
3.1	ÁMBITO DE ACTUACIÓN.....	13
3.2	EL PLAN DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO DE LA AGLOMERACIÓN URBANA DE GRANADA.....	13
3.3	SITUACIÓN URBANÍSTICA.....	15
3.4	LOCALIZACIÓN Y DELIMITACIÓN ACTUAL.....	17
3.5	ESTRUCTURA VIARIA.....	19
3.6	COMUNICACIONES FERROVIARIAS.....	20
3.7	INFRAESTRUCTURA DE SERVICIOS EXISTENTES.....	21
3.8	AFECCIONES SECTORIALES Y AMBIENTALES.....	22
4	DEFINICIÓN FUNCIONAL DEL CTM.....	25
4.1	ALTERNATIVAS DE ORDENACIÓN.....	26
4.2	ORDENACIÓN FUNCIONAL DEL ÁREA LOGÍSTICA.....	31
5	PLAN DE UTILIZACIÓN DE ESPACIOS.....	34
5.1	ZONAS DEMANIALES.....	34
5.2	ZONAS PATRIMONIALES.....	35
6	NATURALEZA JURÍDICA DE LOS TERRENOS.....	37
7	PROGRAMA DE ACTUACIÓN.....	38
7.1	PROGRAMA DE DESARROLLO DEL ÁREA LOGÍSTICA.....	38
8	FÓRMULAS DE GESTIÓN.....	41
9	ESTUDIO ECONÓMICO-FINANCIERO.....	42
9.1	INTRODUCCIÓN.....	42
9.2	METODOLOGÍA DEL ESTUDIO.....	42
9.3	ESTIMACIÓN DE INGRESOS Y GASTOS DE EXPLOTACIÓN.....	43
9.4	ESTIMACIÓN DE FLUJOS DE CAJA.....	46
9.5	ANÁLISIS DE RENTABILIDAD Y SENSIBILIDAD.....	48

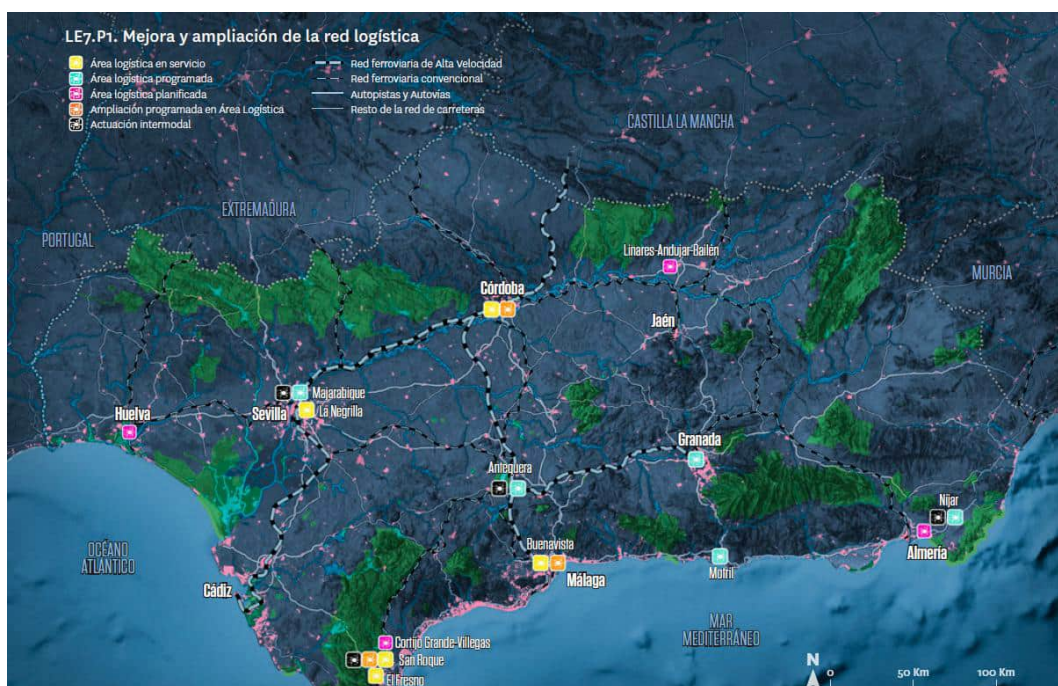
1 INTRODUCCIÓN.

1.1 Antecedentes.

El Área Logística de Granada 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), donde se recoge como “*Centro Logístico de primer nivel*”. 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.

Retrasos en la planificación de infraestructuras que son clave para el desarrollo de la actuación, como la futura circunvalación de Granada y los accesos ferroviarios al área metropolitana de Granada, impidieron alcanzar el objetivo de poner en marcha la actuación en este horizonte temporal.

Con la aprobación, por Decreto 540/2022, de 2 de noviembre, del Plan de Infraestructuras del Transporte y Movilidad de Andalucía, que para el nodo logístico de Granada plantea una actuación de carácter intermodal conectada a la Red Básica de la Red Transeuropea, la actuación recibe un nuevo impulso.



Cartografía PITMA 2021-2030

Por otra parte, 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.

Territorialmente la implantación del Área Logística de Granada vendrá a reforzar el papel de esta aglomeración urbana en el Sistema Intermodal de transporte de Andalucía, constituyéndose en un importante nudo en los flujos e intercambios de mercancías desde o hacia gran parte de Andalucía Occidental, Levante español, centro peninsular y norte de África, y actuando, al mismo tiempo, como una plataforma de distribución para la zona oriental de Andalucía por su posición respecto a las instalaciones portuarias de Motril y Almería.

La actuación, de carácter intermodal, se encuentra situada al noroeste de la ciudad de Granada, en el corredor ferroviario de la línea Bobadilla-Granada (Corredor Mediterráneo), que la separa de la zona industrial de Mercagranada y de Atarfe, en un ámbito de aproximadamente 120 has. La ejecución de la primera fase del área logística debe ir acompañada de la entrada en servicio de la nueva autovía GR-43 que ejecuta el Ministerio de Fomento, y de la entrada en servicio del Corredor Ferroviario Mediterráneo.

Con estos antecedentes, mediante Orden de 24 de marzo de 2023 (BOJA nº 195, de 10 de octubre), de la Consejera de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, se dio Inicio al procedimiento para la declaración de interés autonómico del Área Logística de Granada.

En base a esta Orden se redacta el presente Plan Funcional.

Esta misma Orden, deja sin efecto el anterior procedimiento para la declaración de interés autonómico conforme a la derogada Ley 1/1994 de Ordenación del Territorio de Andalucía, iniciado en 2012.

1.2 Objeto y justificación del Plan Funcional.

El contenido y tramitación del Plan Funcional se regula en el artículo 12 de la Ley 5/2001, de 4 de junio, por la que se regulan las Áreas Logísticas en la Comunidad Autónoma de Andalucía:

*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 para el Área Logística.

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 Granada.

- 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.

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.

1.3 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.

1.4 Equipo redactor.

La empresa encargada de la redacción del Plan Funcional del Área Logística de Granada 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 [REDACTED]

1.5 Marco legal y competencial.

Este apartado refiere los aspectos más significativos de la legislación que regula la implantación y desarrollo de las áreas logísticas. 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.”

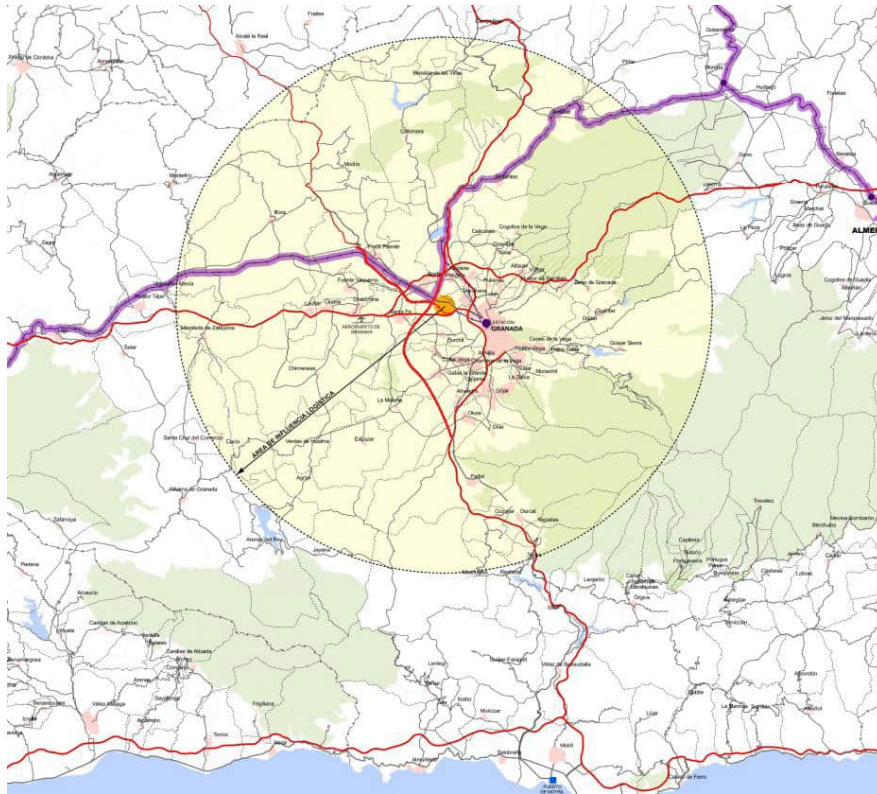
1.6 Orden de inicio del procedimiento para la declaración de interés autonómico del “Área Logística de Granada”.

De conformidad con lo dispuesto por el artículo 9.2 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, 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, contribuya 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 de 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 Granada.

El Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Granada (POTAUG), aprobado por Decreto 244/1999, de 27 de diciembre, definió el modelo territorial de su ámbito de actuación y recogió la actuación “*Centro de Transporte de Mercancías de la Aglomeración Urbana de Granada*” con el objetivo de concentrar las actividades relacionadas con la logística del transporte terrestre, incluyendo el almacenamiento, la distribución y la manipulación realizados por empresas de transporte, así como la prestación de servicios a dichas empresas, a los vehículos y a los transportistas.

La ubicación de Área Logística de Granada en el espacio comprendido entre el ferrocarril Granada Bobadilla, autovía GR-43 y la Segunda Circunvalación a Granada (A-44), se justificaba en el POTAUG, entre

otras cuestiones, por su proximidad a la zona industrial de Granada-Atarfe, por su centralidad respecto a la aglomeración y por la existencia de intermodalidad efectiva (acceso viario y ferroviario). La buena compatibilidad de la actuación de los usos y desarrollos del entorno próximo, sin establecer impactos o incidencias negativas, hacen de la localización de este ámbito un lugar idóneo para su desarrollo. Además, el Área Logística proporcionará sinergias de actividades económicas e importantes efectos en la generación de empleo de la región.



Situación del Área Logística de Granada en la provincia.

Por todo ello, dada la especial relevancia de la actuación y su importancia como área logística de primer nivel, incluida en el Plan de Infraestructuras de Transporte y Movilidad de Andalucía (PITMA 2030), procede su declaración como Actuación de Interés Autonómico.

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, establece el procedimiento para la declaración de los centros de transporte de interés autonómico.

A tenor de lo anteriormente expuesto, por Orden de 24 de marzo de 2023 (BOJA nº 195, de 10 de octubre), de la Consejera de Fomento, Articulación del Territorio y vivienda, se dio inicio al procedimiento para la declaración de interés autonómico del Área Logística de Granada conforme al artículo 12 de la Ley 5/2001, en concordancia con el artículo 50 de la Ley 7/2021, de 1 de diciembre, de Impulso para la Sostenibilidad del Territorio de Andalucía.

2 JUSTIFICACIÓN DEL INTERÉS AUTONÓMICO DE LA ACTUACIÓN.

2.1 Consideraciones generales

El transporte de mercancías, y el conjunto de las actividades logísticas asociadas, constituyen un factor clave para la organización y funcionamiento del sistema productivo.

En un contexto de globalización, los costes y la eficiencia en la cadena logística tienen una importancia decisiva para muchos sectores de actividad, que requieren condiciones en sus sistemas de abastecimiento y distribución cada vez más exigentes para poder mantener y ampliar sus cuotas de mercado.

A esto hay que sumar las exigencias de sostenibilidad ambiental de los últimos años, que surgen de las políticas puestas en marcha por la UE para mitigar los efectos del cambio climático y hacer de todos los sectores económicos vinculados con los océanos, los mares y las costas, un modelo de desarrollo económico sostenible, lo que se ha denominado “economía azul”.

El Pacto Verde Europeo exige una reducción del 90 % de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de todos los modos de transporte.

Las nuevas demandas surgidas del desarrollo económico se deben afrontar desde una perspectiva intermodal, tal y como está planteado en todas las políticas europeas en materia de transportes desde la presentación en 2011 por la Comisión Europea del Libro Blanco de Transporte, y en la más reciente la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente de 2020.

En este contexto, y en línea con las propuestas establecidas en el Eje 6 de la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030 del MITMA, denominado “Cadenas Logísticas Intermodales e Inteligentes”, se ha lanzado la iniciativa Mercancías 30, con la que se pretende potenciar el transporte ferroviario de mercancías como eje vertebrador de las cadenas logísticas multimodales y la consecución de los objetivos de descarbonización y sostenibilidad del transporte.

Por otra parte, hay que hacer mención a la Red Transeuropea de Transporte (TEN-T), pilar fundamental de la Política de infraestructuras de transporte de la UE. Se basa en el Reglamento (UE) n.º 1315/2013, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T).

El objetivo del Reglamento RTE-T es construir una red multimodal eficaz, a escala de la UE, de ferrocarriles, vías navegables interiores, rutas de transporte marítimo de corta distancia y carreteras que estén conectados con nodos urbanos, puertos marítimos e interiores, aeropuertos y terminales en toda la UE.

Este Sistema Intermodal de Transporte de Mercancías está llamado a desempeñar un papel crucial dentro de la estrategia de desarrollo regional. Su consolidación como tal y su eficacia es un objetivo imprescindible para mejorar la competitividad de la economía andaluza y alcanzar una satisfactoria integración en los mercados nacionales e internacionales.

El Área Logística de Granada, que estará conectada al Corredor Mediterráneo de la Red Transeuropea de Transporte, es un elemento fundamental dentro de esta estrategia.

2.2 Contribución de la actuación al desarrollo regional y local.

La localización de este Área Logística se enmarca en la planificación territorial andaluza. Desde el Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Granada (POTAUG), que entra en vigor en el año 2000, ya se identifica este ámbito como de interés regional para la comunidad y su desarrollo empresarial, logístico y tecnológico

El Nodo logístico de Granada actúa como distribuidor central de la zona oriental de Andalucía, por su posición respecto a los principales nodos marítimos, aéreos y viarios. Destacan los puertos de Motril y Almería, la conexión viaria al resto de capitales de provincia de Andalucía, así como a Madrid y norte de Andalucía y la cercanía al aeropuerto de Granada y de Málaga.

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)**.

Actúa como distribuidor central de la zona oriental de Andalucía por su posición respecto a los puertos de Motril y Almería. En el diseño de la RTE-T queda conectado al Corredor Ferroviario Mediterráneo a través de la línea Granada-Bobadilla y la línea Granada-Almería. Como medida para reforzar estas funciones, el anterior Plan preveía un Centro de Transporte de Mercancías de interés autonómico.

La actuación, de carácter intermodal, se encuentra situada al noroeste de la ciudad de Granada, en el corredor ferroviario de la línea Bobadilla-Granada, que la separa de la zona industrial de Mercagranada y de Atarfe, en un ámbito de aproximadamente 120 has.

La ejecución de la primera fase del área logística debe ir acompañada con la entrada en servicio de la futura autovía GR-43 que ejecuta el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, que unirá Pinos Puente con Granada, y de la entrada en servicio del Corredor Ferroviario Mediterráneo, por lo que esta actuación se prevé en la segunda mitad del horizonte del nuevo PITMA, con el objetivo de que la 1ª fase pueda estar en servicio en 2027.

2.3 La intermodalidad y el transporte de mercancías.

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 los sucesivos Libros Blancos sobre el Transporte de la UE como en la planificación a nivel nacional, 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.

Uno de los pilares fundamentales de esta política es la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T), con el fin de articular el conjunto de países de la Unión Europea con unos corredores de transporte intermodales, sostenibles y eficientes.

