



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

PLAN FUNCIONAL DEL ÁREA LOGÍSTICA DE INTERÉS AUTONÓMICO DE MÁLAGA

Abril 2011

INDICE

1 ANTECEDENTES.....	4
2 SITUACIÓN ACTUAL	7
2.1 NATURALEZA Y OBJETO	7
2.2 ORGANIZACIÓN Y RÉGIMEN JURÍDICO.....	8
2.2.1 Organización	8
2.2.2 Régimen jurídico	10
2.3 DESCRIPCIÓN FÍSICA	12
2.3.1 Ubicación	12
2.3.2 Implantación y contexto exterior.....	12
2.3.3 Distribución de usos y dimensionamiento del CTM actual.....	12
2.3.4 Grado de comercialización y desarrollo del CTM actual.....	14
2.3.5 Planificación urbanística del CTM actual	15
2.3.6 Ampliación del CTM	19
3 DEFINICIÓN FUNCIONAL DEL CTM	21
3.1 ESTRUCTURA FUNCIONAL.....	21
3.2 DEFINICIÓN FUNCIONAL DE SUELO E INSTALACIONES.....	23
3.2.1 Centro Administrativo - Comercial.....	23
3.2.2 Naves de Almacenamiento y Distribución.....	23
3.2.3 Naves de Servicios.....	23
3.2.4 Estación de Servicio.....	23
3.2.5 Aparcamiento de Vehículos Industriales	23
3.2.6 Campa de Servicios	24
3.2.7 Zonas Verdes y Espacios Libres y Viales	24
3.3 SECTOR I	24
3.3.1 Accesos.....	24
3.3.2 Ordenación	24
3.3.3 Usos programados y dimensionamiento	27
3.4 SECTOR II	27
3.4.1 Accesos.....	27
3.4.2 Ordenación.....	28
3.4.3 Usos programados y dimensionamiento	29
4 PLAN DE UTILIZACIÓN DE ESPACIOS.....	31

4.1	SECTOR I	31
4.1.1	Zona dotacional.....	31
4.1.2	Zona de Parcelas Logísticas	33
4.1.3	Zonas libres y viario	34
4.1.4	Cuadro resumen de superficies	33
4.2	SECTOR II	36
4.2.1	Zona Dotacional	36
4.2.2	Zona de Parcelas Logísticas	37
4.2.3	Zonas libres y viarios.....	38
4.2.4	Cuadro resumen de superficies	38
5	PROGRAMACIÓN DE LA ACTUACIÓN	40
5.1	SECTOR I.....	40
5.1.1	Actuaciones previstas en el CTM Actual aún por ejecutar:.....	40
5.1.4	Nuevas actuaciones propuestas por el Plan Funcional. (Ampliación del CTM Actual)	40
5.2	SECTOR II	41
5.2.1	1ª Fase: Desde el año 2007 al año 2010	41
5.2.2	2ª Fase: Desde el año 2010	41
6	PLANO DE IMAGEN POSIBLE	42
7	MODELO DE GESTIÓN DEL CTM AMPLIADO.....	43
8	ESTUDIO ECONÓMICO FINANCIERO	44
8.1	Criterios Generales.....	44
8.2	Resumen de costes e Inversiones.....	47
8.3	Resumen de Ingresos.....	48
8.4	Resumen de Resultados	49
9	DETERMINACIONES DEL PLAN FUNCIONAL.....	52

ANEXO 0: PLANOS

ANEXO 1: SECTOR I, FICHAS DE DATOS DE LAS PARCELAS

ANEXO 2: SECTOR II, FICHAS DE DATOS DE LAS PARCELAS

ANEXO 3: REGLAMENTO INTERNO DEL CTM DE MÁLAGA

ANEXO 4: ANÁLISIS ECONÓMICO FINANCIERO

1. ANTECEDENTES

La iniciativa de crear en Málaga una Estación Terminal de Mercancías data del año 1978, en que la Dirección General de Infraestructura del Transporte del entonces Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones realizó un "Estudio de viabilidad y definición de una estación terminal para el Transporte de mercancías por carretera en Málaga".

Posteriormente, el mencionado Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones desarrolló un "Anteproyecto de la Estación Terminal para el Transporte de mercancías por carretera en Málaga" en 1979 y un "Proyecto de Estación de Mercancías por carretera en Málaga" en 1981.

Desde la Administración del Estado, se contemplaba, por tanto, la implantación de un Centro de Transporte en Málaga. El inconveniente, entre otros, de no encontrar un lugar idóneo de las dimensiones suficientes para la localización de este centro motivó la paralización del proyecto.

Con la transferencia de las competencias en materia de transporte de la Administración Central a la Administración de la Comunidad Autónoma, se materializó la voluntad de la Junta de Andalucía de persistir en la creación de una Terminal de Mercancías en Málaga que fuese capaz de concentrar la mayor parte de las instalaciones de las compañías transportistas de la ciudad, mediante la realización de un anteproyecto de centro en 1985, y la suscripción en Julio de 1986 de un Protocolo, conjuntamente con el Excmo. Ayuntamiento de Málaga y la Federación Empresarial del Transporte de Málaga, previo al acuerdo para la instalación de la citada terminal.

El motivo fundamental era, junto a la propia modernización del sector, evitar los múltiples problemas derivados de las actividades del transporte pesado tanto en el centro urbano como en los distintos polígonos industriales.

En efecto, dado el gran tamaño de los vehículos industriales utilizados en el transporte, y siguiendo las experiencias de otros municipios similares a Málaga, se vio la necesidad de instalar un Centro de Transporte de Mercancías en la provincia.

Inicialmente, los terrenos contemplados para la ubicación de la Estación Terminal, se encontraban en el Polígono Industrial del Guadalhorce, en una localización relativamente central, junto a la estación ferroviaria de Los Prados.

Con posterioridad, por parte de la Gerencia de Urbanismo se planteó en 1990 la ubicación de la Estación Terminal de la finca de Trévenez, adquirida por el

Ayuntamiento de Málaga. Se trata de un suelo, exterior al continuo urbano malagueño, que tiene una gran accesibilidad al ser atravesado por la Autovía del Guadalhorce y que la tendrá mayor aún cuando lo sea por la Segunda Ronda de Circunvalación Oeste de Málaga.

En 1991 se realizó un Estudio Previo y un Anteproyecto del Centro de Transportes de Mercancías de Málaga. Este Anteproyecto definía las ordenaciones básicas de usos y establecía un presupuesto de urbanización y edificación, a desarrollar por fases.

El 31 de Julio de 1992, en sesión plenaria del Ayuntamiento, quedan declaradas de utilidad pública las instalaciones, y el 2 de Julio de 1993 se aprobó definitivamente un Plan Especial sobre los terrenos en base al artículo 350 del entonces Plan General de Ordenación Urbana. El Proyecto de Urbanización correspondiente se aprobó con fecha 30 de Julio de 1993.

Las obras de urbanización de las instalaciones del Centro de Transportes de Mercancías culminaron a finales de 1995. Junto a la construcción del propio recinto, se completó igualmente la construcción del aparcamiento de camiones y una primera nave de 5.300 m², para ser destinada a la actividad de carga/descarga de mercancías y almacenamiento de las mismas.

El Centro de Transporte de Mercancías fue inaugurado oficialmente el 12 de marzo de 1997, comenzando su funcionamiento en junio del mismo año.

En el año 2001 se aprueba la Ley 5/2001, de 4 de junio, por la que se regulan las áreas de transporte de mercancías en la Comunidad Autónoma de Andalucía. En virtud de la disposición adicional primera se declara como centro de transportes de interés autonómico el CTM de Málaga. Y en virtud de la disposición adicional segunda se encomienda a la Agencia Pública de Puertos de Andalucía las tareas técnicas, económicas y administrativas en orden a la planificación, fomento, desarrollo y control de la red regional de áreas de transporte de mercancías y, especialmente, la gestión de los centros de transporte de mercancías de interés autonómico.

Comercializadas prácticamente la totalidad de las parcelas logísticas que lo constituyen, el Consejo Rector aprobó el 2 de abril de 2002, el inicio de los trabajos para desarrollar una nueva instalación en un lugar apropiado dentro del municipio de Málaga. Como resultado de este análisis se identificó como localización idónea para su ampliación en una parcela situada en Buenavista, en la zona de Teatinos.

De conformidad con lo previsto en el artículo 12, apartado 6 de la Ley 5/2001 con fecha 15 de Noviembre de 2005, mediante orden de la Consejera de Obras Públicas y

Transporte se aprueba el Plan Funcional del Centro de Transporte de Mercancía de Málaga.

La ampliación de los Centros de Transporte, conforme a lo dispuesto en el artículo 12.7 de la Ley 5/2001 precitada, “podrá efectuarse mediante modificación de sus planes funcionales, tanto por extensión del recinto existente sobre espacios contiguos, como por el desarrollo de otras zonas complementarias del recinto existente situadas en otras zonas del área territorial a la que sirven, siempre que se mantengan bajo la dirección y gestión conjunta del Centro ampliado”.

Por orden de 25 de octubre de 2007 de la Consejería de Obras Públicas y Transportes se modifica el plan funcional del Centro de Transporte de Mercancías de Málaga, por ampliación de su superficie en 40 hectáreas aproximadamente, en los terrenos de Buenavista (Málaga), ubicados entre la autovía del Guadalhorce y la carretera MA-401, y se encomienda a la Agencia Pública de Puertos de Andalucía la realización de las actuaciones necesarias para llevar a cabo las modificaciones anteriores, efectuando de conformidad con lo previsto en el artículo 12.6 de la Ley 5/2001.

La misma Ley señala en su artículo 20 que para la implantación de un Centro de Transporte de Mercancías de Interés Autonómico, la Consejería competente podrá delimitar áreas de reserva de terrenos para su expropiación y para el ejercicio por la Comunidad Autónoma de los derechos de tanteo y retracto, conforme al procedimiento establecido en la legislación urbanística.

Vista la necesidad de ampliar el Centro en un nuevo ámbito, mediante ORDEN de 30 de octubre de 2007 de la Consejería de Obras Públicas y Transportes, se acuerda la formulación del proyecto de delimitación de la reserva de terrenos en la zona de Buenavista, del municipio de Málaga, para la implantación de un Centro de Transporte de Mercancías de Interés Autonómico.

La Orden de 2 de julio de 2008, el Consejero de Vivienda y Ordenación del Territorio dispone aprobar definitivamente el Proyecto de Delimitación de la de Reserva de Terrenos en la zona de Buenavista, con una superficie de 39,14 hectáreas.

Por Orden de 26 de Mayo de 2009 de la Consejería de Obras Públicas y Transportes se aprobó la primera modificación del Plan Funcional del Área Logística de Málaga, el cual recogía la ampliación del Área Logística en los terrenos de “Buenavista”, Sector II.

Para establecer la condiciones de desarrollo del Sector II del área logística de Málaga, el 29 de abril de 2009, se firmó un acuerdo de colaboración entre la Agencia Pública de Puertos y SEPES, propietaria de los terrenos.

En virtud de dicho convenio, SEPES se comprometió a integrar, en la redacción y ejecución del proyecto de urbanización de su actuación, la zona referida a la ampliación del CTM Málaga, de forma que fuera compatible con el vigente Plan Funcional del Centro.

Posteriormente los cambios realizados por la Demarcación de Carreteras en el Proyecto de la nueva Ronda de Circunvalación a Málaga, obligaron a modificar el acceso al Sector II planteado en el Plan Funcional.

Como solución alternativa se propuso realizar el acceso principal desde una segunda glorieta prevista en el PGOU de Málaga (Actual carretera MA-401).

La solución del acceso principal al Sector II determina la estructura y ordenación interior del área, en tanto que condiciona la disposición de las parcelas dotacionales y las parcelas logísticas.

Una vez modificado el acceso al Sector II, resulta necesario replantear la ordenación interior definida en el Plan Funcional aprobado con fecha 26 de mayo del 2009.

De acuerdo con la Ley 5/2001, artículo 12.6 las modificaciones de los planes funcionales de los centros de transporte de mercancías habrá de ser aprobada por la Consejería competente en materia de transportes siguiendo el procedimiento previsto para su establecimiento en Capítulo IV de dicha ley.

Es por ello que por Orden de 12 de Noviembre de 2010 de la Consejera de Obras Públicas y Vivienda, se da inicio al procedimiento para la modificación del "Plan Funcional de Interés Autonómico del Área Logística de Málaga", encomendando a la Agencia de Puertos la elaboración del presente documento.

2. SITUACIÓN ACTUAL

2.1 NATURALEZA Y OBJETO

Para la explotación comercial del Centro de Transportes de Mercancías, el Ayuntamiento de Málaga y la Junta de Andalucía, a través de la consejería de Obras Públicas y Transportes, como miembros fundadores, constituyeron con carácter indefinido, el “Consortio Centro de Transporte de Mercancías de Málaga”, al amparo de lo establecido en los artículos 57, 58 y 87 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local, el artículo 110 del Real Decreto Legislativo 781/1986, de 18 de abril, por el que se aprueba el Texto Refundido de las disposiciones legales vigentes en materia de régimen local y los artículos 33 a 36 de la Ley 7/1993, de 27 de julio, de Demarcación Municipal de Andalucía.

Este Consorcio es una entidad de Derecho Público, dotada de personalidad jurídica independiente de la de sus miembros, patrimonio propio, administración autónoma y tan amplia capacidad jurídica de derecho público y de derecho privado como requiera la realización de sus fines.

En el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía número 119 de 6 de septiembre de 1995, se publican los Estatutos por los que ha de regirse este Consorcio, el cual, además, se regirá por la legislación de régimen local, sometiéndose en su actuación al derecho administrativo, sin perjuicio de la utilización, en su caso, del derecho privado para la gestión de los servicios. Además, las condiciones de trabajo y salariales del personal laboral se desarrollarán en el marco de lo establecido en el Estatuto de los Trabajadores y demás disposiciones laborales vigentes y las de los funcionarios conforme a lo dispuesto en la legislación de la función pública.

El objeto por el que se constituyó el Consorcio es articular la cooperación económica, técnica y administrativa entre el Ayuntamiento de Málaga y la Junta de Andalucía a fin de promover, construir y explotar el actual CTM de Málaga, y, en general, para el fomento y mejora de la infraestructura de transporte de mercancías por carretera en Málaga y su entorno metropolitano.

2.2. ORGANIZACIÓN Y RÉGIMEN JURÍDICO

2.2.1. Organización

La estructura organizativa del Consorcio la constituyen los siguientes órganos:

- Presidencia del Consorcio.
- Consejo Rector.
- Comité Ejecutivo.

Presidencia del Consorcio

La Presidencia del Consorcio la ostenta con carácter honorífico el Excmo. Sr. Alcalde Presidente del Ayuntamiento de Málaga.

Consejo Rector

Es el órgano colegiado superior que gobierna y dirige el Consorcio y establece las directrices de actuación del mismo, de conformidad con la voluntad común de las entidades consorciadas.

El Consejo Rector está compuesto por ocho miembros, que son designados y revocados por las respectivas entidades consorciadas del modo siguiente:

- a) 4 consejeros en representación del Excmo. Ayuntamiento de Málaga, nombrados mediante acuerdo plenario de éste.
- b) 4 consejeros en representación de la Junta de Andalucía, nombrados por el titular de la Consejería de Obras Públicas y Vivienda.

La Presidencia y la Vicepresidencia del Consejo Rector serán alternativa y sucesivamente desempeñadas por término de dos años por un consejero de cada una de las administraciones fundadoras del Consorcio, elegidos en la primera sesión que se celebre.

Asisten con voz pero sin voto a las sesiones del Consejo Rector, el Secretario y el Interventor del Consorcio, así como las personas que a juicio del Presidente convenga oír en algún asunto concreto.

Las competencias del Consejo Rector se recogen en el artículo 13 de sus estatutos.

Al Presidente del Consejo Rector le corresponde presidir este Consejo y cualesquiera otros órganos del Consorcio de carácter colegiado que pudiera crearse en función de

las necesidades de éste. Sus atribuciones específicas se detallan en el artículo 15 de los estatutos.

El Vicepresidente del Consejo Rector sustituye al Presidente en la totalidad de sus funciones, en los casos de ausencia, enfermedad o situación que imposibilite a éste para el ejercicio de sus atribuciones.