Para ello es importante trascender el concepto de transporte como un mero flujo de mercancías, para integrar en el mismo la función logística, así lo ha entendido el Plan de Infraestructuras del Transporte y Movilidad de Andalucía (PITMA) 2021-2030. 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 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 el cierre de un sistema viario y ferroviario de gran capacidad que conecte los nodos, en especial los portuarios, con los grandes corredores de transportes nacionales (Eje ferroviario transversal: Huelva –Sevilla-Antequera-Granada-Almería, y estudio de nuevos corredores ferroviarios en la zona oriental de Andalucía, como son Granada-Jaén, Granada-Motril y Granada Levante) así como internacionales (que conectará con Almería, regiones de Murcia, Valencia, Cataluña y frontera francesa). Así mismo, requiere la conexión eficiente, en el interior

de cada nodo, de las grandes infraestructuras modales: puertos, terminales ferroviarias de mercancías, áreas de transporte de mercancías y, en su caso, aeropuertos.

Con esta actuación, por consiguiente, el Nodo Logístico de Granada se integra en la Red Transeuropea de Transporte, aprovechando el potencial de los Corredores Ferroviarios.

2.4 Efectos regionales de la actividad logística en el territorio.

La logística es una actividad cuyas funciones, en tanto que trascienden del mero transporte de las mercancías, van más allá de los sistemas de infraestructuras lineales y nodales tradicionales, y necesitan de áreas especializadas que aporten valor añadido a las mercancías al tiempo que faciliten las operaciones de ruptura de carga y el trasbordo modal, proporcionando además servicios especializados a sus usuarios.

Estas infraestructuras, estratégicamente situadas, permiten a los operadores una gestión eficiente del transporte de mercancías, y aprovechan la concentración de tráfico para la ubicación de terminales ferroviarias modernas, diseñadas conforme a los estándares y requisitos actuales, instalaciones imprescindibles para que se pueda producir el intercambio modal de una forma sencilla, fiable y rentable.

La logística del transporte de mercancías se ha convertido en sí misma en un mercado global cada vez más integrado y en una actividad económica que cualifica el territorio, genera empleo e induce desarrollo en la región donde se realiza.

La red viaria de alta capacidad en servicio, junto a las previstas a corto-medio plazo, sitúan a Granada en una posición con una excelente accesibilidad por carretera, al coincidir dos de las principales rutas de comunicación de la península en soportes viarios de gran capacidad: el eje Madrid-litoral sur mediterráneo (CN-IV y CN-323) y el eje que enlaza Cádiz-Huelva-Sevilla con el Levante español, una de las áreas con mayor dinamismo económico actualmente.

Por ello cabe afirmar que Granada está adquiriendo una posición estratégica en el sistema urbano andaluz. Pero esta accesibilidad viaria no basta por sí misma para dar respuesta al potencial que presenta la economía de la comarca urbano-agraria de la Vega.

El aprovechamiento óptimo de este potencial pasa por el **reforzamiento del sistema intermodal de transporte**, puesto que la aglomeración urbana de Granada puede constituirse en un importante centro de distribución de mercancías desde o hacia gran parte de Andalucía occidental, Levante español, centro peninsular y Norte de África, además de consolidar su carácter de punto de consumo con un mercado de casi medio millón de habitantes. Para ello **resulta imprescindible contar con un Área Logística**, hoy inexistente, que además permita el intercambio modal con el ferrocarril.

2.5 Efectos de la actividad en la economía regional.

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.

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 logístico 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 Ámbito de actuación.

El Área Logística de Granada se encuentra al noroeste del área metropolitana de Granada. Tiene una superficie aproximada de 120 ha, situada en el municipio de Granada en su mayoría, salvo un extremo que se encuentra en el término municipal de Atarfe, situándose todos los terrenos en la Comarca de la Vega de Granada.



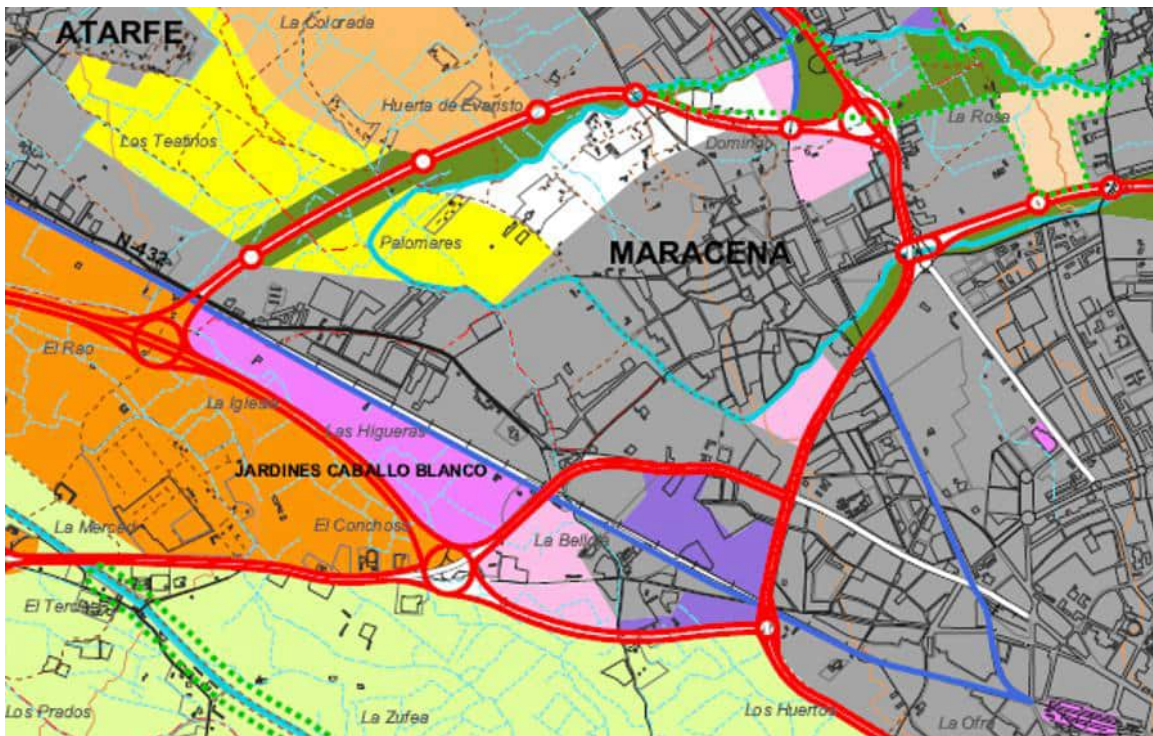
Situación del ámbito y relación con los núcleos del entorno.

3.2 El Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Granada.

El Plan de Ordenación de la Aglomeración Urbana de Granada, aprobado por Decreto 244/1999, de 27 de diciembre (BOJA nº 37 de 28 de marzo de 2000), identifica esta ubicación como óptima para el nodo logístico:

Por su proximidad a la zona industrial de Granada-Atarfe, ubicación en el núcleo central de la aglomeración y posibilidad de transporte urbano y ubicación en la futura única vía de acceso ferroviario a la ciudad central.

En la siguiente imagen se muestra la ubicación delimitada en el POT, según el trazado proyectado de las infraestructuras planificadas. Así vemos cómo sus límites según el POT son las autovías GR-43, A-44 y A-92, así como las vías ferroviarias.



En morado, situación de los terrenos en el POT AUG, como Sistema de Transportes.

El POT AUG no establece condiciones de ordenación que determinen la ordenación detallada del ámbito. Sin embargo, sí da determinaciones que lo vinculan a los instrumentos de planificación sectorial y urbanística, estableciendo normas de protección del suelo afectado a su desarrollo y ejecución de Mercancías. Así el POT en su normativa recoge:

- La ocupación del suelo afectado al desarrollo y ejecución del Centro de Transporte de Mercancías se hará de forma progresiva y justificada en los programas funcionales de creación y expansión del mismo.
- Sobre el suelo afectado al desarrollo y ejecución del Centro de Transporte de Mercancías no podrán implantarse edificaciones, construcciones o instalaciones de ningún tipo, ni realizarse usos o actividades distintas a la normal explotación agraria de los terrenos.
- Las edificaciones, construcciones e instalaciones erigidas en el suelo afectado al desarrollo y ejecución del Centro de Transporte de Mercancías con anterioridad a la aprobación definitiva del Plan, serán consideradas como fuera de ordenación. En consecuencia, no podrán realizarse en ellas obras de consolidación, aumento de volumen, modernización o incremento de su valor de expropiación, pero sí las pequeñas reparaciones que exigieren la higiene, ornato y conservación del inmueble.
- El Planeamiento Urbanístico General, así como sus revisiones y modificaciones en el ámbito que les afecte, recogerán la delimitación de los suelos afectados por el Plan al desarrollo y ejecución del Centro de Transporte de Mercancías en sus Planos de Información y Ordenación.

Este ámbito posteriormente se modifica, adecuándose al trazado de la nueva GR-43, delimitadora del área, mediante Acuerdo de la Comisión Provincial de Ordenación del Territorio de fecha 23 de diciembre de 2010.



Imagen de la localización del Área Logística de Granada.

3.3 Situación urbanística.

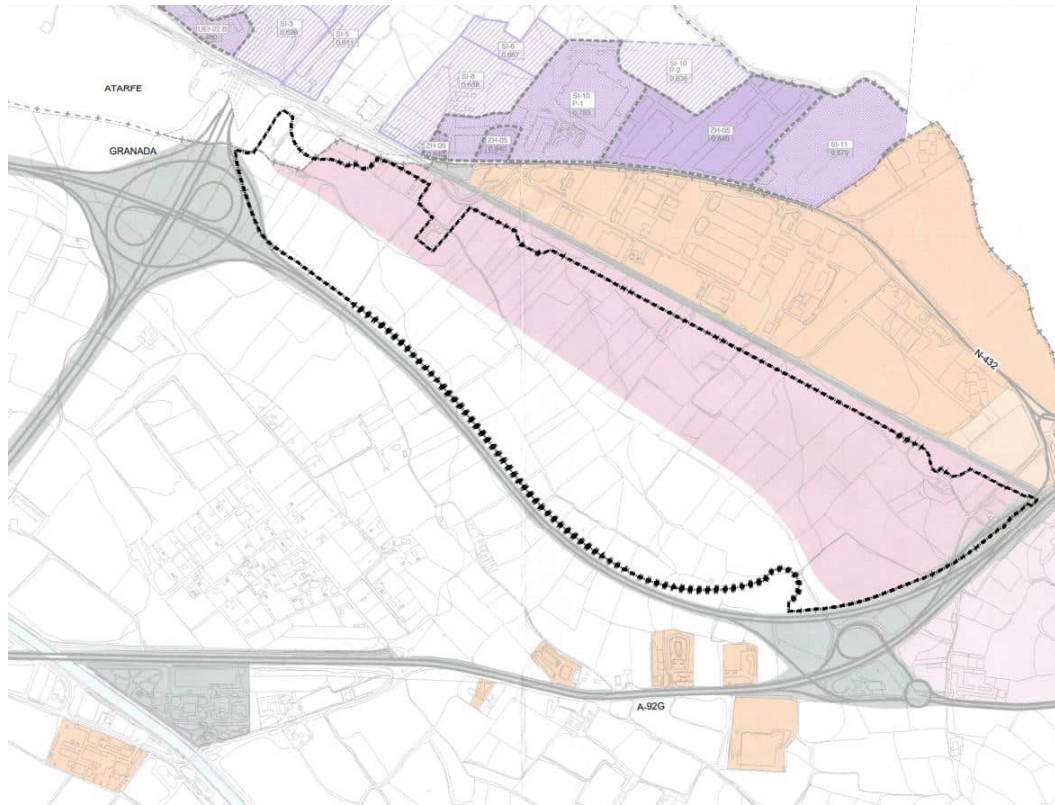
3.3.1 Plan General de Ordenación Urbana de Atarfe.

Aprobado definitivamente el 1 de agosto de 2008 y publicado en el BOP el 4 de febrero de 2011. Así, este documento recoge que los terrenos pertenecientes al término municipal de Atarfe afectados por la implantación del área logística objeto de este Plan Funcional, están clasificados como suelo no urbanizable de especial protección por planificación territorial y urbanística, recogándose en el plano II.c del documento “PGOU-Adaptación parcial a la LOUA” como afectado a la red viaria de niveles nacional, regional y de la aglomeración.

3.3.2 Plan General de Ordenación Urbana de Granada 2001.

Aprobado definitivamente por resolución de la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía de fecha 9 de febrero de 2001.

Los terrenos previstos para la implantación del área logística objeto, se contemplan en citado documento de PGOU como clasificados de suelo urbanizable no programado, constituyendo el Área de Reserva de Terrenos 2 (ART-2), dicha área responde a lo determinado en el POT AUG, indicándose en la memoria su condición de dotación de interés supramunicipal. La ficha de condiciones para su desarrollo destina esta área para “Centro Intermodal de Mercancías (Infraestructuras y comunicaciones de la Aglomeración Urbana de Granada)”. La superficie del ámbito que grafía es de unas 78 ha, a las que le asigna un índice de edificabilidad bruta de 0,3 m²c/m²s. En desarrollo de estas previsiones el Ayuntamiento de Granada tramitó el Plan de Sectorización, no habiéndose publicado hasta la fecha su aprobación definitiva.



Situación en la planificación urbanística vigente.

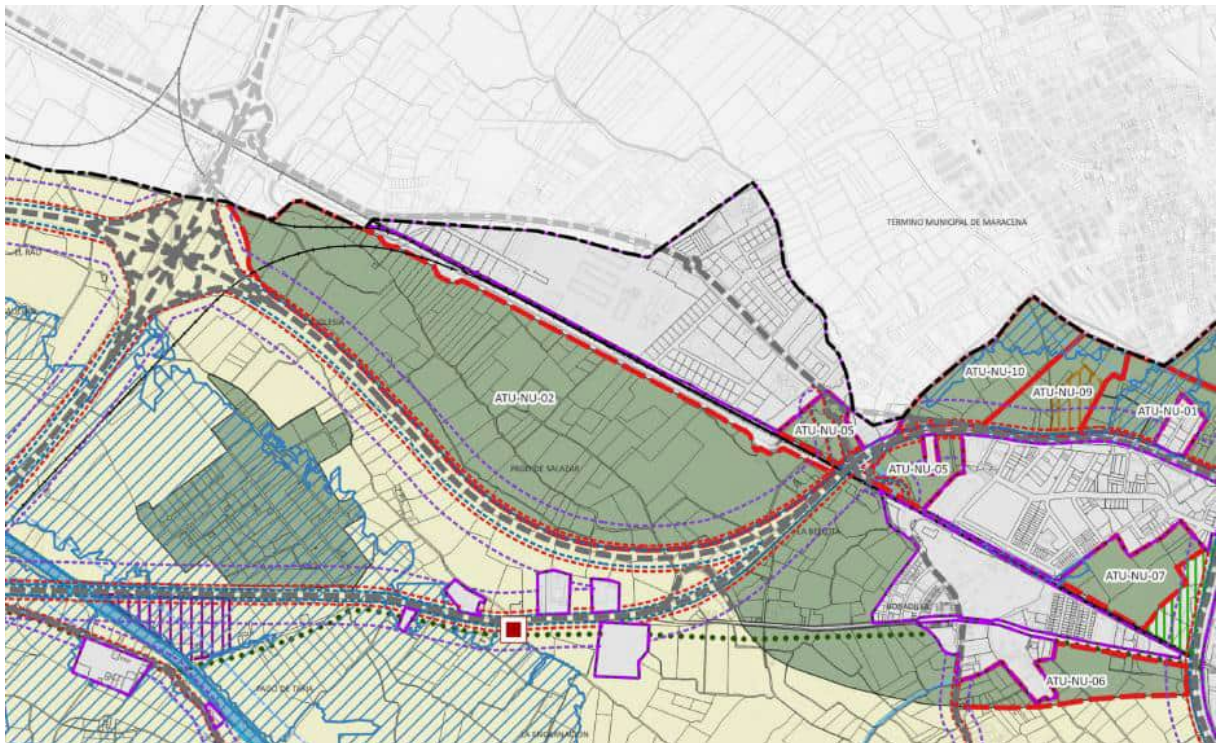
3.3.3 Avance del Nuevo Plan General de Ordenación Municipal de Granada.

Actualmente se encuentra en redacción el Nuevo Plan General de Granada. El documento de Avance de diciembre de 2023 del Plan General de Ordenación Municipal de Granada (PGOM) junto con el documento inicial estratégico que lo acompaña, promovido por el Ayuntamiento de Granada, se encuentra aprobado y publicado en la página web del Ayuntamiento.

Aunque no tenga carácter normativo ni se encuentre vigente, se destaca que este documento de Avance recoge la intención municipal de continuar con el desarrollo del Área Logística, identificándola como Actuación de Transformación Urbanística de Nueva Urbanización.