El Presidente puede delegar en el Vicepresidente cualquiera de las competencias del primero, con carácter permanente o temporal.

Comité Ejecutivo

Al Comité Ejecutivo le corresponde la dirección de la gestión y administración del Consorcio, en base a las directrices establecidas por el Consejo Rector y ejerce las competencias que le delega expresamente éste.

El Comité Ejecutivo está compuesto por el Presidente y el Vicepresidente del Consejo Rector y por otros dos miembros de éste, designados por el mismo manteniendo la representación paritaria de cada entidad consorciada. Actúa de Secretario quien lo sea del Consorcio, y el Interventor asiste también a las sesiones del Comité Ejecutivo, con voz pero sin voto.

Otros órganos

Con el fin de asegurar una correcta gestión jurídico-administrativa y económico-financiera, el Consorcio cuenta con una Secretaría General y una Intervención General, correspondiendo a la primera las funciones de asistencia y asesoramiento a los órganos del Consorcio y fe pública en relación con sus actos y acuerdos, y a la segunda la función interventora y auditoría contable.

El nombramiento de ambas corresponde al Consejo Rector y habrá de recaer en funcionarios de carrera del Grupo A pertenecientes a cualquiera de las administraciones consorciadas.

2.2.2. Régimen Jurídico

El Régimen Jurídico de los actos del Consorcio es el establecido con carácter general por las disposiciones que regulan el procedimiento administrativo de las Corporaciones Locales.

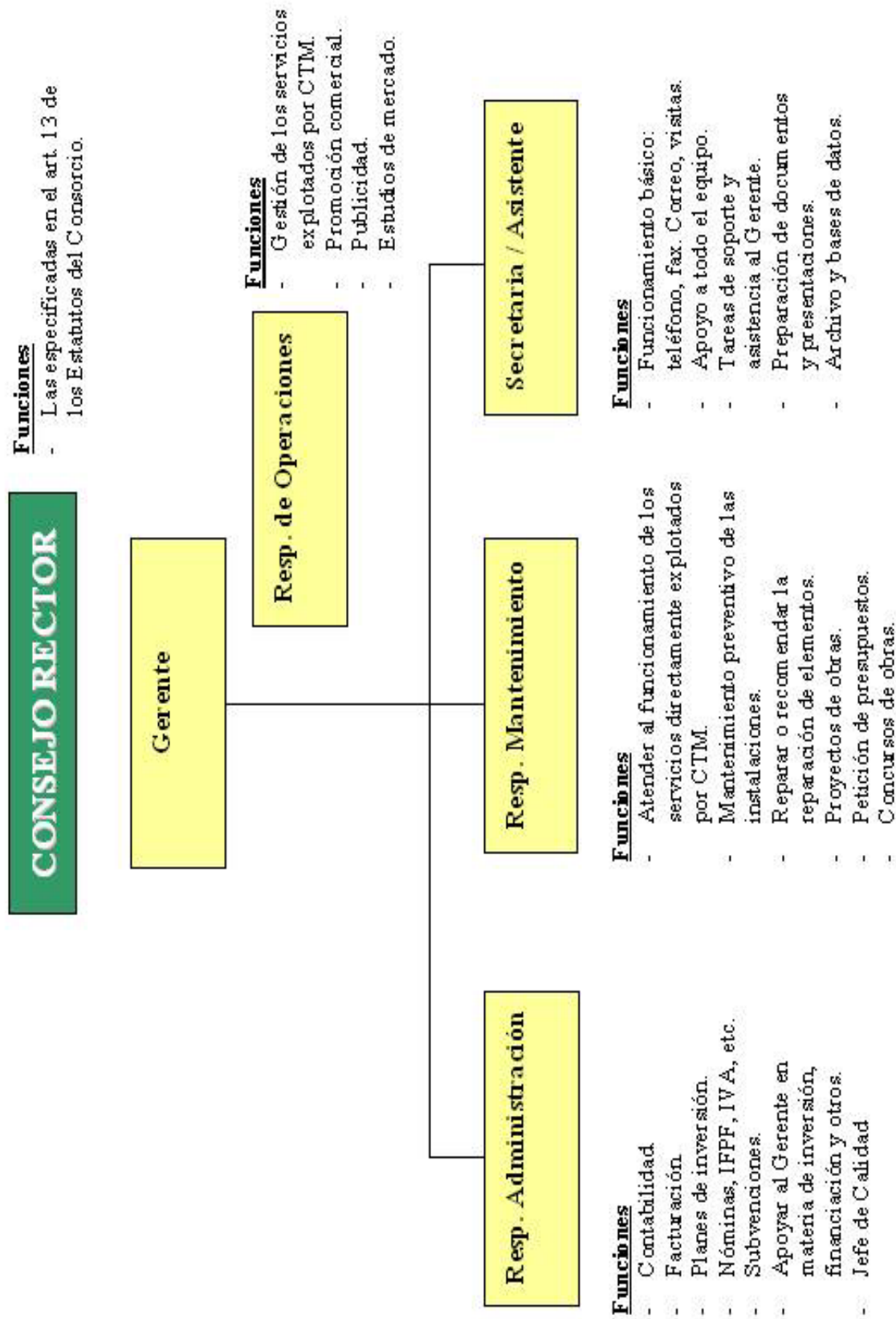
El Consorcio puede contratar obras, servicios, adquisiciones y enajenaciones siguiendo los procedimientos establecidos en la legislación local vigente, cuyos preceptos le son de aplicación.

Contra los actos administrativos del Consorcio se pueden interponer los recursos previstos en las leyes.

La reclamación previa a la vía judicial civil o a la laboral se han de dirigir al Consejo Rector del Consorcio, a quién corresponde la resolución de la misma.

En lo no previsto en los estatutos del Consorcio respecto a su funcionamiento y régimen jurídico rige con carácter supletorio la legislación de régimen local.

ORGANIGRAMA



2.3 DESCRIPCIÓN FÍSICA

2.3.1 Ubicación

El Centro de Transporte de Mercancías de Málaga tiene su ubicación en la finca denominada de Trévez, en el centro del futuro nudo de carreteras constituido por la Autovía del Guadalhorce (A-357 de Campillos a Málaga), la futura Segunda Ronda de Circunvalación Oeste de Málaga (N-340 Autovía del Mediterráneo) y la vía colectora-distribuidora paralela a ésta (denominado Vial Distribuidor).

La finca de Trévez, de aproximadamente 100 ha, es actualmente un suelo urbano, ocupado por el recinto del Centro de Transporte de Mercancías (CTM) y por las instalaciones de la Cooperativa Farmacéutica Andaluza (COFARAN). Recientemente se terminó de urbanizar el resto de los terrenos de la finca que constituyen el Parque Empresarial Trévez, ya en proceso de comercialización.

Esta finca está ubicada en un suelo ondulado, formando una suave pendiente en dirección sur, desde el Parque Cementerio y la carretera MA-405 (de Teatinos a Campanillas) hasta la Autovía A-357.

2.3.2 Implantación y contexto exterior

El Centro de Transporte de Mercancías (CTM) se ubica dentro de la finca de Trévez, ocupando en la actualidad 266.117 m², en el ángulo formado por las dos grandes infraestructuras viarias que darán acceso a la finca. De esta superficie, 208.153 m² están ocupados actualmente por la urbanización del Centro, correspondiendo el resto a zonas verdes y espacios libres.

Por otro lado el CTM se encuentra cercano, a través de la Autovía A-357, del Parque Tecnológico de Andalucía (PTA). Próximamente, con la construcción de la Segunda Ronda Oeste, se tendrá un acceso inmediato a los Polígonos Industriales, al complejo de Mercamálaga, y al Aeropuerto.

2.3.3. Distribución de usos y dimensionamiento del CTM actual

El Programa de usos que se planteó para el Centro y que está prácticamente ejecutado en su totalidad es el siguiente:

- Centro Administrativo y Comercial, que incluye un área de servicios de asistencia al transportista, zona de oficinas y aquellas instalaciones y edificios permitidos por el uso asignado.
- Estación de Servicio, en las inmediaciones del aparcamiento, con posibilidad de servicio al Centro de Transportes, al resto del polígono y a los vehículos que circulan por la Autovía A-357.
- Nave Escaparate para ubicación de sedes de concesionarios de vehículos, representantes del sector del automóvil, accesorios, talleres y servicios al vehículo.
- Área de distribución y carga fraccionada, preparada para empresas de tamaño medio y pequeño, dedicadas a la distribución en el interior de la ciudad, en el ámbito metropolitano y en la Costa del Sol.
- Áreas de almacenaje, con sus correspondientes superficies de carga y descarga. Se trata de almacenes modulares de 5.184 m², subdivisibles en unidades de 12 x 27 m² o múltiplos de ésta.
- Aparcamiento vigilado para vehículos pesados y furgonetas.
- Campa de servicios a empresas, consistente en naves de tamaño reducido asociadas a superficies cerradas para el aparcamiento y almacén de vehículos.

Inicialmente estos usos fueron repartidos en m² de suelo en la obra ejecutada, en el total de 266.000 m², de la siguiente manera:

Centro administrativo y comercial	12.000 m ²
Naves de almacenaje y carga fraccionada	40.000 m ²
Áreas de carga y descarga	33.000 m ²
Estación de servicio	3.000 m ²
Zona de servicios (ITV)	5.500 m ²
Aparcamiento vigilado transporte pesado	13.000 m ²
Viarrios y aceras	62.000 m ²
Campa de servicios	22.200 m ²
Zona verde y espacios libres	75.300 m ²
<u>TOTAL</u>	<u>266.000 m²</u>

No obstante, actualmente el dimensionamiento del Centro es diferente como resultado de los cambios efectuados con la redacción del Proyecto de Urbanización, los debidos a la 1ª Modificación del Plan Especial, y el resultado de dos años de explotación. El dimensionamiento en el planeamiento vigente es el siguiente:

Centro administrativo y comercial	11.255 m ²
Naves de almacenaje y carga fraccionada	44.625 m ²
Naves de servicios.....	5.280 m ²
Áreas de carga y descarga	30.721 m ²
Estación de servicio	4.553 m ²
Aparcamiento vigilado transporte pesado	13.159 m ²
Vialidades y aceras	77.122 m ²
Campa de servicios	13.649 m ²
Zona verde y espacios libres	25.961 m ²
<u>TOTAL</u>	<u>226.325 m²</u>

2.3.4. Grado de comercialización y desarrollo del CTM actual

En el CTM actual se encuentran comercializados la totalidad de los 73.830 m² de parcelas destinadas a naves logísticas, y los 13.649 m² de campa.

Respecto al programa de usos de las distintas parcelas que conforman el CTM actual tras la 1ª Modificación del Plan Especial, actualmente falta por ejecutarse la Nave de Servicios S-3 y la 3ª fase del área administrativo-comercial consistente en la construcción de un edificio de oficinas y locales comerciales.

De la modificación de la delimitación al este, hasta el límite de expropiación la Segunda Ronda de Circunvalación Oeste de Málaga han de ejecutarse el Aparcamiento de Vehículos Industriales P-2 (parcela 5) y 2 naves de almacenamiento y carga fraccionada, naves 10 y 11 (parcelas 23 y 15 respectivamente), previstas y que se incluyen en la ordenación del presente Plan Funcional.

2.3.5. Planificación urbanística del CTM actual

El 26 de Julio de 1997 se aprueba el Plan General de Ordenación Urbana de Málaga. En él se calificó la mayor parte del ámbito del Plan Especial del Centro de Transporte (aprobado en sesión plenaria el 2 de julio de 1993) como Sistema General Técnico

SG-T.24, en suelo urbano, reconociendo dentro de dichos límites la obra de urbanización ejecutada, y dotando a los terrenos del régimen transitorio PAM-T.1. El resto de los terrenos se califican como SG-T.11 (viario), reservándose para la futura Segunda Ronda Oeste. Por otra parte, al este del recinto del CTM se califica una zona como SG-T.13 (zona verde y viario).

El PGOU prescribe la modificación del Plan Especial para la ampliación en su caso a la totalidad del sector original, una vez queden despejadas las dudas existentes sobre la configuración definitiva de la Segunda Ronda Oeste de Málaga.

En Noviembre de 1997 la Fundación CIEDES y el Ayuntamiento de Málaga redactan un Estudio Previo sobre la Segunda Ronda de Circunvalación Oeste de Málaga, donde se propone un trazado de esta vía a nivel esquemático, consensuado con el Ministerio de Fomento y la Consejería de Obras Públicas de la Junta de Andalucía. El trazado propuesto desdobra la Autovía en dos: la Autovía propiamente dicha, que se ubicará (en la zona próxima al CTM) en el sector denominado SG-T.13, y una vía colectora-distribuidora, que se ubicará en el sector SG-T.11. El Estudio Previo aprovecha las reservas viarias incluidas en el PGOU para la 2ª Ronda y otros viales, proponiendo unas modificaciones puntuales. No obstante, estas modificaciones no están todavía incorporadas en el PGOU.

En Septiembre de 1998 el Ayuntamiento de Málaga redacta la 1ª Modificación del Plan Especial del Centro de Transporte de Mercancías, donde se adaptaba la configuración del recinto a las especificaciones contenidas en el Plan General de Ordenación Urbana de Málaga en su revisión de Julio de 1997. Se introduce además la adaptación del límite norte del recinto al nuevo trazado de la 2ª Ronda. Se redacta un informe favorable por parte de la Unidad de Carreteras de Málaga del Ministerio de Fomento, y esta 1ª Modificación se aprueba definitivamente en Abril de 1999.

En el programa de usos de las parcelas que conforman el CTM, se destinó la situada justo al sur de las denominadas campas a la construcción de una estación ITV. Sin embargo, debido a las dificultades existentes para la construcción a corto y medio plazo de una estación de estas características, en Marzo de 2002 se aprueba la denominada “Modificación 1.1 al Plan Especial del Centro de Transporte de Mercancías de Málaga”, consistente en el cambio de uso de esta parcela y su adecuación para la construcción de una nueva nave de almacenamiento y carga fraccionada, la nº 9.

Adicionalmente el Consorcio de CTM Málaga, siguiendo la prescripción del PGOU, planteó en el año 2001 una “2ª Modificación del Plan Especial del CTM” que

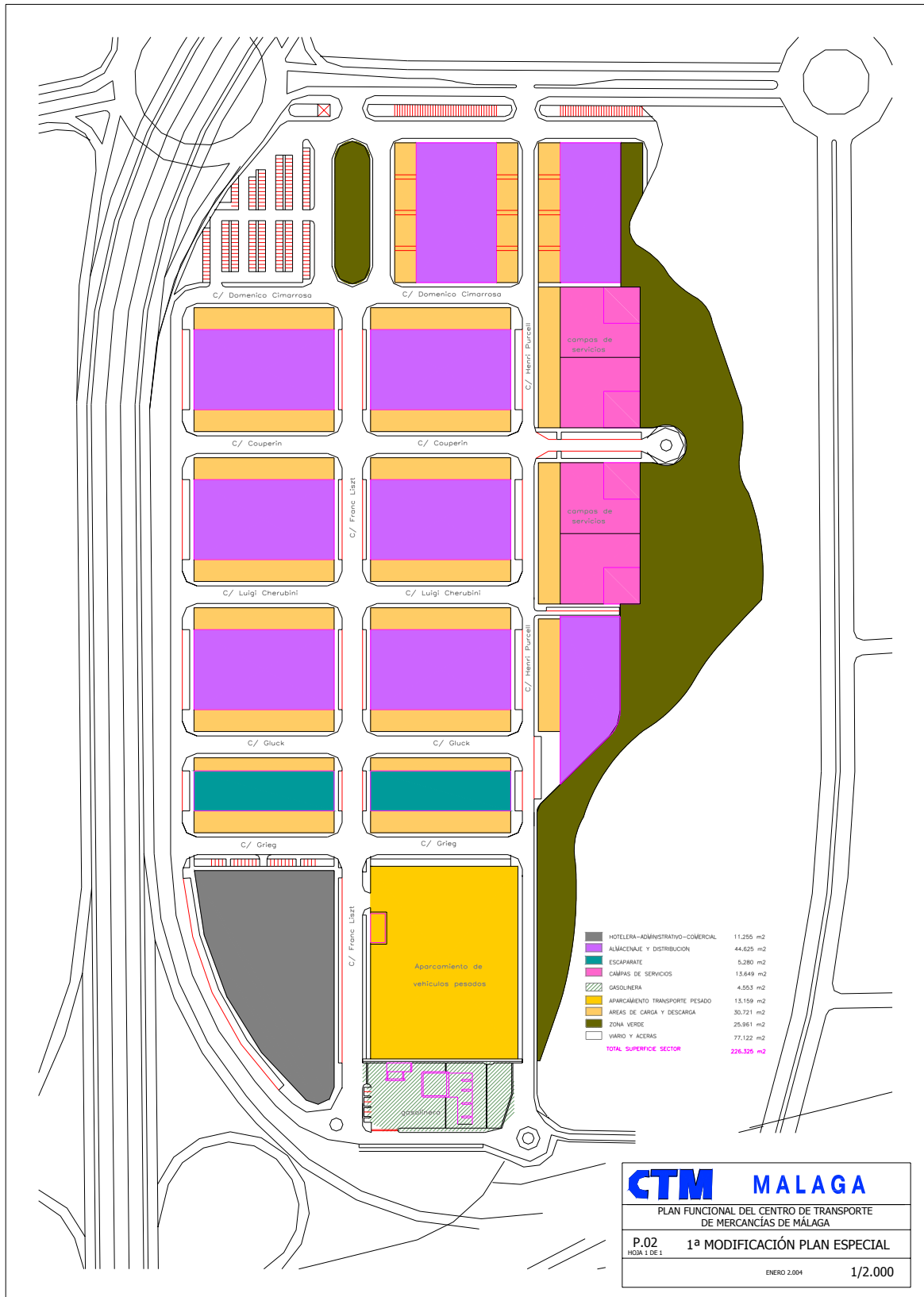
contemplaba la extensión del Centro actual hasta los límites legales marcados por las servidumbres de la nueva Ronda Exterior (MA-40), llegando a elaborar el correspondiente proyecto de urbanización, sometido a la aprobación de la Comisión Provincial de Urbanismo. Esta aprobación quedó supeditada a la modificación de elementos en el Plan General de Ordenación Urbana de Málaga y pendiente de un informe del Ministerio de Fomento (Carreteras), debido a la proximidad de esta actuación a la nueva ronda exterior de Málaga (MA-40).