ATU-NU-02: ÁREA LOGÍSTICA DE GRANADA

Concretamente la actuación ocupa la franja de terrenos comprendida entre grandes infraestructuras de transportes, como son las infraestructuras ferroviarias existentes y previstas en la línea Boadilla-Granada y las futuras carreteras de alta capacidad GR-43 y A-44. Dicha Área Logística se proyecta con la finalidad de acoger un Centro de Transporte de Mercancías de interés autonómico, actuación promovida desde la Consejería competente en materia de transportes, que encomendó a la Agencia Pública de Puertos de Andalucía la elaboración y tramitación el Plan Funcional de dicha instalación. Esta actuación está contemplada en la planificación regional, tanto sectorial como territorial, recogiendo como Centro Logístico de primer nivel.



Plano de Clases de suelo, categorías y zonas de suelo rústico del Avance del PGOM Granada.

3.4 Localización y delimitación actual.

Su ámbito, al estar rodeado por grandes infraestructuras, existente o en proyecto, es fácilmente identificable:

- Norte: con las líneas ferroviarias de Bobadilla-Granada (línea convencional) y Granada-Antequera Santa Ana (línea de alta velocidad). Más allá de las vías se encuentra la carretera N-432 y el sector de Mercagranada.
- Este: con las Autovías GR-43 y A-92G. El tramo de la autovía GR-43 Atarfe-Granada, que limita el ámbito, se encuentra en la actualidad en construcción.
- Sur: la Autovía GR-43
- Oeste: Autovía A-44 (segunda circunvalación) en su enlace con la GR-43.

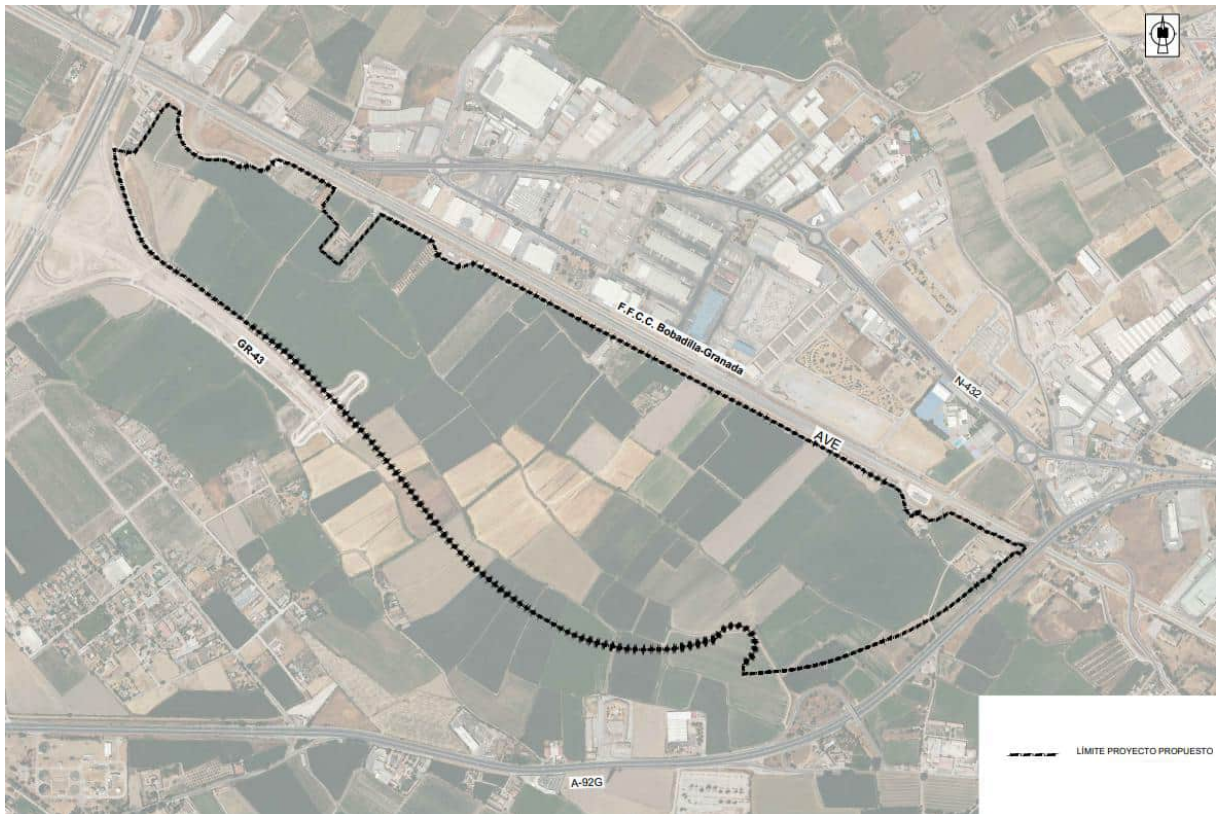
Estas infraestructuras no solo definen físicamente en el territorio la actuación, sino que son la clave de su desarrollo e interés autonómico. Así, este territorio de vega se encuentra en un enclave idóneo para cubrir las necesidades del nodo logístico, pues las infraestructuras ferroviarias y viarias delimitan un área de gran oportunidad, bien comunicada. Se ubican también otros polígonos industriales y áreas especializadas, como Mercagranada, por lo que es un lugar ya antropizado y dedicado al uso industrial y logístico.

Se excluye del ámbito el denominado Cortijo Santa María de La Vega, situado al norte. Este Cortijo se encuentra recogido en el Catálogo de elementos de interés del POTAG con protección de tipo ambiental. También se recoge en el PGOU de Granada, estando incluido en el Catálogo de Patrimonio Arquitectónico del Plan con la clave 3.96 y nivel 3.



Imágenes del Cortijo Santa María de la Vega.

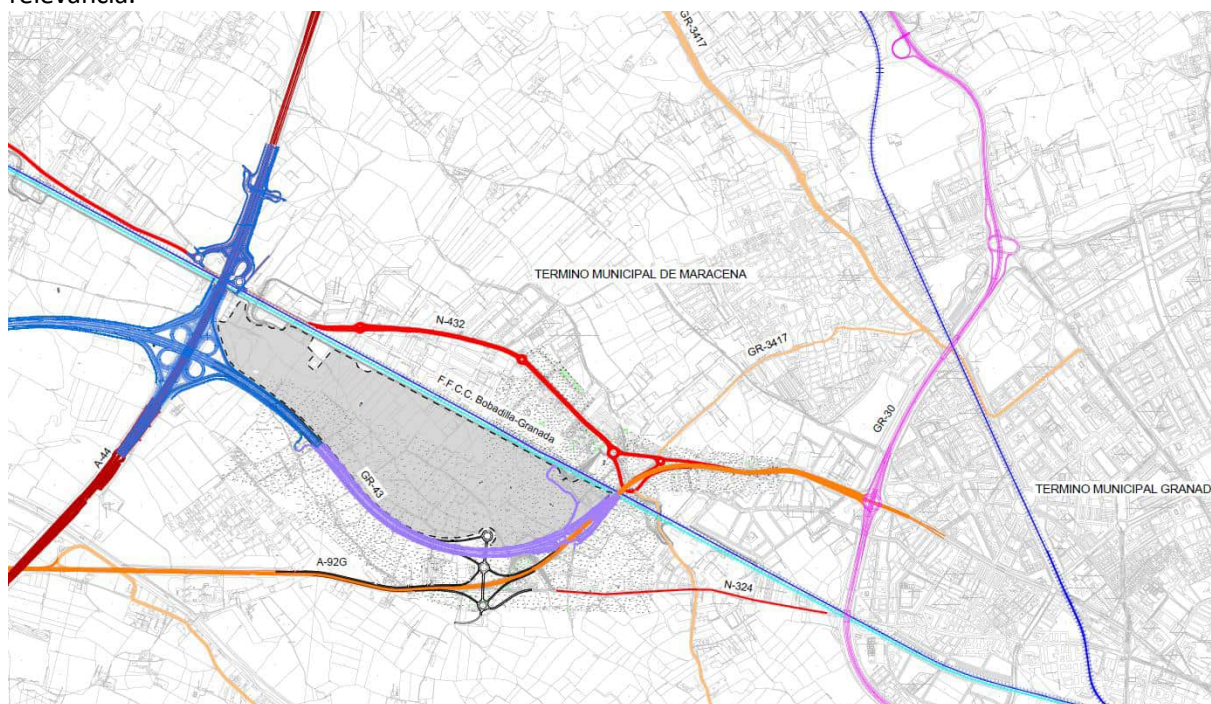
A continuación, se muestra una imagen sobre una ortofoto de la situación actual de los terrenos.



Situación sobre ortofoto.

3.5 Estructura viaria.

Como se indicaba antes, el ámbito se sitúa enmarcado por una red de infraestructuras de alta relevancia.



Red de comunicaciones.

3.5.1 Autovía Sierra Nevada-Costa Tropical A-44.

Se trata de la segunda circunvalación de Granada, un segundo tramo de la A-44 que conecta Bailén y Motril. En funcionamiento desde finales del año del 2020, permite conectar la costa granadina con el norte de Andalucía sin pasar por el cinturón de la ciudad de Granada. Tiene especial relevancia para la mejora de la comunicación con el Puerto de Motril y con Madrid.

3.5.2 Autovía A-92 Granada.

Conecta en Santa Fe a Granada con el resto de Andalucía occidental. Da acceso también al Aeropuerto de Granada. Se trata de una autovía andaluza, regulada por la Ley 8/2001, de 12 de julio, de Carreteras de Andalucía. Desde esta autovía se dará el acceso principal al Área Logística.

3.5.3 Autovía GR-43.

Principal límite del Área logística, esta autovía estatal conecta Granada con Pinos Puente, actualmente conectadas por la carretera nacional N-432. Junto con la A-44, constituyen dos nuevos ejes pensados para articular el tráfico del área metropolitana. Este tramo conecta también con la A-92 G. Para la redacción del Plan Funcional, se recibe la información necesaria sobre el nuevo trazado proyectado de la autovía por parte de la Demarcación de Carreteras de Andalucía Oriental, del Ministerio de Fomento.



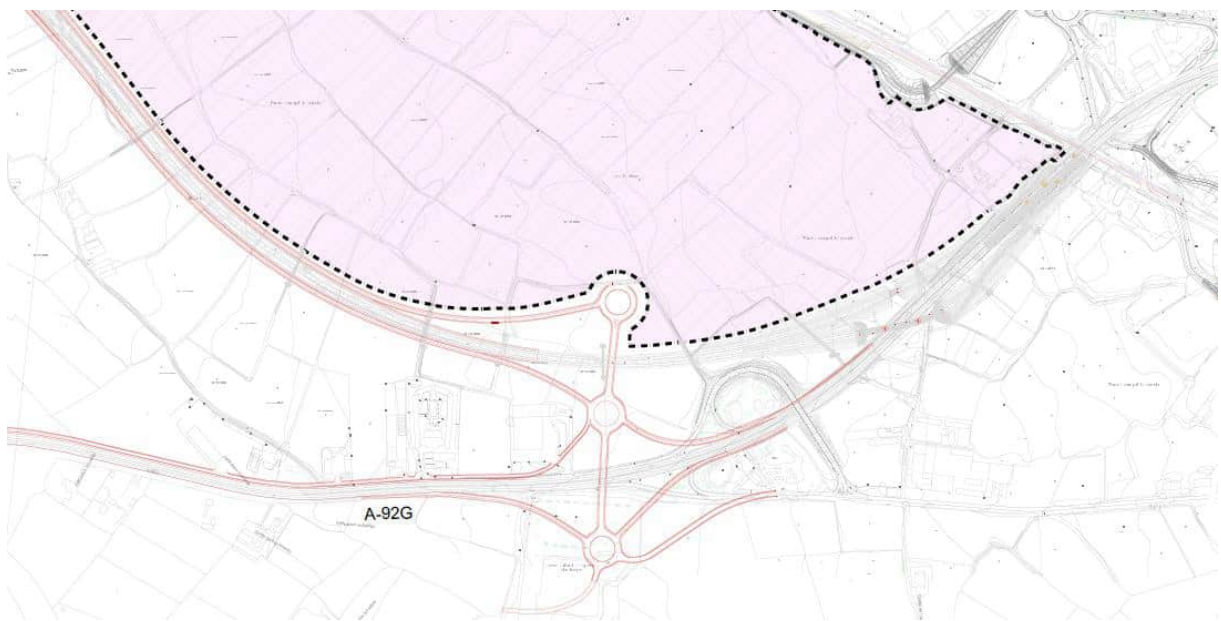
Obras de la Autovía GR-43, acceso a Granada por la N-432, de Badajoz a Granada. Tramo Atarfe-Granada.

3.5.4 Acceso viario al área.

La conexión a la red viaria nacional y regional está prevista desde una glorieta proyectada en el enlace entre las autovías GR-43 y A-92G.

La solución propuesta aprovecha el enlace de “los Vados”, que conecta la carretera N-324, antigua Carretera de Málaga, con la autovía A-92G.

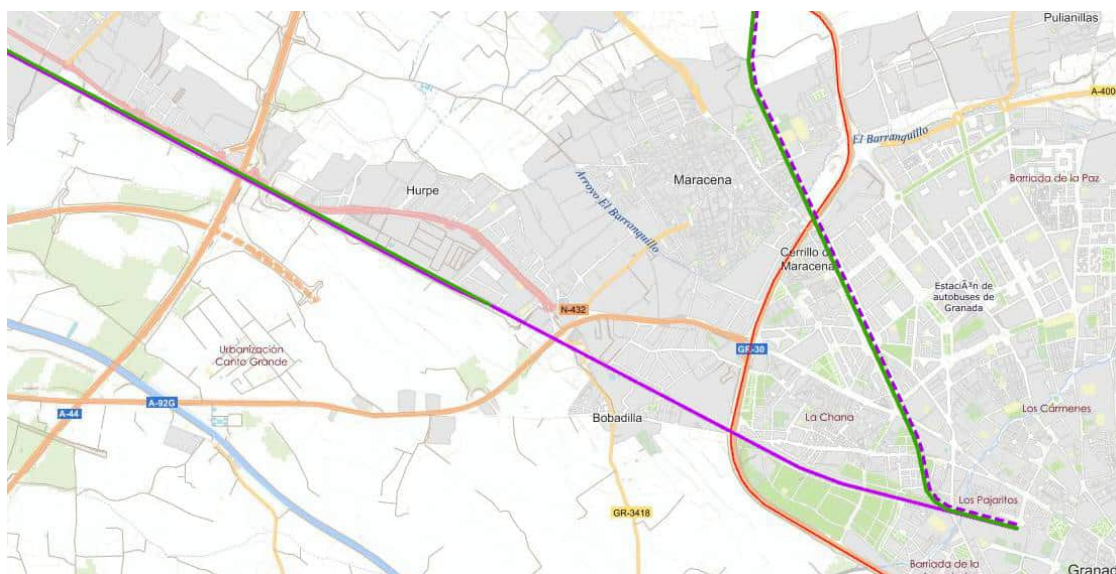
Esta solución implica realizar dos estructuras nuevas, una para salvar la actual A-92G y la otra para salvar la GR-43. A cada lado de la GR-43 se dispondrán glorietas que permitan resolver los movimientos de salida y entrada al Área Logística.



Acceso viario al área.

3.6 Comunicaciones ferroviarias.

El ámbito se encuentra limitado por la línea de ferrocarril Bobadilla-Granada. La línea de alta velocidad Antequera-Granada se inaugura en el año 2019. La nueva línea arranca con 30 km en vía doble, localizados entre el km 0 de la estación de Antequera-Santa Ana y el Puesto de Adelantamiento y Estacionamiento de Trenes (PAET) de Archidona, en la provincia de Málaga. Desde ese emplazamiento hasta llegar a Granada (92 km) se ha montado de momento vía única.



En morado: línea de alta velocidad. En verde: línea convencional. En discontinua: nueva construcción. Mapa de la Red Transeuropea de Transporte.

Actualmente, se encuentra en estudio la conexión ferroviaria entre esta línea y Almería (línea de Moreda). El Ministerio ya ha recogido en su estudio funcional de la línea, que Granada tendrá un 'bypass' para unir directamente la línea de Antequera con la de Moreda, de tal forma que las mercancías del futuro Corredor Mediterráneo no tengan que entrar en la capital granadina.

La idea es que una vía enlace la línea procedente de Iznalloz-Deifontes con la de Antequera. Todo indica que la curva tendrá que estar situada lo más cerca posible de la capital, para unir ese enlace con el futuro centro logístico de mercancías que la Junta de Andalucía debe construir en las inmediaciones de Mercagranada.