Una vez conocido el trazado definitivo de la nueva ronda, el redactor del estudio informativo incorporó un nuevo ramal de acceso desde la nueva ronda a la autovía A-357, cuya ejecución afecta directamente a la ampliación propuesta.

Este motivo provocó que el Ministerio de Fomento marque los nuevos límites máximos que puede contemplar la ampliación del Centro de Transporte dentro del actual entorno, lo que obligó a revisar la redacción de la “Modificación 2ª del Plan Especial del Centro de Transporte de Mercancías de Málaga”, que incorporaba una superficie adicional de unos 50.000 m².

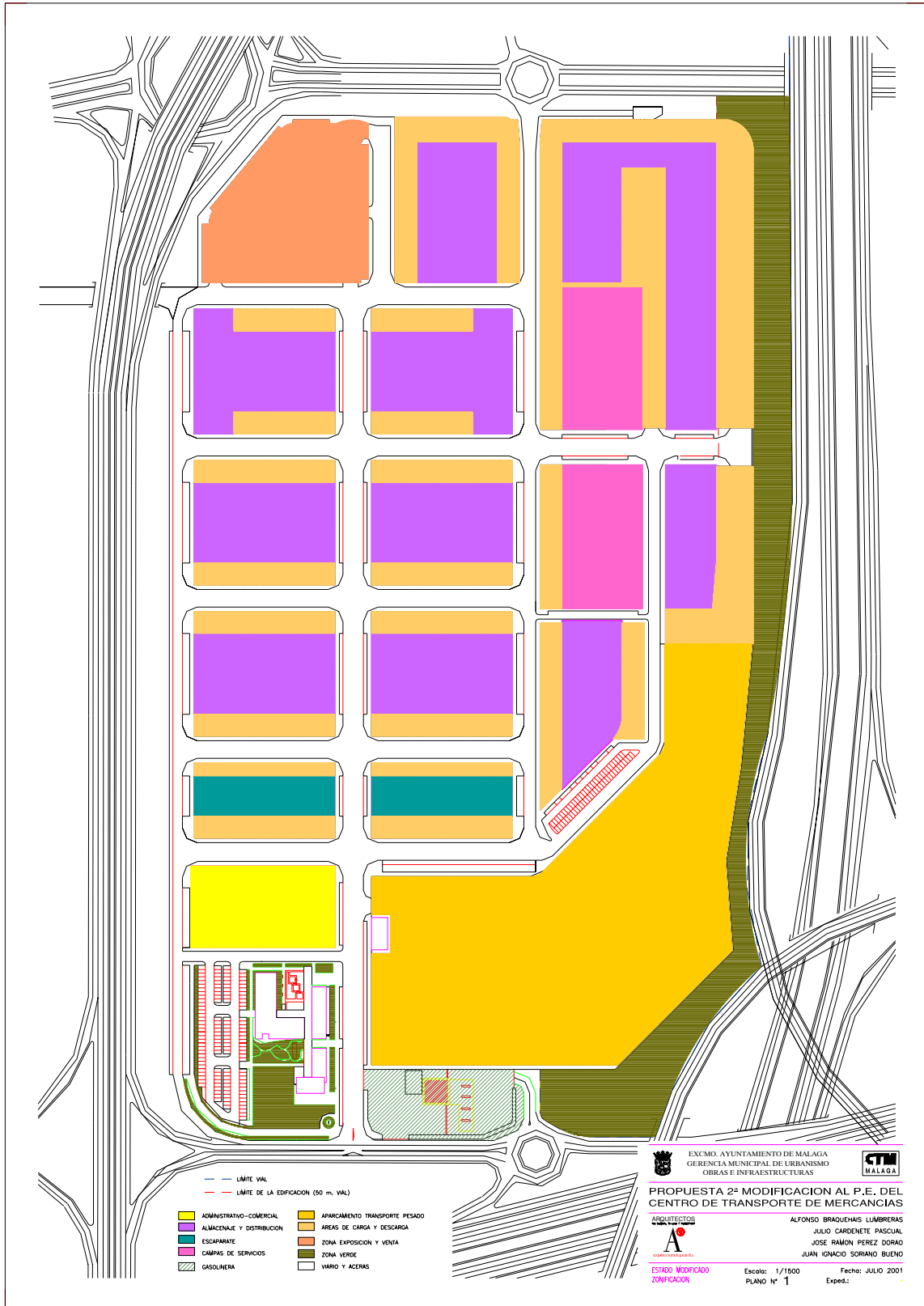
Constatada por el Consorcio CTM Málaga la insuficiencia de la Ampliación del CTM para acoger la fuerte demanda de espacio existente, el Consejo Rector acordó con fecha Abril de 2002 iniciar los contactos con la GMU del Ayuntamiento de Málaga para proceder a la búsqueda del suelo necesario, a la vez que contratar los servicios de una empresa consultora especializada para la realización de un Plan de Viabilidad.

1ª MODIFICACIÓN DEL PLAN ESPECIAL DEL SECTOR I DEL CTM



CTM MALAGA
 PLAN FUNCIONAL DEL CENTRO DE TRANSPORTE DE MERCANCIAS DE MÁLAGA
 P.02 1ª MODIFICACIÓN PLAN ESPECIAL
 HOJA 1 DE 1
 ENERO 2.004 1/2.000

2ª MODIFICACIÓN EL PLAN ESPECIAL DEL SECTOR I DEL CTM



2.3.6. Ampliación del CTM

El CTM de Málaga, cuyo desarrollo se inició a principios de la década de los 90, tiene desarrolladas y comercializadas prácticamente la totalidad de las parcelas logísticas que lo constituyen, por lo que el Consejo Rector aprobó, el 2 de abril de 2002, el inicio de los trabajos para desarrollar una nueva instalación en un lugar apropiado dentro del municipio de Málaga.

Como resultado de este análisis se identificó como localización idónea para su ampliación en una parcela situada en Buenavista, en la zona de Teatinos, apta para una actuación a corto plazo.