3.6.1 Acceso ferroviario al área.

Para la conexión ferroviaria del Área Logística se prevé un área destinada a Terminal Intermodal, para permitir el transporte de mercancías por esta vía al resto de territorios. La solución final para el acceso ferroviario al Área se definirá una vez aprobado el proyecto del Ministerio para la remodelación de la red arterial ferroviaria de Granada, mencionado antes.

En estos momentos, sobre la línea ferroviaria actual se están proponiendo distintas alternativas para el nuevo trazado de la variante de la línea Moreda-Granada, unificada con la línea Bobadilla-Granada. Por ello, este acceso ferroviario al área dependerá del Estudio Informativo del Ministerio y la alternativa finalmente adoptada.

3.7 Infraestructura de servicios existentes.

Como se ha señalado, la ordenación pormenorizada del ámbito delimitado en el presente Plan Funcional se efectuará mediante la aprobación por la Consejería competente en materia de Ordenación del Territorio y Urbanismo de un Proyecto de Actuación Autonómico, que se aprobará de forma simultánea a la Declaración de Interés Autonómico.

Por consiguiente, corresponde al Proyecto de Actuación Autonómico la definición detallada de las redes de suministro.

Se recogen a continuación las infraestructuras de servicios existentes en el ámbito de actuación que deberán de ser tenidas en cuenta a la hora de definir la conexión exterior de las redes interiores de infraestructuras básicas.

3.7.1 Red de abastecimiento de agua potable.

Tras contactar con la empresa encargada del abastecimiento de agua potable en Granada, EMASAGRA, se recibe información sobre la ubicación aproximada de redes de abastecimiento y saneamiento que reflejan los servicios afectados en la zona.

De abastecimiento, existe una red de fundición dúctil de 150mm. de diámetro que comunica la EDAR VADOS con Mercagranada, en el área de Cortijo del Conde.

3.7.2 Red de saneamiento.

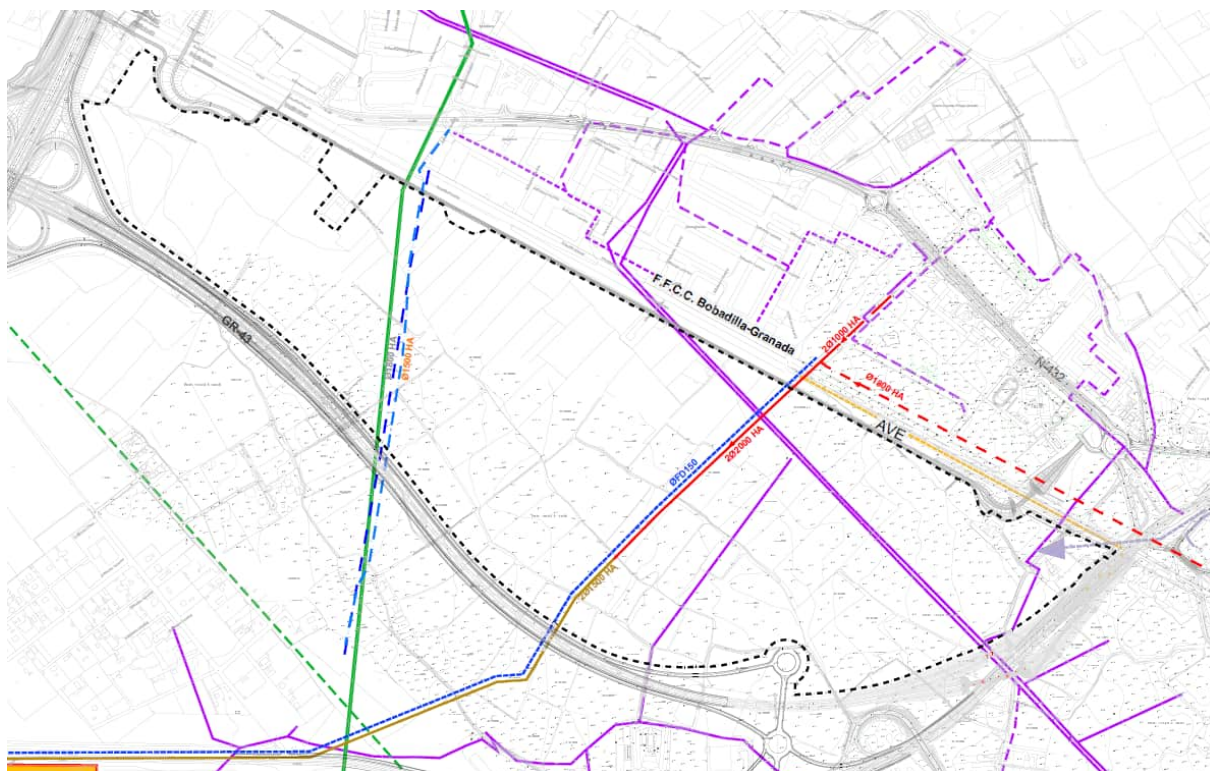
De saneamiento, existen colectores de hormigón armado de 2000mm y 1500mm (gran diámetro) en dirección EDAR VADOS.

Por otro lado, hay previsto, vinculado al proyecto de Agrupación de Vertidos de la Junta de Andalucía, en concreto la fase 2 de la Agrupación de Vertidos Norte, un colector de 1500 mm. de diámetro.

3.7.3 Infraestructuras energéticas.

Existen varias redes de suministro eléctrico tanto en media como en alta tensión, así como aéreas y subterráneas.

Atravesando el sector se encuentra la línea aérea de alta tensión Caparacena-Las Gavias. También hay redes de media tensión, aéreas y subterráneas, que cruzan el sector y abastecen a Mercagranada.



Plano de infraestructuras en el área.

3.8 Afecciones sectoriales y ambientales.

Con carácter previo a la ordenación funcional definida por el Plan Funcional, se han analizado las afecciones sectoriales y ambientales del ámbito de actuación.

A continuación, se exponen los distintos condicionantes y afecciones que deberá de tener en cuenta el Proyecto de Actuación Autonómico para la distribución de usos y delimitaciones de zonas libres de edificación.

3.8.1 Afecciones de carreteras.

En las márgenes de la autovía GR-43 se respetarán las zonas de influencia, 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 Afección: 100 m. desde la arista exterior de la explanación.
- Zona de limitación a la edificabilidad: 50 m. desde la arista exterior de la calzada.

Aunque esta autovía se encuentra en parte en construcción, se ha recibido la planimetría del proyecto por parte de la Demarcación de Carreteras.

3.8.2 Afecciones de ferrocarril.

En los límites de las vías de tren, se respetarán las zonas de Dominio Público de ADIF, y las zonas de influencia, reguladas en la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario.

- Zona de Dominio Público: 8 m. a cada lado de la plataforma, desde la arista exterior de la explanación.
- Zona de Protección: 70 m. desde la arista exterior de la explanación.
- Zona de Límite de edificación: 50 m. desde la arista exterior más próxima de la plataforma.

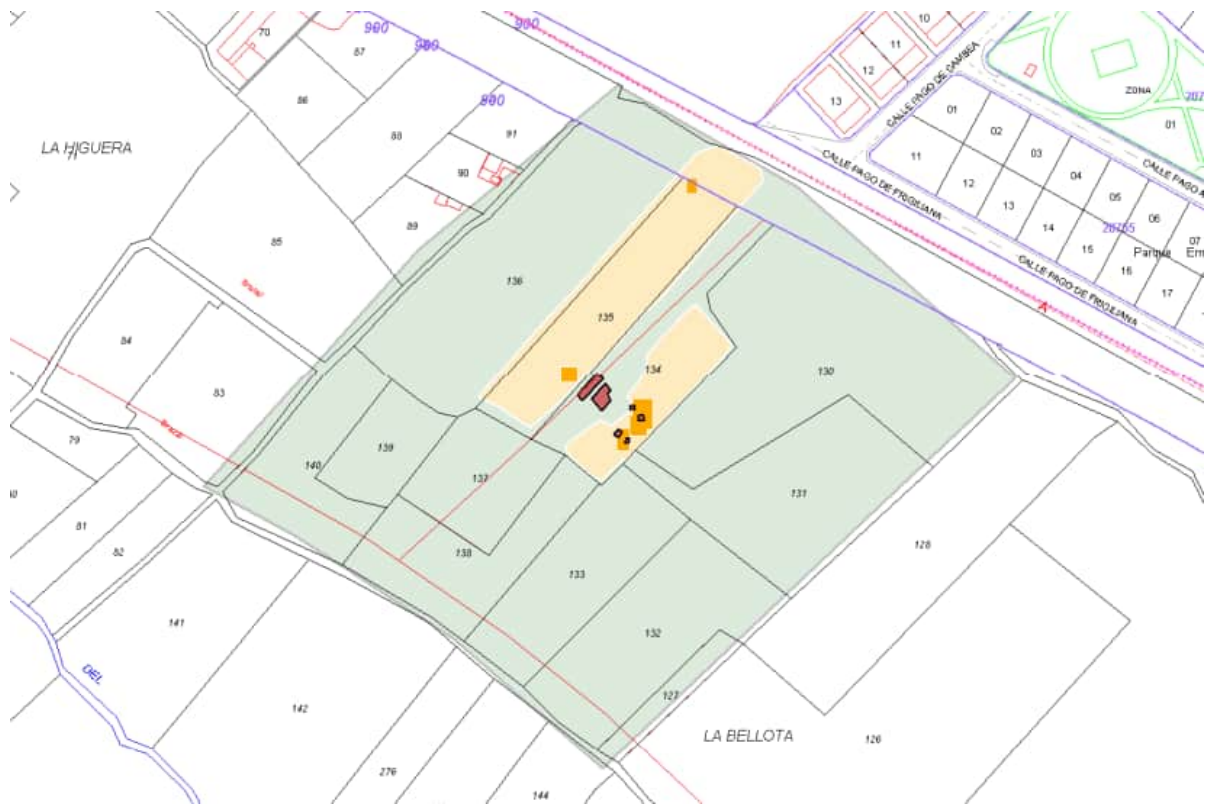
Se ha recibido la información relativa al dominio público y afecciones por parte de ADIF.

3.8.3 Patrimonio Cultural

En los terrenos del ámbito, según información recibida por la Consejería de Cultura y Patrimonio Histórico, Delegación Territorial de Granada, se sitúa el yacimiento del Pago de Salazar.

Este yacimiento fue parcialmente excavado y estudiado con radar en el año 2008, a raíz de la ejecución de unas obras de infraestructuras de saneamiento. Dicha intervención arqueológica documentó un yacimiento romano altoimperial rural.

Se recibe por parte de la Consejería la siguiente información, con los terrenos estudiados, zonas excavadas y en las que se ha hecho prospección eléctrica o con georrádar, y la delimitación aproximada del ámbito.



Plano del yacimiento del Pago de Salazar.

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 infraestructuras logísticas y productivas, 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 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 a la A-92, permitiendo también la conexión con la A-44 y GR-43 en una posible opción. El siguiente tramo responde a la estructura interior, creando un eje vertebrador interior principal que conecta todas las parcelas, y unos viarios secundarios que dan servicio a las parcelas de forma individual.

Se ubica una franja de espacio libre en el borde de la autovía, como frontera con la infraestructura. Se ubica también un gran espacio libre en la zona afectada por el yacimiento del Pago de Salazar, para que estas ruinas del yacimiento no se vean afectadas. De esta forma, se evitan daños que se puedan producir por cimentaciones de futuras edificaciones o que el espacio quede inaccesible por instalación de usos permanentes.

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.

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 suponen:

- Terminal intermodal (TI). Se sitúa junto a las vías ferroviarias.
- Centro integrado de servicios (CIS). 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.

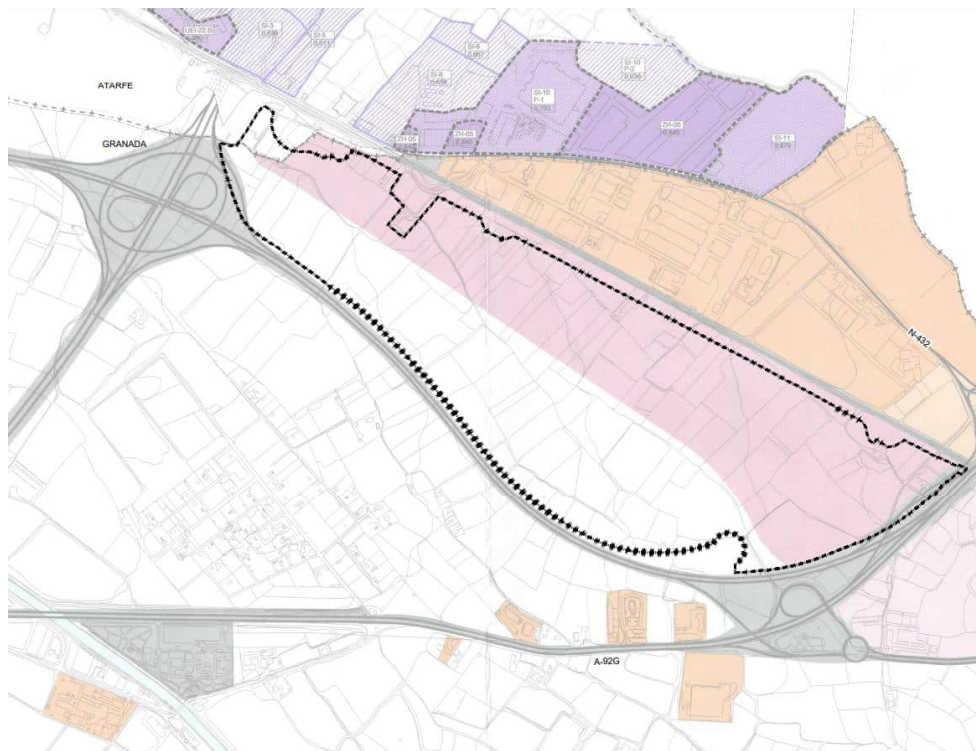
Se realiza a continuación un estudio de alternativas de la ordenación interna del ámbito, que den respuesta al desarrollo logístico de la actuación, para valorar la mejor opción.

4.1.1 Alternativa 0.

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

Se trata actualmente de suelos de naturaleza rústica, de fincas agrícolas, situados en un enclave contiguo a la ciudad existente, y rodeados por tanto de otros usos urbanos. El estado de los suelos según su clasificación urbanística actual sería en parte Suelo Urbanizable No Sectorizado y Suelo No Urbanizable. Según la LISTA, se trataría de Suelo Rústico Común. En parte sería posible su desarrollo sin la innovación del PGOU actual de Granada.

El nuevo PGOM de Granada, actualmente en redacción, recoge la intención municipal de continuar con el desarrollo del Área Logística, identificándola como Actuación de Transformación Urbanística de Nueva Urbanización. Sin embargo, su desarrollo no podría ser municipal, derivando la actuación el propio PGOM a la Administración Autonómica.



Alternativa 0.

Al norte se sitúa Mercagranada, principal sector industrial de la ciudad. En su entorno aparecen también otros usos y equipamientos, como el colegio Mulhacén o instalaciones de Adif. También hay en la zona edificaciones como cortijos o almacenes, o algunas más industriales al sur, anexas a la autovía A-92.

Se trataría por tanto de una zona que si bien tiene unos valores de naturaleza rústica en la actualidad, está destinada al crecimiento de la ciudad, ya sea controlado o descontrolado. Debido a las cualidades de la zona, con grandes oportunidades, el no desarrollo del área logística podría dar lugar a la aparición de nuevos usos y edificaciones irregulares, que aprovechando la situación de los terrenos difieran del uso rústico común propio de la zona.

El Área Logística figura en la Red de Áreas Logísticas de Andalucía como una de las actuaciones que configuran el Nodo Logístico. Se recoge como Centro Logístico de Primer nivel, al estar situado con posibilidad de conexión viaria y ferroviaria. Tiene en cuenta esta confluencia de infraestructuras y por eso se sitúa en este ámbito, siendo la única opción viable para la incorporación de la zona intermodal.

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.

Esta alternativa por tanto tendría efectos negativos en la zona, al no favorecer el desarrollo económico de la zona oriental de Andalucía, localizada en el nodo de Granada, y que sirve 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.

4.1.2 Alternativa 1.

La primera 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 a la A-92, permitiendo también la conexión con la A-44 y GR-43. El siguiente tramo responde a la estructura interior, creando un eje vertebrador interior principal que conecta todas las parcelas, y unos viarios secundarios que dan servicio a las parcelas de forma individual.

Se ubica una franja de espacio libre en el borde de la autovía, como frontera con la infraestructura. Se ubica también un gran espacio libre en la zona afectada por el yacimiento del Pago de Salazar, para que estas ruinas del yacimiento no se vean afectadas. De esta forma, se evitan daños que se puedan producir por cimentaciones de futuras edificaciones o que el espacio quede inaccesible por instalación de usos permanentes.

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 suponen:

- Terminal intermodal (TI). Se sitúa junto a las vías ferroviarias.
- Centro integrado de servicios (CIS). 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.

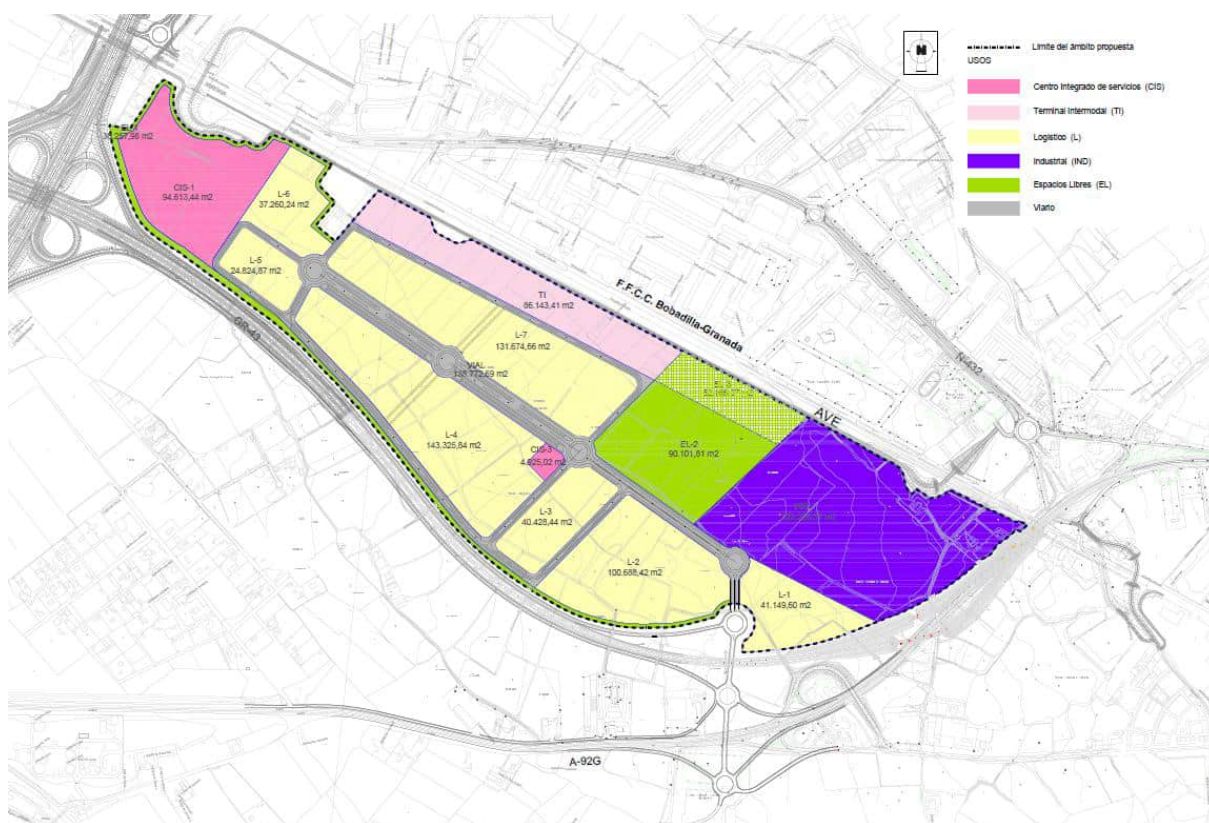
Estas zonas podrán albergar actividades relacionadas con el transporte y la logística de mercancías, como almacenamiento y distribución, combinadas con otras actividades productivas o industriales, ligadas a la transformación de productos.

Sus condiciones de ordenación se resumen en las siguientes tablas:

ORDENACIÓN ALTERNATIVA 1			
ZONAS	USOS	SUPERFICIE (m ²)	% SUELO
PATRIMONIAL	LOGÍSTICO	523.379,07	
	INDUSTRIAL	222.226,37	
	TOTAL PATRIMONIAL	745.605,44	60,44%
DEMANIAL	TERMINAL INTERMODAL	86.143,41	
	CENTRO INTEGRADO DE SERVICIOS	102.856,11	
	TOTAL DOTACIONAL	188.999,52	15,05%
	ESPACIOS LIBRES	163.647,58	13,26%
	VIARIO	138.772,69	11,25%
TOTAL ÁMBITO		1.233.707,58	100%

PARCELAS	SUPERFICIE
L1	45.149,60
L2	100.688,42
L3	40.428,44
L4	143.352,84
L5	24.824,87
L6	37.260,24
L7	131.674,66
IND 1	222.226,37
TOTAL PATRIMONIAL	745.605,44
T1	86.143,41
CIS 1	94.613,44
CIS 2	4.925,02
TOTAL ZONAS DOTACIONALES	185.681,87
EL 1	38.257,98
EL 2	90.101,81
EL 3	35.287,79
TOTAL ESPACIOS LIBRES	163.647,58
VIARIO	138.772,69
TOTAL ÁMBITO	1.233.707,58

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.

En primer lugar, en esta alternativa se propone la zona principal de Centro Integrado de Servicios al final del ámbito, cercana al nudo de la A-44. 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.

Además, esta ubicación conlleva un aumento de superficie viaria, que tiene que dar acceso a esta parcela. Hasta este punto deberán llegar los transportes de mercancías más pesados, ya que la zona CIS es la que permite su estacionamiento.

En cuanto a los espacios libres, si bien la alternativa cumple de forma suficiente con los estándares mínimos, y respeta la zona del yacimiento, no se sitúan de forma continuada por el límite del ámbito. Esto interrumpe la creación de corredores verdes.

La parcela de uso industrial se sitúa además limítrofe a la zona verde más importante del ámbito, junto a la delimitación del yacimiento. Este uso en comparación con el logístico o el dotacional podría causar más molestias ambientales en cuanto a posibles vertidos, emisiones atmosféricas, ruidos, impacto visual, etc.

Por estos motivos, se descarta la alternativa 1.

4.1.3 Alternativa 2.

La siguiente alternativa, al igual que la anterior, responde a su uso global como Centro de Transportes de Mercancías. Sus usos distinguen entre usos de carácter patrimonial, destinados al establecimiento y desarrollo de las empresas, de los usos de carácter demanial, destinados a acoger las dotaciones públicas.

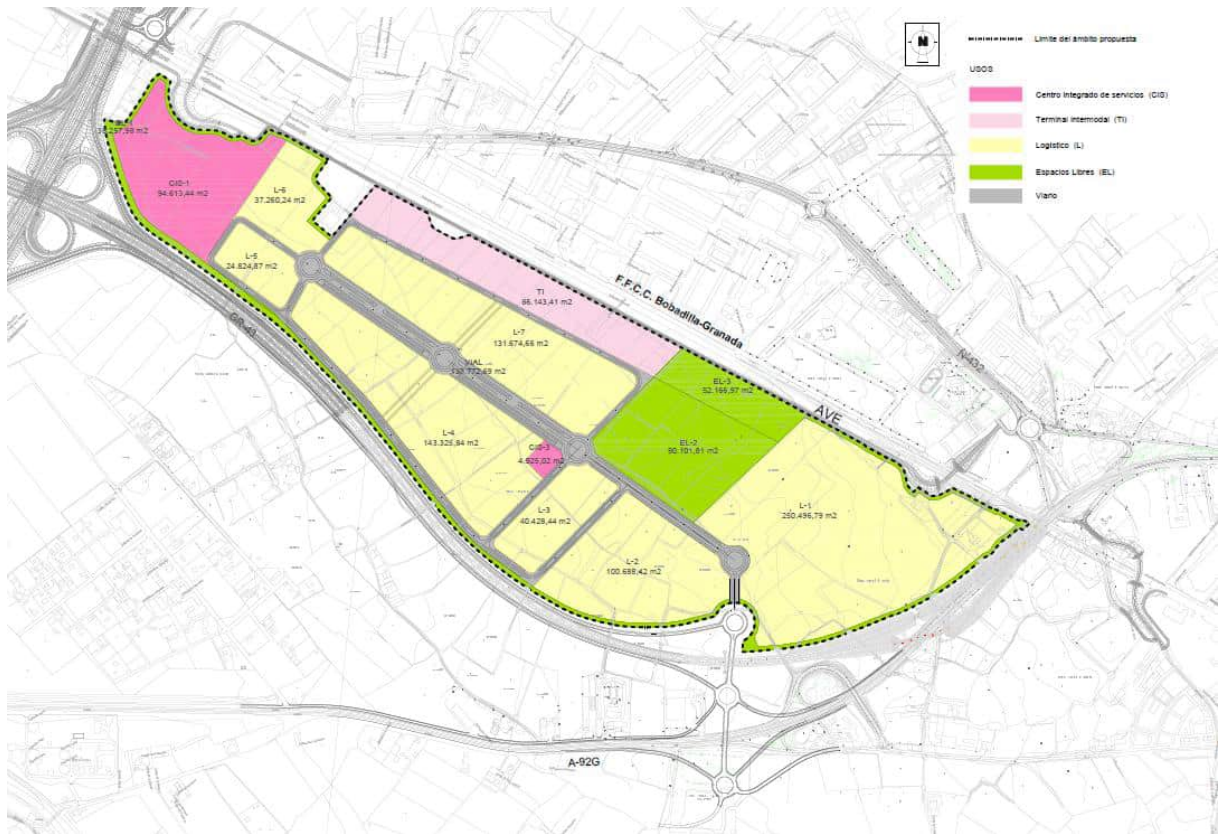
Además de estas áreas están los espacios previstos para red viaria y espacios libres, que son espacios de uso y dominio público

Sus condiciones de ordenación se resumen en las siguientes tablas:

ORDENACIÓN ALTERNATIVA 2			
ZONAS	USOS	SUPERFICIE (m2)	% SUELO
PATRIMONIAL	LOGÍSTICO	728.726,26	
	TOTAL PATRIMONIAL	728.726,26	59,07%
DEMANIAL	TERMINAL INTERMODAL	86.143,41	
	CENTRO INTEGRADO DE SERVICIOS	99.538,46	
	TOTAL DOTACIONAL	185.681,87	15,05%
	ESPACIOS LIBRES	180.526,76	14,63%
	VIARIO	138.772,69	11,25%
TOTAL ÁMBITO		1.233.707,58	100%

PARCELAS	SUPERFICIE
L1	250.496,79
L2	100.688,42
L3	40.428,44
L4	143.352,84
L5	24.824,87
L6	37.260,24
L7	131.674,66
TOTAL PATRIMONIAL	728.726,26
T1	86.143,41
CIS 1	94.613,44
CIS 2	4.925,02
TOTAL ZONAS DOTACIONALES	185.681,87
EL 1	38.257,98
EL 2	90.101,81
EL 3	52.166,97
TOTAL ESPACIOS LIBRES	180.526,76
VIARIO	138.772,69
TOTAL ÁMBITO	1.233.707,58

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 2.

Esta alternativa mejora la ordenación anterior propuesta, aunque sigue teniendo algunos inconvenientes.

Principalmente la situación de la parcela CIS alejada del acceso al ámbito provoca un aumento del tráfico, con las afecciones ambientales que esto supone. Se destina mucha superficie a red viaria para llegar a este punto. En contraposición, en el acceso al área se sitúan las mayores parcelas logísticas, de gran superficie, que no permiten la diversificación de usos en el punto principal del nodo logístico. Sí que hay otra parcela de Servicios en el centro del ámbito, pero sin carácter suficiente para responder a todas las necesidades.

Por ello, aunque la alternativa respeta las condiciones mínimas, y aporta más superficie verde, se pueden mejorar sus condiciones, y por tanto queda descartada.

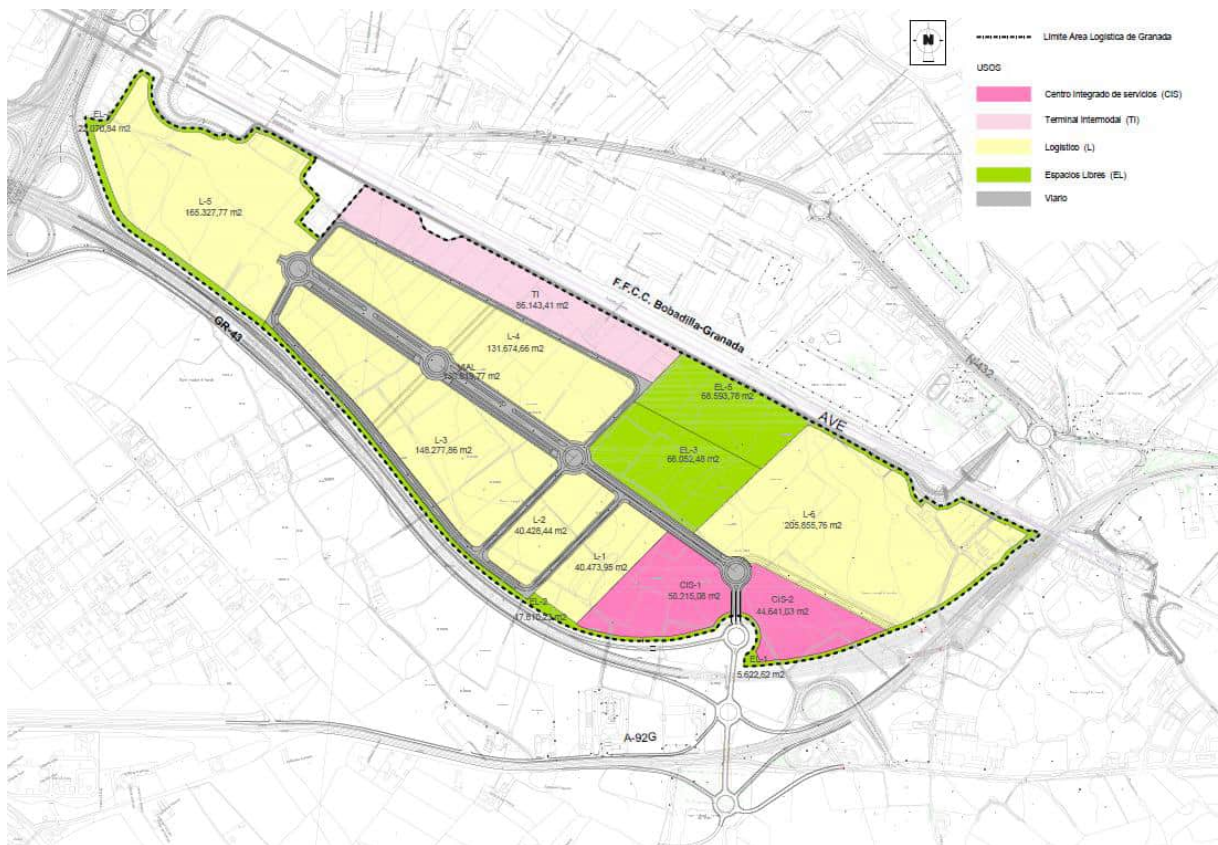
4.2 Ordenación funcional del Área Logística.

4.2.1 Alternativa 3.

Por último, se desarrolla la alternativa de ordenación propuesta. Esta ordenación detallada se resume a continuación en el siguiente cuadro e imagen.

ORDENACIÓN FUNCIONAL. ALTERNATIVA 3			
ZONAS	USOS	SUPERFICIE (m2)	% SUELO SOBRE ÁMBITO
PATRIMONIAL	LOGÍSTICO	732.038,44	59,34%
DEMANIAL	TERMINAL INTERMODAL	86.143,41	6,98%
	CENTRO INTEGRADO DE SERVICIOS	102.856,11	8,34%
	TOTAL DOTACIONAL	188.999,52	15,32%
	ESPACIOS LIBRES	182.149,85	14,76%
	VIARIO	130.519,77	10,58%
TOTAL ÁMBITO		1.233.707,58	100%

PARCELAS	SUPERFICIE
L1	40.473,95
L2	40.428,44
L3	148.277,86
L4	131.674,66
L5	165.327,77
L6	205.855,76
TOTAL PATRIMONIAL	732.038,44
T1	86.143,41
CIS 1	58.215,08
CIS 2	44.614,03
TOTAL ZONAS DOTACIONALES	188.999,52
EL 1	5.441,78
EL 2	17.810,23
EL 3	72.902,34
EL 4	22.070,84
EL 5	63.924,66
TOTAL ESPACIOS LIBRES	182.149,85
VIARIO	130.519,77
TOTAL ÁMBITO	1.233.707,58



Ordenación Funcional del Área Logística. Alternativa 3.