Mediante ORDEN de 2 de julio de 2008, el Consejero de Vivienda y Ordenación del Territorio dispone aprobar definitivamente el Proyecto de Delimitación de la de Reserva de Terrenos en esta zona, con una superficie de 39,14 hectáreas y los límites siguientes:

- Al norte: Margen izquierda de la Autovía del Guadalhorce A-357.
- Al este: Dominio Público correspondiente a la margen derecha del arroyo de Merino, límite, a su vez, de un futuro desarrollo del SEPES.
- Al sur: Margen norte del Sistema General planteado por el Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) como Avd. José Ortega y Gasset.
- Al oeste: Margen de la Nueva Ronda Exterior de Málaga, en fase de proyecto.

El PGOU de Málaga clasifica y describe la parcela de Buenavista.

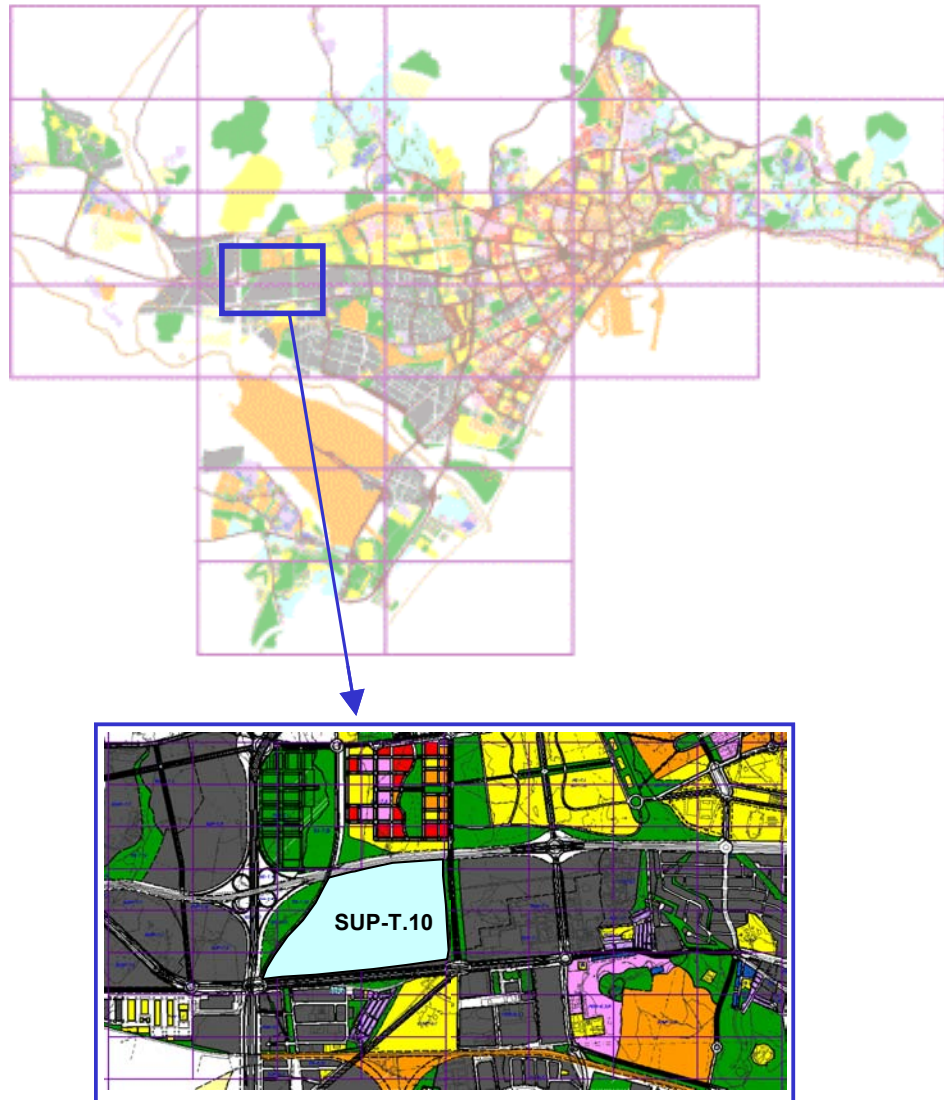
PARCELA “BUENAVISTA”

Ficha según PGOU		
Suelo Urbanizable	PLAN PARCIAL	Zona TEATINOS: T
Identificación	Condiciones de Ordenación	
Código: SUP-T.10	Superficie total (m ²): 857.000	
Denominación: Buenavista	Uso global: Industrial	
Hoja Plano: 13/19	Edificabilidad Bruta (m ² t/m ² s): 0,535	

Comentarios al PGOU:

- La parcela “Buenavista” está clasificada como Suelo Urbanizable.
- Uso global: Industrial.
- Edificabilidad Bruta (m²t/m²s): 0’535

- Desde la oficina del PGOU se valora que una actuación de ampliación del CTM en este ámbito reforzaría el desarrollo urbano de este sector de la ciudad.



Accesibilidad propuesta por el PGOU

- La parcela de la actuación se encuentra en las proximidades del CTM, al otro lado de la Autovía del Guadalhorce que la bordea en su límite norte.
- Al sur está bordeada por la carretera comarcal MA-401.
- La parcela quedará conectada a la nueva Ronda Exterior a través del Enlace-3, punto de intersección con la Autovía del Guadalhorce.
- El acceso a la parcela se realizará por la nueva variante autonómica, que enlaza con la Autovía del Guadalhorce.

3. DEFINICIÓN FUNCIONAL DEL CTM

El presente Plan Funcional tiene por objeto establecer la delimitación y la ordenación del CTM, recogiendo los nuevos condicionantes y necesidades surgidas en los últimos años, por un lado, la nueva delimitación del CTM actual, derivada de la ejecución de la Segunda Ronda de Circunvalación Oeste de Málaga y, por otro lado, la necesidad de ampliación del mismo, en los terrenos seleccionados como más idóneos para tal fin, situados en la finca “Buenavista”, al sureste de la Autovía del Guadalhorce.