La ordenación propuesta plantea una red viaria y distribución de usos e instalaciones que desarrollan el centro de transportes, cumpliendo con las determinaciones de la legislación, en cuanto a superficies para dotaciones y espacios libres. Sus usos distinguen entre usos de carácter patrimonial, destinados al establecimiento y desarrollo de las empresas, de los usos de carácter demanial, destinados a acoger las dotaciones públicas.

Se estructura a través de un eje interior de mayor capacidad, que parte desde el acceso al área y su conexión desde la A-92, atravesando el área de este a oeste. Transversalmente se traza un viario secundario que estructura las parcelas en una malla flexible. En la entrada al ámbito, se localizan las zonas dotacionales destinadas a acoger el Centro Integrado de Servicios. Junto a ellas, se localizan varias parcelas de uso logístico. La otra gran parcela dotacional, destinada a la Terminal Intermodal, se sitúa junto a las vías del tren. Junto a esta parcela, se ubica otra parcela logística conectada con la intermodal.

Los espacios libres se ubican en parte el borde del ámbito, creando un corredor verde que hace de límite de toda la actuación. Pero sin duda la mayor dotación de espacio libre queda reflejada en el espacio reservado para la preservación del yacimiento del Pago de Salazar.

Esta zona se plantea como una gran zona verde, coincidente con la zona de protección del yacimiento, pero también como una gran manzana “pulmón”. Centrada en el ámbito y también cercana a Mercagranada, se trata de un gran espacio libre que servirá de varios modos a la integración de medidas para la adaptación y mitigación del cambio climático en la zona. Así, este gran espacio podrá integrar medidas pasivas, como un gran número de arbolado, con especies particularmente absorbentes de CO₂, y a su vez medidas activas, distintas infraestructuras que sirvan a este mismo propósito como implantación de energías renovables o sistemas de reutilización de recursos naturales.

Por estos motivos, la alternativa 3 es la alternativa elegida.

5 PLAN DE UTILIZACIÓN DE ESPACIOS.

Teniendo en cuenta el buen funcionamiento del ámbito, se ha considerado una distribución interna 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 de la alternativa seleccionada, los usos de las zonas se clasifican en cuatro grandes bloques:

▪ Centro Integrado de Servicios:	102.856,11 m ²
▪ Terminal Intermodal:	86.143,41 m ²
▪ Parcelas Logísticas:	732.038,44 m ²
▪ Espacios libres y viario:	312.669,62 m ²

Tienen la consideración de dominio público, adscritos al funcionamiento del Área Logística de Granada, la red viaria y espacios libres, las zonas de Centro Integrado de Servicios, y la Terminal Intermodal. 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 Granada.

5.1 Zonas demaniales.

5.1.1 Red viaria y espacios libres.

5.1.1.1 Red viaria.

La red parte de un punto de acceso que, tras sobrepasar la estructura de la futura GR-43, conecta con el resto del área. Después, un eje longitudinal central en el área recorre toda la zona para distribución del tráfico y acceso a las distintas parcelas.

Este eje principal permite a su vez acoger zonas de aparcamientos y arboleda, acogiendo de esta forma no solo el tráfico motorizado, si no que también hace más amable el uso peatonal del mismo.

De forma transversal a este eje vertebrador, se dispone un viario secundario optativo que flexibiliza el uso del interior de las parcelas y la comunicación entre ellas.

▪ Viario:	130.519,77 m ²
-----------	---------------------------

5.1.1.2 Espacios libres.

Las zonas verdes se disponen de forma perimetral en el área, creando una zona de separación con el resto de infraestructuras. También se reserva una zona en el área delimitada como zona de proyección del yacimiento del Pago de Salazar.

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: 182.149,85 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, almacenamiento de mercancías, 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 188.999,52 m². De este total, hay que distinguir entre suelo dotacional destinado a los centros integrados de servicios, del suelo destinado a la terminal intermodal.

5.1.2.1 Centro Integrado de Servicios.

Se distinguen dos parcelas destinadas a este uso. Ambas se recogen en la primera fase, al entenderse como necesarias para dar servicio al buen funcionamiento del área.

Estas parcelas, denominadas como CIS (Centro Integrado de Servicios) son las siguientes:

- CIS 1: 58.215,08 m²
- CIS 2: 44.641,03 m²
- TOTAL CIS: 102.856,11 m²

Las parcelas CIS 1 y CIS 2 se sitúan en la entrada del Área. Ambas son de gran superficie, dando flexibilidad a los distintos usos que se puedan implantar.

Son las parcelas aptas para situar zonas de estación de servicio, taller de servicios, zona de estacionamiento de vehículos pesados. Así mismo, se podrán instalar nuevos usos infraestructurales que ofrezcan servicios adaptados a las nuevas tecnologías y necesidades energéticas, como zonas de recargas de vehículos eléctricos u otras dotaciones.

5.1.2.2 Terminal intermodal.

Se destina una zona al futuro desarrollo de la intermodalidad del área, junto a las vías de ferrocarril-AVE.

- Terminal Intermodal: 86.143,41 m²

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 6 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:	40.473,95 m ²
▪ L 2:	40.428,44 m ²
▪ L 3:	148.277,86 m ²
▪ L4:	131.674,66 m ²
▪ L5:	165.327,77 m ²
▪ L6:	205.855,76 m ²
▪ TOTAL LOGÍSTICO:	732.038,44 m ²

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:	188.999,52 m ²
▪ Patrimonial:	732.038,44 m ²
▪ Espacios libres:	182.149,85 m ²
▪ Viario:	130.519,77 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	USO PRINCIPAL	NATURALEZA JURÍDICA
L1	40.473,95		Logístico	Patrimonial
L2	40.428,44		Logístico	Patrimonial
L3	148.277,86		Logístico	Patrimonial
L4	131.674,66		Logístico	Patrimonial
L5	165.327,77		Logístico	Patrimonial
L6	205.855,76		Logístico	Patrimonial
TOTAL LOGÍSTICO	732.038,44	59,34%	Logístico	Patrimonial
TI	86.143,41		Intermodal	Demanial
CIS 1	58.215,08		Servicios	Demanial
CIS 2	44.641,03		Servicios	Demanial
TOTAL DOTACIONAL	188.999,52	15,32%	Dotacional	Demanial
TOTAL ESPACIOS LIBRES	182.149,85	14,76%	Espacios libres	Demanial
TOTAL VIARIO	130.519,77	10,58%	Viario	Demanial
TOTAL ÁMBITO	1.233.707,58	100%		

7 PROGRAMA DE ACTUACIÓN.

7.1 Programa de desarrollo del Área Logística.

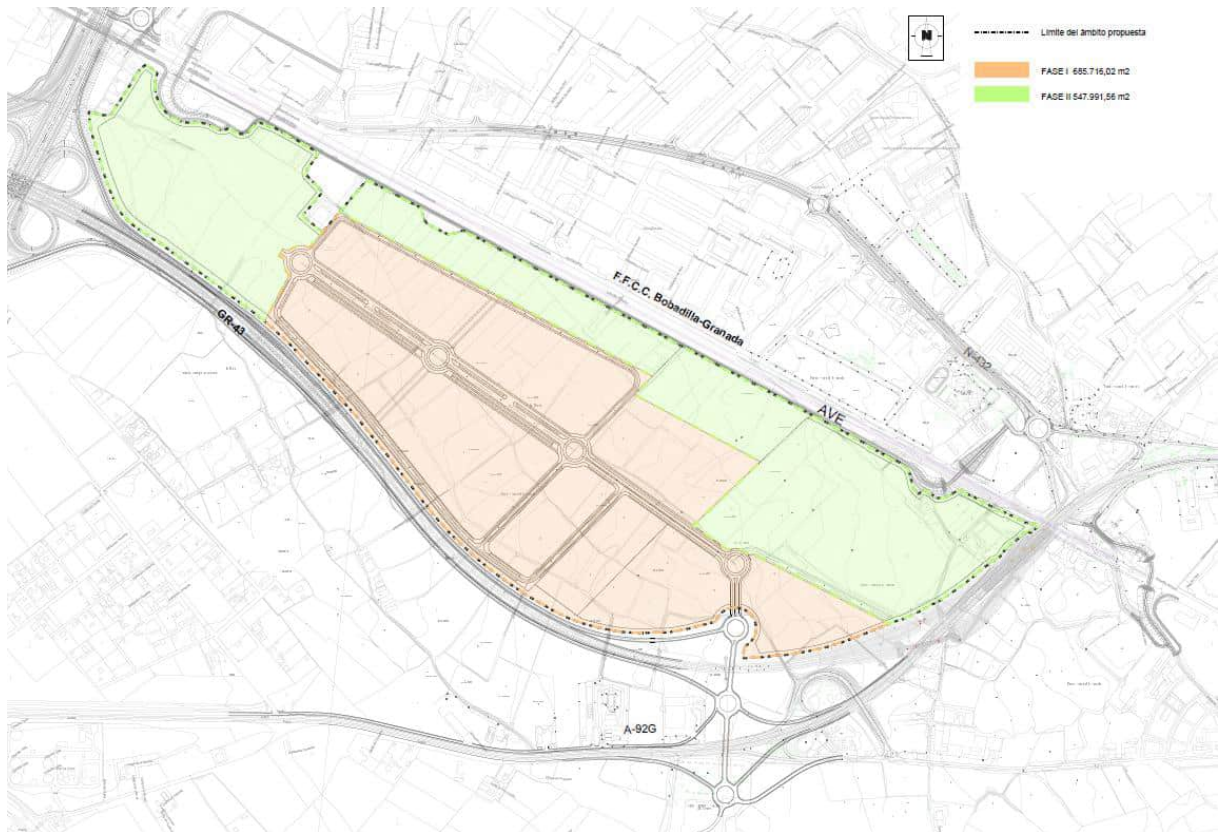
El programa de la actuación establece un desarrollo secuencial en fases dentro del ámbito, constituyendo las unidades en las que se constituirá el Área Logística de Interés Autonómico de Granada.

La primera fase o unida la constituyen las obras de acceso y urbanización y conexiones de viarios básicos y estructurantes, así como el comienzo de la comercialización de las parcelas CIS-1, CIS-2, L-1, L-2, L-3, L-4 y parte de las zonas verdes.

FASE 1		
PARCELAS	SUPERFICIE (m2)	% SUELO
L1	40.473,95	
L2	40.428,44	
L3	148.277,86	
L4	131.674,66	
TOTAL PATRIMONIAL	360.854,91	52,62%
CIS 1	58.215,08	
CIS 2	44.641,03	
TOTAL ZONAS DOTACIONALES	102.856,11	15,00%
EL 1	5.622,52	
EL 2	17.810,23	
EL 3	68.052,48	
TOTAL ESPACIOS LIBRES	91.485,23	13,34%
VIARIO	130.519,77	19,03%
TOTAL FASE 1	685.716,02	100%

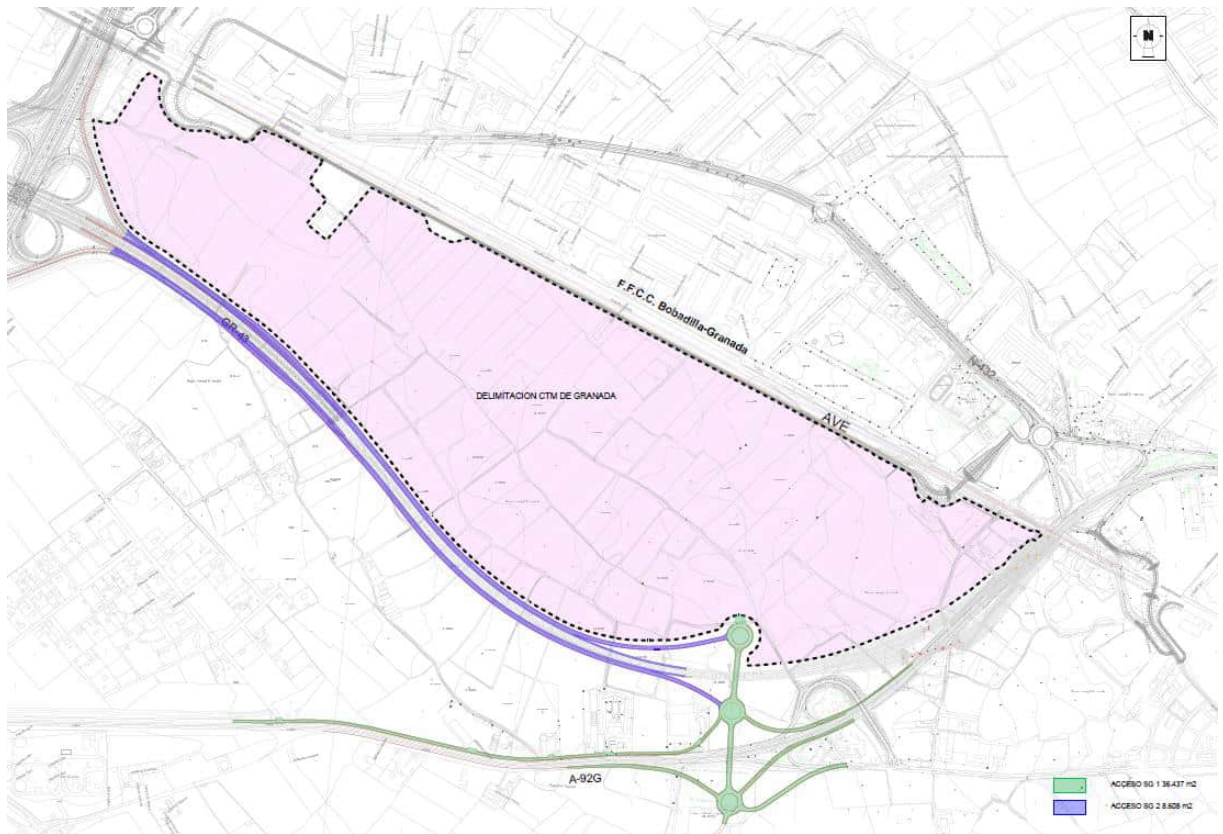
La segunda fase o unidad la constituyen las parcelas L-5, L-6 y la Terminal Intermodal, así como el resto de la urbanización.

FASE 2		
PARCELAS	SUPERFICIE (m2)	% SUELO
L5	165.327,77	
L6	205.855,76	
TOTAL PATRIMONIAL	371.183,53	67,74%
T1	86.143,41	
TOTAL ZONAS DOTACIONALES	86.143,41	15,72%
EL 4	22.070,84	
EL 5	68.593,78	
TOTAL ESPACIOS LIBRES	90.664,62	16,54%
VIARIO		0,00%
TOTAL FASE 2	547.991,56	100%



Desarrollo por fases de la actuación.

El acceso principal, formado por las 3 glorietas que conectan con la autovía A-92, está previsto a su vez en la primera fase. Como alternativa, en caso de que fuera necesario su ejecución por la demanda del tráfico, se prevé un segundo acceso que se ejecutaría en una fase posterior.



Desarrollo de los Sistemas Generales.

8 FÓRMULAS DE GESTIÓN.

La concreción de un Modelo de Gestión para el CTM de Granada 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 562.000m²t. 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 9,5M€.

La actuación tendrá un presupuesto de ejecución material (PEM) de 34,9M€. Junto con unos gastos varios (imprevistos, honorarios técnicos, licencias y gestión y comercialización) que ascienden a 9,8M€, el proyecto tiene unos costes totales de 44,7M€. Además de los gastos de construcción, se han de tener en cuenta 9,4M€ en concepto de estimación de gastos de indemnización.

La actuación tiene una rentabilidad sobre los fondos propios del 7,6% (TIR). Se ha estimado una financiación del 70% sobre el total de costes (58,9M€).

9.2 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 Período 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 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.

9.3 Estimación de ingresos y gastos de explotación

9.3.1 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 Área de servicio	86.143	0,20	17.229
	CIS-2 Área de servicio	58.215	0,50	29.108
	Terminal Intermodal	44.641	0,50	22.321
Total		189.000	0,36	68.657
Suelos patrimoniales	PLTM-1	40.474	0,70	28.332
	PLTM-2	40.428	0,70	28.300
	PLTM-3	148.278	0,70	103.795
	PLTM-4	131.675	0,70	92.172
	PLTM-5	165.328	0,65	107.463
	PLTM-6	205.856	0,65	133.806
Total		732.038	0,67	493.868
Total		921.038	0,61	562.524

En el plan de negocio que se propone en este estudio de mercado prevé la cesión de los suelos patrimoniales PLTM-1 a PLTM-6 y de los suelos dotacionales. A plena ocupación y descontados los efectos de la inflación, el sector puede generar anualmente unos 6,7M€ en rentas.