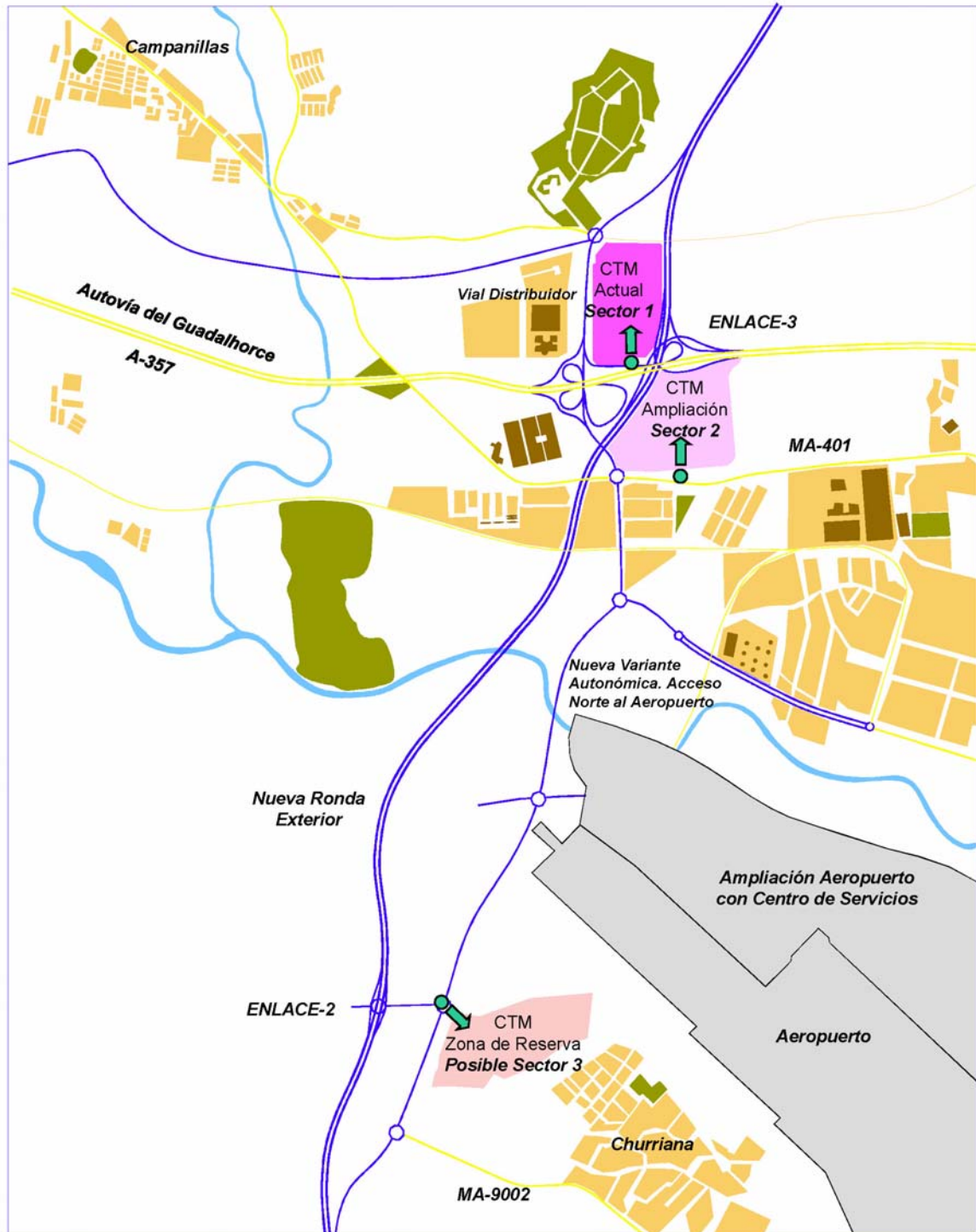
3.1. ESTRUCTURA FUNCIONAL

El CTM de Málaga con una superficie total de 620.281 m² (62'03 Has), se estructura en dos ámbitos diferenciados, sin continuidad espacial pero funcionalmente integrados, articulados por dos de los ejes principales de comunicación de Málaga, la Autovía del Guadalhorce (A-357 de Campillos a Málaga) y la futura Segunda Ronda de Circunvalación Oeste de Málaga, denominada Ronda Exterior (N-340 Autovía del Mediterráneo). Estos ámbitos se denominan por el Plan Funcional **Sector I y Sector II**:

- **El ámbito del Centro de Transporte de Mercancías de Málaga actual (Sector I).** Se sitúa en la finca denominada de Trévez, en el centro del futuro nudo de carreteras constituido por la Autovía del Guadalhorce, la Ronda Exterior y la vía colectora-distribuidora paralela a ésta (denominado Vial Distribuidor). Ocupa una superficie de 272.478 m². En este sector se incluye la ampliación hasta el borde de expropiación de la vía colectora distribuidora de la futura Segunda Ronda de Circunvalación Oeste de Málaga.
- **Sector II.** Localizado al sureste de la Autovía del Guadalhorce que le bordea en su límite norte, dentro de la parcela denominada “BuenaVista” y en proximidad al Sector I. Al sur está limitado por el Sistema General de la Avenida de Ortega y Gasset que recoge el PGOU sobre la carretera comarcal MA-401. Ocupa una superficie de 347.803 m².

ESTRUCTURA FUNCIONAL DEL CTM DE MÁLAGA	
SECTOR I. CTM ACTUAL	272.478 m ²
SECTOR II	347.803 m ²
TOTAL	620.281 m²

ESTRUCTURA FUNCIONAL DEL CTM. SECTOR I Y II



3.2. DEFINICIÓN FUNCIONAL DE SUELO E INSTALACIONES

Los usos planteados para el CTM de Málaga son los siguientes:

3.2.1. Centro Administrativo - Comercial

Concentra los usos específicos de un centro de servicios a las empresas instaladas en el CTM, servicios de asistencia al transportista, centro de comunicaciones, comercio y usos recreativos, restauración, así como equipamientos asistenciales –centro de primeros auxilios, guardería, oficina de empleo-, administrativos y socioculturales.

3.2.2. Naves de Almacenamiento y Distribución

Es el espacio del CTM especializado en las funciones de logística y distribución.

Cuenta con instalaciones específicas preparadas para empresas de carga fraccionada de tamaño medio y pequeño, dedicadas a la distribución en el interior de la ciudad y en el ámbito metropolitano, y con instalaciones específicas de almacenamiento preparadas para grandes operadores logísticos a escala nacional e internacional.

Se trata en ambos casos de naves modulares, con sus correspondientes superficies de carga y descarga (patios de maniobra) subdivisibles en unidades.

3.2.3. Naves de Servicios

Son instalaciones para la ubicación de sedes de concesionarios de vehículos, exposición y venta, representantes del sector del automóvil, accesorios, talleres y servicios al vehículo y centro de formación al transporte.

3.2.4. Estación de Servicio

Situada en las inmediaciones del aparcamiento, con posibilidad de servicio al Centro de Transportes, al resto del polígono y a los vehículos que circulan por los dos ejes principales de circulación que articulan el CTM, la autovía A-357 y la Nueva Ronda Exterior.

3.2.5. Aparcamiento de Vehículos Industriales

Constituye uno de los servicios esenciales del centro. Se trata de un aparcamiento vigilado específico para vehículos pesados y furgonetas.

3.2.6. Campa de servicios

Consistente en naves de tamaño reducido asociadas a superficies cerradas para el aparcamiento y almacén de vehículos.

3.2.7. Zonas Verdes y Espacios Libres y Viales

Estas superficies tienen carácter intrínsecamente público.

3.3. SECTOR I

3.3.1. Accesos

El acceso principal al SECTOR I del CTM se produce desde la Autovía A-357 en dirección desde Málaga hacia Cártama y viceversa, con posibilidad también de acceder desde la carretera MA-405. Solamente se utiliza actualmente el acceso sur del Centro, estando cerrados los accesos de la parte norte.

Se prevé una conexión entre los Sectores I y II a través de un viario de comunicación bajo la Nueva Ronda Exterior de Málaga.

3.3.2. Ordenación

La ordenación del SECTOR I, que incluye el presente Plan Funcional, ocupa una superficie rectangular de unos 700 m de longitud por 400 m de anchura, dentro del recinto de la finca de Trévez, con una superficie total de 272.478 m². En el límite sur del área se encuentra la Autovía del Guadalhorce y en el límite norte, la carretera M-405 a Campanillas. Su límite occidental corresponde con el límite de expropiación de la futura Ronda Exterior Oeste de Circunvalación de Málaga y el oriental con el límite de expropiación de la vía colectora-distribuidora paralela a ésta.

Con respecto a la estructura interior de la urbanización actual, se adoptó una organización espacial modulada según calles transversales, perpendiculares al eje principal, que permiten un acceso directo a las distintas playas de carga y descarga de vehículos, cortadas por un eje interior longitudinal con funciones de distribución interna de los vehículos, apoyado en otros dos perimetrales, formando retícula.

Esta ordenación lleva a una parcelación en unidades de unos 8.060 m², cada una de las cuales alberga un núcleo de nave de almacenaje o de carga fraccionada de 5.250 m² (96 x 54 metros aproximadamente) con sus correspondientes áreas de carga y descarga (naves 1 a 6).

En la parte oriental del ámbito, incluyendo la ampliación prevista, se ha alterado esta disposición para adaptarse a las sucesivas modificaciones del Plan Especial del Centro, disponiendo las naves en sentido longitudinal con las playas de carga y descarga en sentido paralelo al eje principal. Además de las naves nº 7, 8 y 9 ya previstas en la ordenación de la fase actual, en la zona de ampliación de este sector se han dispuesto dos naves adicionales destinadas a almacenamiento y carga fraccionada, la nº 10 y la nº 11, lindando con el límite oriental del ámbito.

El aparcamiento de vehículos pesados actual, que tras la 1ª modificación del Plan Especial se redujo a 12.634 m² y una capacidad de 100 plazas, se amplía con otro recinto hasta los 32.810 m², ocupando la esquina inferior oriental del ámbito. El nuevo aparcamiento contará con una capacidad total aproximada de 300 plazas.

En el frente Sur, y en el enclave de manzana limitado por el eje central de la urbanización Trévez, se ubican las actividades de carácter administrativo, comercial, hostelera y gasolinera.