Parcela	€/m2t anuales	Ingresos anuales
CIS-1 Área de servicio	18	310.000
CIS-2 Área de servicio	18	524.000
Terminal Intermodal	0	0
Total		834.000
PLTM-1	12	340.000
PLTM-2	12	340.000
PLTM-3	12	1.246.000
PLTM-4	12	1.106.000
PLTM-5	12	1.290.000
PLTM-6	12	1.606.000
Total		5.928.000
Total		6.762.000

9.3.2 Estimación de costes

Gastos en expropiaciones

Para los gastos de expropiaciones se han tenido en cuenta las siguientes estimaciones, basadas en el anejo de expropiaciones del proyecto de la autovía GR-43:

	Superficie	Indemnización
Suelos rústicos del ámbito	1.229.656	8.783.998
Suelos rústicos necesarios para el acceso	66.089	481.377
Superficie colindante afectada	32.502	139.308
	1.328.248	9.404.683

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

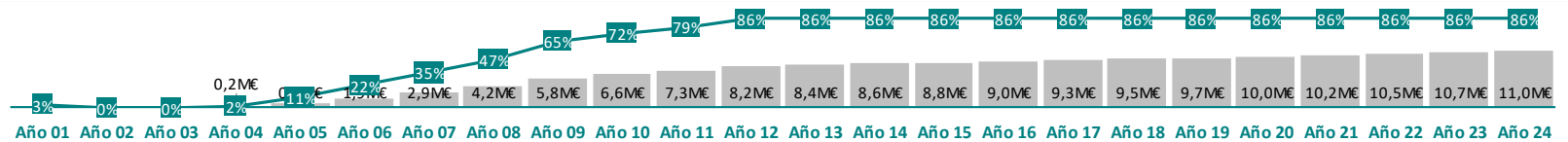
		Medicion m2	Precio Unitario	Importe
Urbanización interior	Urbanización viales	130.520	220,00	28.714.349
	Urbanización Espacios Libres	182.150	15,00	2.732.248
	Total			31.446.597
Obras singulares	Acceso viario SG-1	36.437	150,00	5.465.550
	Acceso viario secundario SG-2	8.608	110,00	946.880
	Total			6.412.430
Conexiones exteriores	Subestación Eléctrica	550	200,00	110.000
	Conexión Alta Tensión	850	200,00	170.000
	Conexión Saneamiento	1.300	130,00	169.000
	Conexión Red de Drenaje	1.500	200,00	300.000
	Conexión Abastecimiento Agua	500	200,00	100.000
	Total			849.000
				38.708.027
Gastos Imprevistos 10%			10%	3.870.803
Trabajos técnicos y honorarios 12%			12%	4.644.963
Licencias y tasas 4%			4%	1.548.321
Gestión y Comercialización 2%			2%	774.161
Total				49.546.275

Siendo la superficie edificable lucrativa de la actuación de 562.524m2t, la repercusión de gastos de urbanización por cada m2t es de 88€/m2t.

9.4 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 Área de servicio	100%	0%	0%	25%	25%	50%	50%	90%	90%	90%	90%	90%
CIS-2 Área de servicio	0%	0%	0%	25%	25%	50%	50%	90%	90%	90%	90%	90%
Terminal Intermodal	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
PLTM-1	0%	0%	0%	0%	25%	25%	50%	50%	90%	90%	90%	90%
PLTM-2	0%	0%	0%	0%	25%	25%	50%	50%	90%	90%	90%	90%
PLTM-3	0%	0%	0%	0%	0%	25%	25%	50%	50%	90%	90%	90%
PLTM-4	0%	0%	0%	0%	0%	0%	25%	25%	50%	50%	90%	90%
PLTM-5	0%	0%	0%	0%	0%	25%	25%	50%	50%	50%	50%	90%
PLTM-6	0%	0%	0%	0%	25%	25%	50%	50%	90%	90%	90%	90%
Total alquilado	3%	0%	0%	2%	11%	22%	35%	47%	65%	72%	79%	86%
Ingresos	318.000	0	0	230.000	883.000	1.882.000	2.937.000	4.189.000	5.781.000	6.564.000	7.308.000	8.184.000

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 Área de servicio	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%
CIS-2 Área de servicio	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%
Terminal Intermodal	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
PLTM-1	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%
PLTM-2	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%
PLTM-3	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%
PLTM-4	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%
PLTM-5	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%
PLTM-6	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%
Total alquilado	86%	86%	86%	86%	86%	86%	86%	86%	86%	86%	86%	86%
Ingresos	8.390.000	8.599.000	8.814.000	9.034.000	9.260.000	9.492.000	9.729.000	9.972.000	10.222.000	10.477.000	10.740.000	11.008.000



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	13.301.300	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ingresos	318.000	0	0	230.000	883.000	1.882.000	2.937.000	4.189.000	5.781.000	6.564.000	7.308.000	8.184.000
Indemnizaciones	-4.702.000	-2.351.000	-2.351.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Costes construcción	0	-9.677.000	-9.677.000	-9.677.000	-9.677.000	0	0	0	0	0	0	0
Mantenimiento	0	0	0	0	0	0	-920.000	-943.000	-967.000	-991.000	-1.016.000	-1.041.000
Otros costes	0	-2.710.000	-2.710.000	-2.710.000	-2.710.000	0	0	0	0	0	0	0
Costes financieros	0	0	-71.835	-812.327	-1.460.793	-2.109.033	-2.120.384	-2.125.554	-2.069.531	-1.932.308	-1.750.273	-1.523.187
Flujos de caja operativos	-4.384.000	-1.436.700	-14.809.835	-12.969.327	-12.964.793	-227.033	-103.383	1.120.447	2.744.470	3.640.693	4.541.728	5.619.814
Equity	17.685.300	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Flujo después de capital	13.301.300	-1.436.700	-14.809.835	-12.969.327	-12.964.793	-227.033	-103.383	1.120.447	2.744.470	3.640.693	4.541.728	5.619.814
Financiación bancaria	0	1.436.700	14.809.835	12.969.327	12.964.793	227.033	103.383	0	0	0	0	0
Amortización deuda	0	0	0	0	0	0	0	-1.120.447	-2.744.470	-3.640.693	-4.541.728	-5.619.814
Flujos de caja libres	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Flujos al final del periodo	13.301.300	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	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ingresos	8.390.000	8.599.000	8.814.000	9.034.000	9.260.000	9.492.000	9.729.000	9.972.000	10.222.000	10.477.000	10.740.000	11.008.000
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	-1.067.000	-1.094.000	-1.121.000	-1.149.000	-1.178.000	-1.207.000	-1.238.000	-1.269.000	-1.300.000	-1.333.000	-1.366.000	-1.400.000
Otros costes	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Costes financieros	-1.242.196	-938.156	-609.813	-255.654	0	0	0	0	0	0	0	0
Flujos de caja operativos	6.080.805	6.566.845	7.083.188	7.629.347	8.082.001	8.285.001	8.491.001	8.703.001	8.922.001	9.144.001	9.374.001	9.608.001
Equity	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Flujo después de capital	6.080.805	6.566.845	7.083.188	7.629.347	8.082.001	8.285.001	8.491.001	8.703.001	8.922.001	9.144.001	9.374.001	9.608.001
Financiación bancaria	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Amortización deuda	-6.080.805	-6.566.845	-7.083.188	-5.113.080	0	0	0	0	0	0	0	0
Flujos de caja libres	0	0	0	-2.516.267	-8.082.001	-8.285.001	-8.491.001	-8.703.001	-8.922.001	-9.144.001	-9.374.001	-9.608.001
Flujos al final del periodo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0



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



9.5 Análisis de rentabilidad y sensibilidad.

El proyecto arroja una rentabilidad sobre fondos propios del 7,6% 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%	4,4%	5,4%	6,3%	7,1%	7,9%
	+5%	5,2%	6,1%	7,0%	7,8%	8,5%
	+0%	5,9%	6,8%	7,6%	8,4%	9,1%
	-5%	6,6%	7,5%	8,3%	9,0%	9,7%
	-10%	7,4%	8,2%	9,0%	9,7%	10,3%

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:

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€)	8,3	7,1	6,0	5,0	4,0

DOCUMENTO Nº2. PLANOS



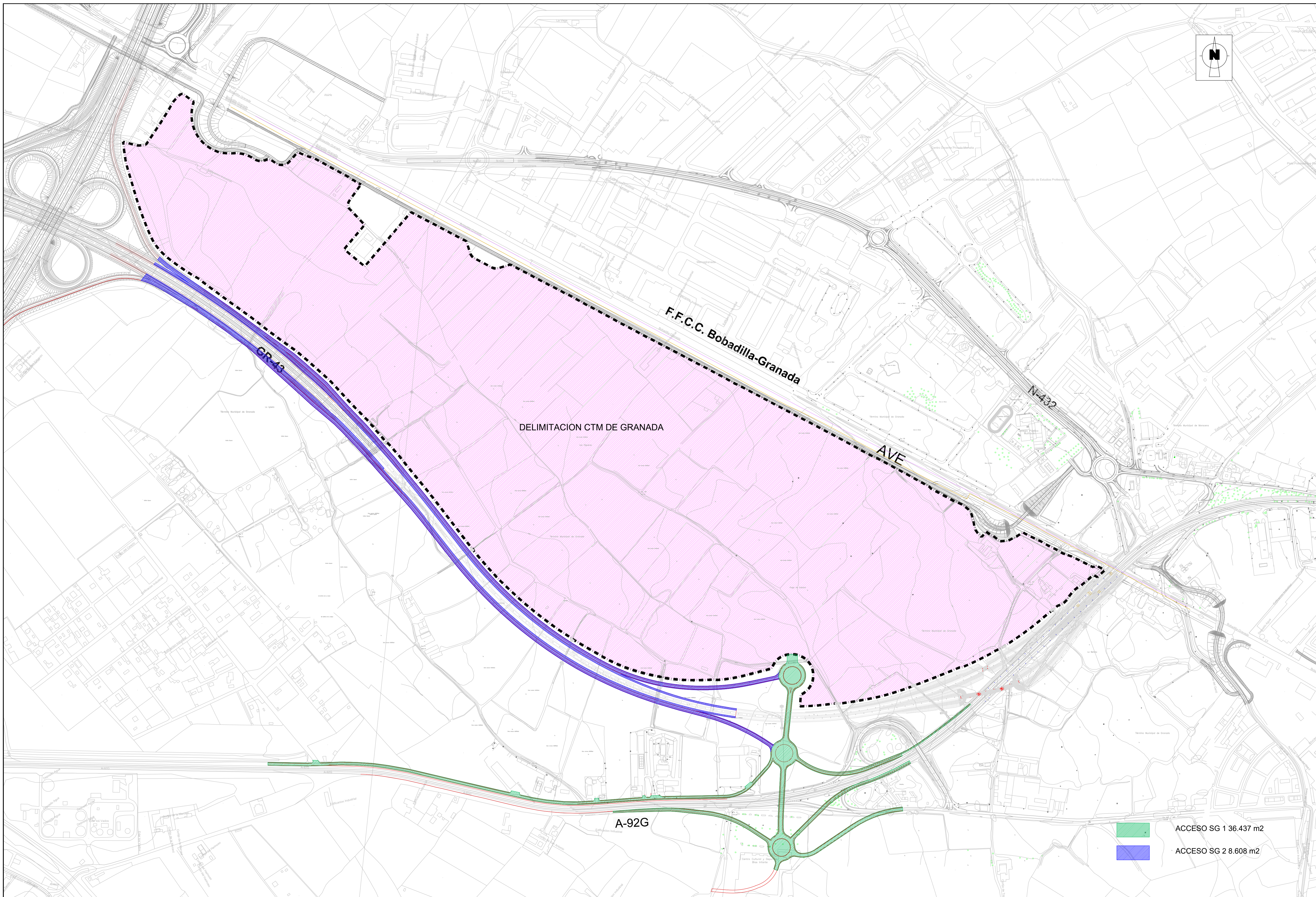
PLANOS PLAN FUNCIONAL

- 1. ÁMBITO
- 2. ORDENACIÓN FUNCIONAL. ALTERNATIVA 3
- 3. PLAN DE UTILIZACIÓN DE ESPACIOS
- 4. FASES
- A1. ALTERNATIVA DE ORDENACIÓN 1
- A.2 ALTERNATIVA DE ORDENACIÓN 2

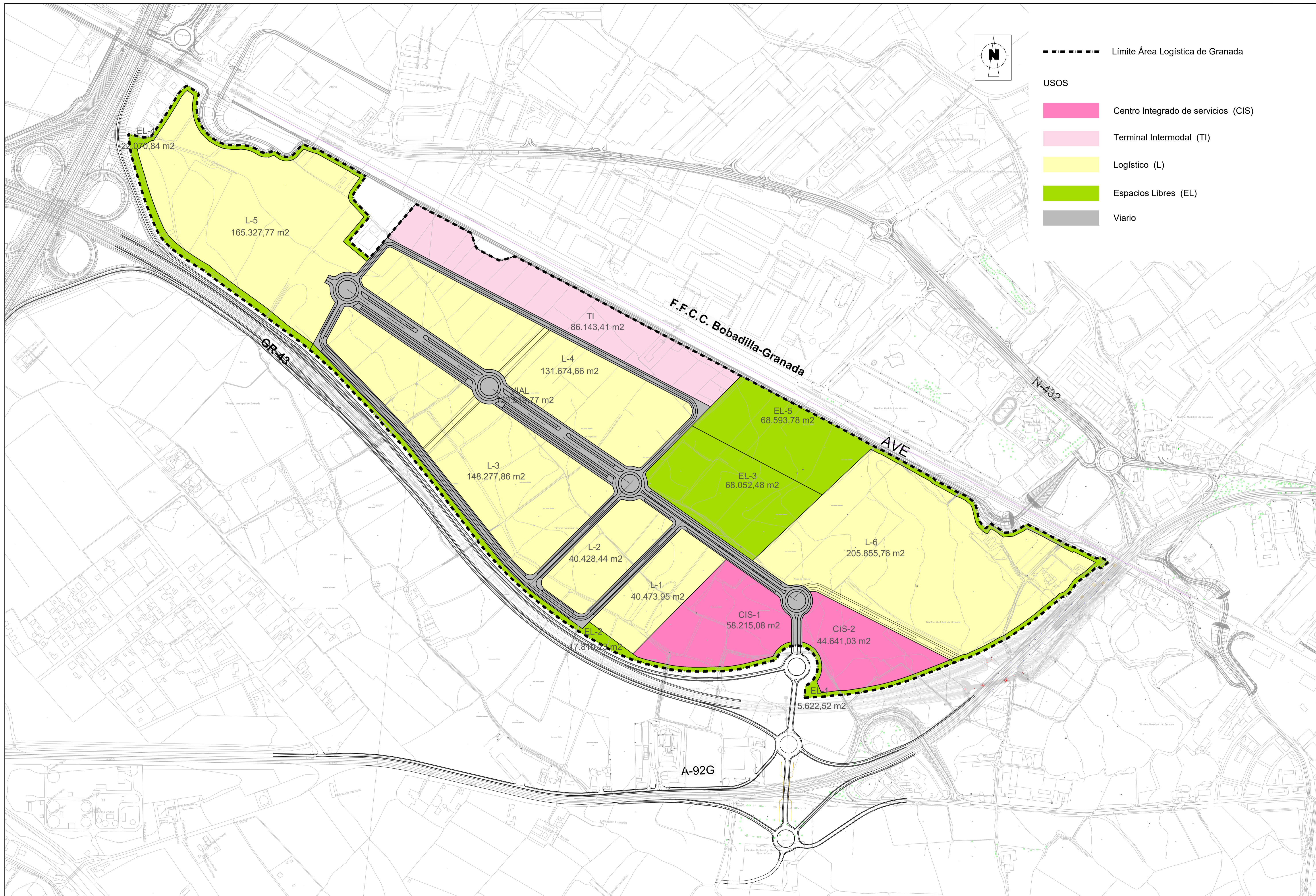


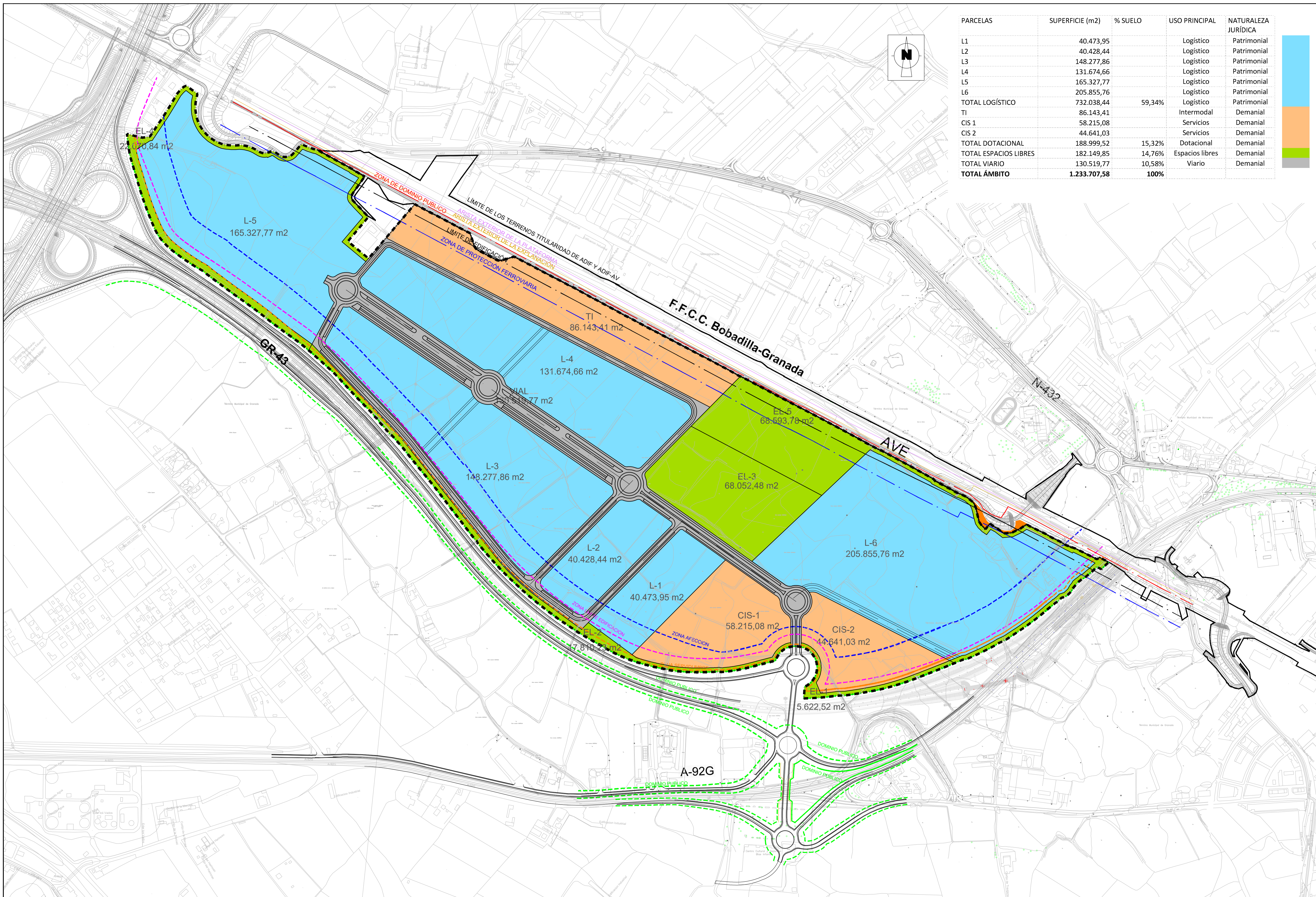
ANEXOS





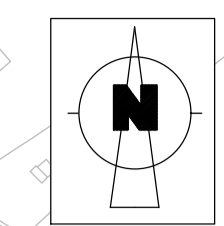
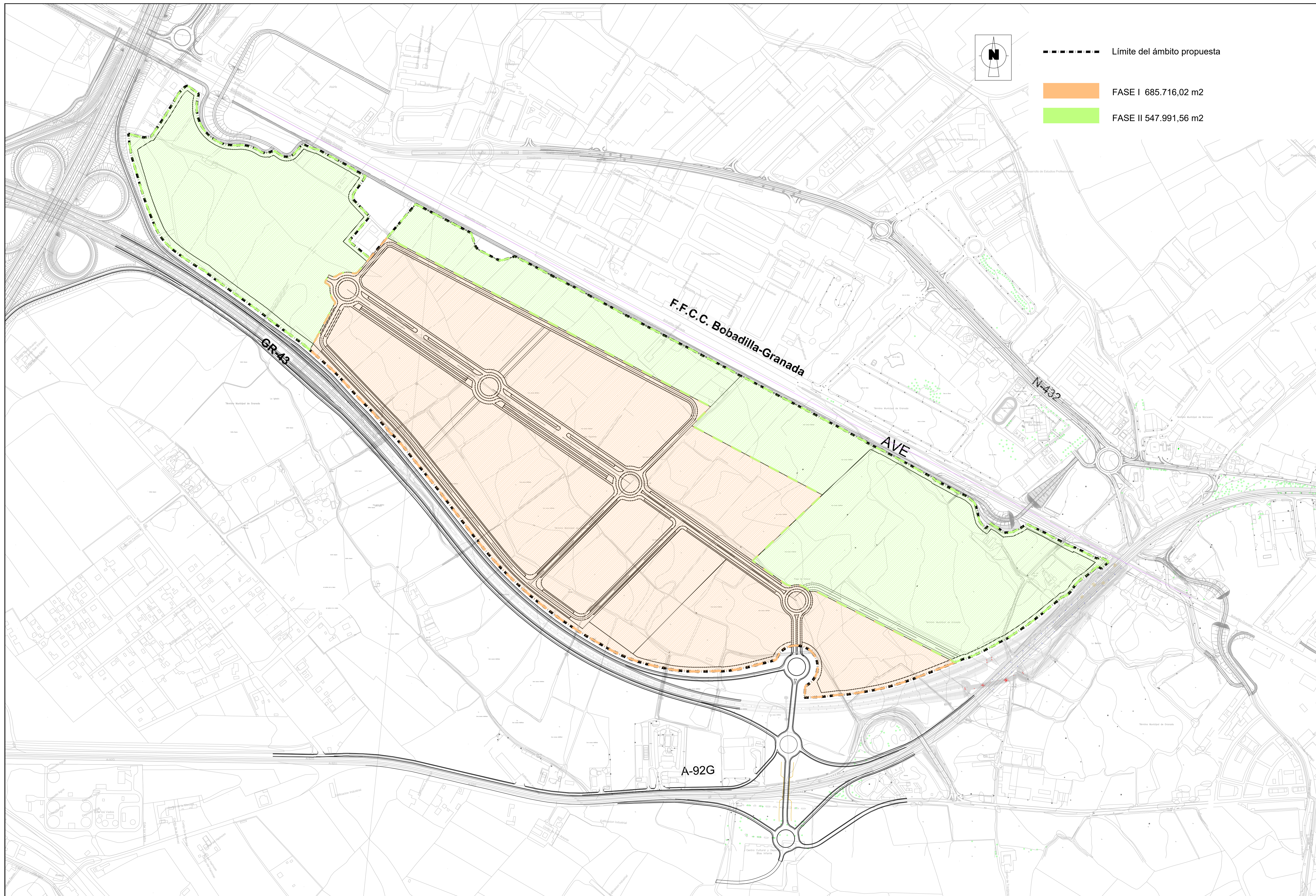
 ACCESO SG 1 36.437 m2
 ACCESO SG 2 8.608 m2



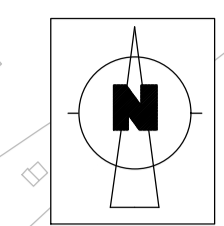
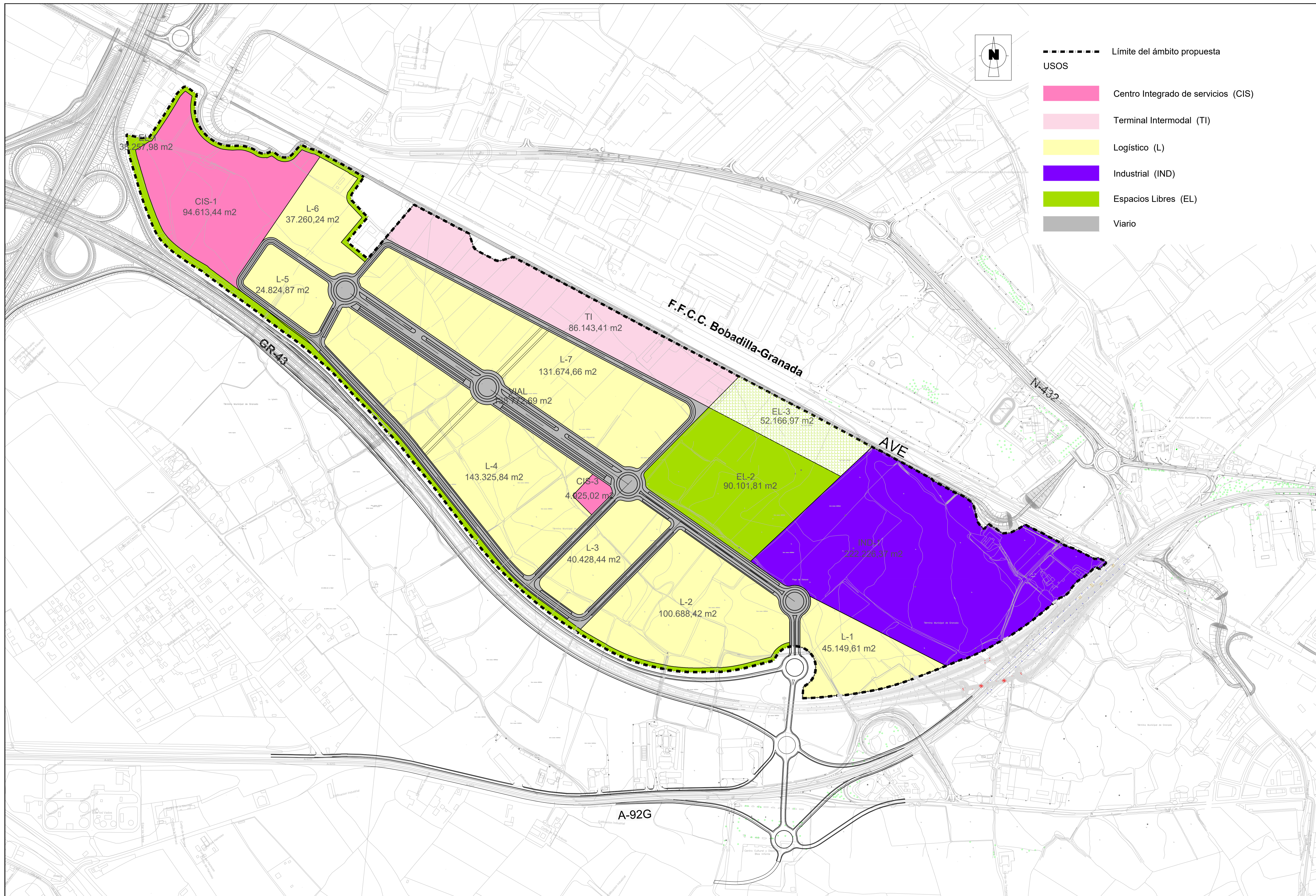


PARCELAS	SUPERFICIE (m2)	% SUELO	USO PRINCIPAL	NATURALEZA JURÍDICA
L1	40.473,95		Logístico	Patrimonial
L2	40.428,44		Logístico	Patrimonial
L3	148.277,86		Logístico	Patrimonial
L4	131.674,66		Logístico	Patrimonial
L5	165.327,77		Logístico	Patrimonial
L6	205.855,76		Logístico	Patrimonial
TOTAL LOGÍSTICO	732.038,44	59,34%	Logístico	Patrimonial
TI	86.143,41		Intermodal	Demanial
CIS 1	58.215,08		Servicios	Demanial
CIS 2	44.641,03		Servicios	Demanial
TOTAL DOTACIONAL	188.999,52	15,32%	Dotacional	Demanial
TOTAL ESPACIOS LIBRES	182.149,85	14,76%	Espacios libres	Demanial
TOTAL VIARIO	130.519,77	10,58%	Viario	Demanial
TOTAL ÁMBITO	1.233.707,58	100%		

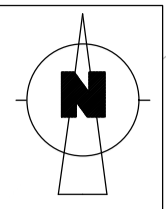
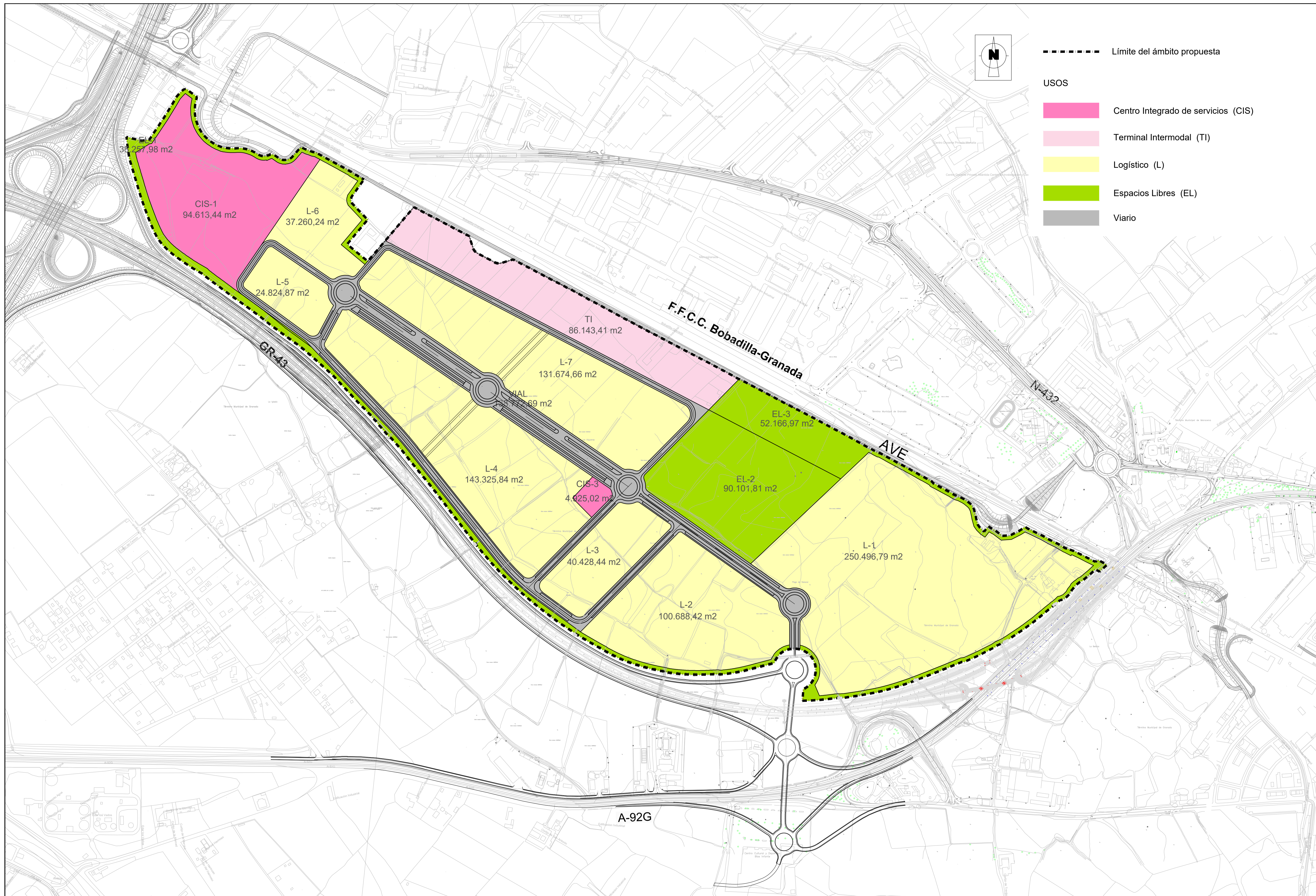




- Límite del ámbito propuesta
- FASE I 685.716,02 m2
- FASE II 547.991,56 m2



- Límite del ámbito propuesta
- USOS**
- Centro Integrado de servicios (CIS)
- Terminal Intermodal (TI)
- Logístico (L)
- Industrial (IND)
- Espacios Libres (EL)
- Viario



----- Límite del ámbito propuesta

USOS

- Centro Integrado de servicios (CIS)
- Terminal Intermodal (TI)
- Logístico (L)
- Espacios Libres (EL)
- Vialio