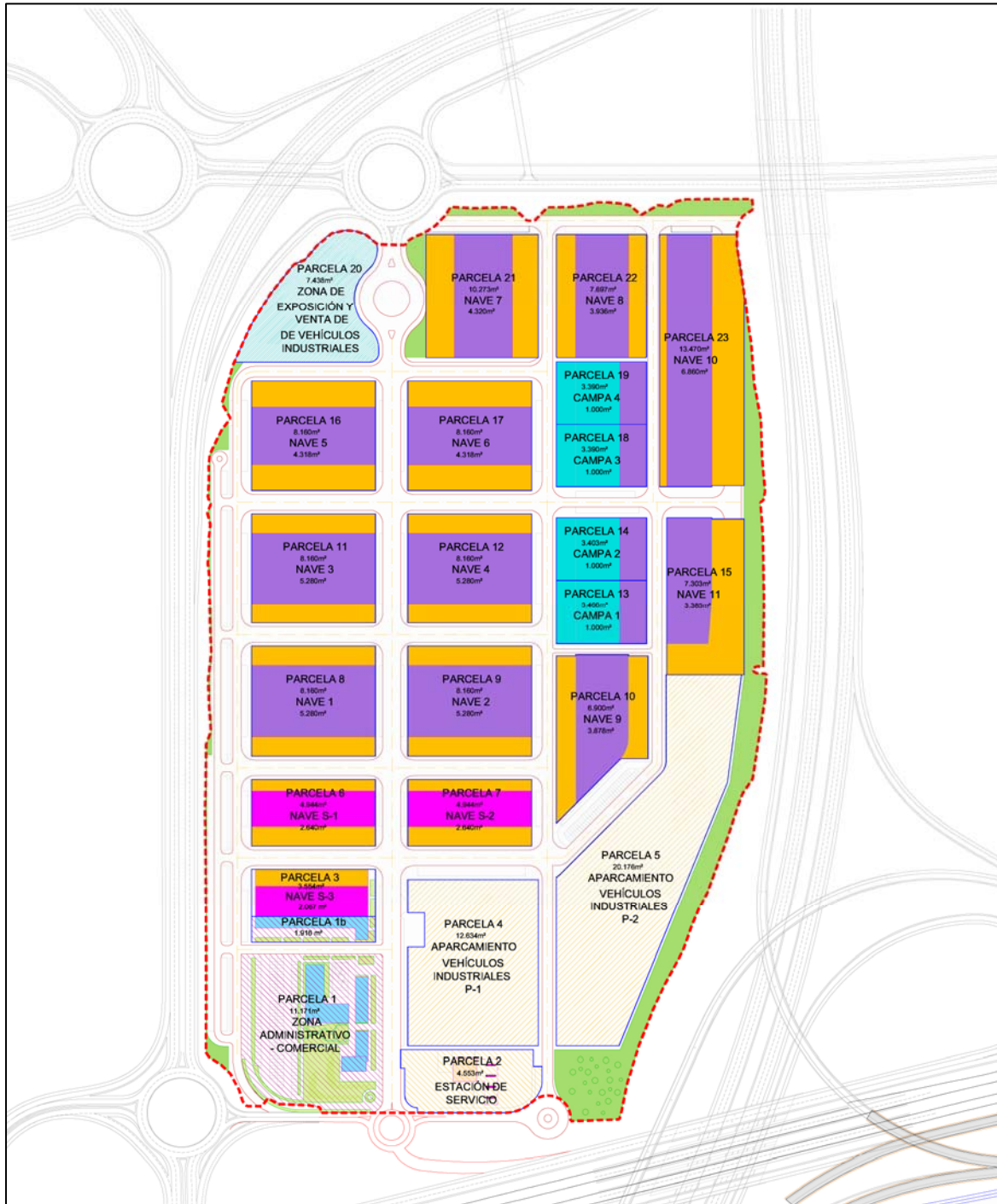
En el extremo Este existen un conjunto de naves con dedicación dirigida a la actividad de carga completa, denominadas campas, situadas entre las naves 8 y 9 (Campas 1 a 4). Se han alejado estas naves del centro de almacenaje para que su actividad no interfiera en las operaciones de carga y descarga de mercancías.

En la parcela situada en el extremo noroeste se localiza la Zona de Exposición y Venta de Vehículos Industriales, con una superficie de 7.438 m².










Salvo en la obligada direccionalidad de los accesos a la terminal desde el enlace, el resto del viario se plantea con doble sentido de circulación, de forma que se facilite un acceso inmediato a los diferentes usos. Las secciones transversales viarias han sido dimensionadas teniendo en cuenta el doble sentido de circulación.

Toda la traza actual del Centro de Transporte queda perfectamente enmarcada entre cuatro elementos de límite: tres ejes viarios constituidos por la carretera MA-405 (de Teatinos a Campanillas) al norte, la autovía A-357 del Guadalhorce al sur y el futuro Vial Distribuidor de la Segunda Ronda Oeste al oeste (actualmente carretera de acceso al Parque Cementerio). Por último, el límite oriental lo constituye el Dominio Público de la futura Segunda Ronda Oeste de Circunvalación de Málaga.

PLANO DE ORDENACIÓN DEL SECTOR I



--- LÍMITE DEL ÁMBITO

- | | |
|---|--|
|  ADMINISTRATIVO-COMERCIAL |  ESTACIÓN DE SERVICIO |
|  ALMACENAJE Y DISTRIBUCIÓN |  ÁREA DE CARGA Y DESCARGA |
|  NAVES DE SERVICIOS |  ZONAS VERDES Y ESPACIOS LIBRES |
|  CAMPAS DE SERVICIOS |  VIARIO Y ACERAS |
|  APARCAMIENTO VEHICULOS INDUSTRIALES | |

3.3.3. Usos programados y dimensionamiento

Los usos programados por este Plan Funcional y su dimensionamiento para el Sector I del CTM son los siguientes:

Zona	Superficie m ²
ZONA ADMINISTRATIVA - COMERCIAL	13.087
NAVES DE ALMACENAJE Y CARGA FRACCIONADA	90.481
NAVES DE SERVICIOS	13.442
ESTACIÓN DE SERVICIO	4.553
ZONA DE EXPOSICIÓN Y VENTA DE V.I.	7.438
APARCAMIENTO DE VEHÍCULOS INDUSTRIALES	32.810
RED VIARIA	83.878
CAMPAS	13.649
ZONAS VERDES Y ESPACIOS LIBRES	13.140
TOTAL	272.478

3.4. SECTOR II

3.4.1. Accesos

El acceso principal a esta ampliación del CTM se establece desde la MA-401 que conecta con el viario perimetral de cierre.

3.4.2. Ordenación

La ordenación de este Sector ocupa una superficie trapezoidal de 347.803 m² en la parte occidental de la parcela de Buenavista. En el límite norte se encuentra la Autovía del Guadalhorce (A-357), al sur la carretera MA-401, al este limita por el arroyo de Merino y al oeste por el trazado de la Nueva Ronda Exterior.

La estructura interior de la urbanización adopta una malla ortogonal modulada según calles transversales a un eje principal distribuidor, que permiten un acceso directo a las distintas parcelas y playas de carga y descarga de vehículos, apoyadas en un viario perimetral que cierra la retícula.

La modulación de parcelas proporcionada por las calles transversales persigue una diversificación en la oferta de instalaciones, con unidades que albergan naves de almacenamiento y distribución que varían entre los 10.638 m² y los 19.080 m², con sus correspondientes áreas de carga y descarga.

El conjunto de instalaciones orientadas a dar servicio a los vehículos y a los transportistas se han situado en la zona de acceso, donde se sitúan el aparcamiento de vehículos pesados, el Centro Administrativo- Comercial, la Estación de Servicio y el Centro de Servicios al vehículo para la ubicación de concesionarios de vehículos, venta de accesorios, talleres y servicios al vehículo, etc.

El Aparcamiento de vehículos pesados, ocupa una superficie de 29.232 m², la Estación de Servicio, 5.696 m², el Centro de Servicios al vehículo cuenta con una parcela de 14.252 m², el Centro Administrativo y Comercial, con una superficie total de 9.082 m²

Junto al Arroyo Merino se ha establecido una banda de protección destinada a Zonas Verdes y Espacios Libres, en continuidad con las establecidas en el conjunto del perímetro del ámbito frente a las infraestructuras viarias.

Este Sector II se ve afectado por las servidumbres de los ejes de comunicación que bordean el ámbito, fundamentalmente la Nueva Ronda, y por la línea de edificación de la nueva autovía.

La totalidad del viario se plantea con doble sentido de circulación, de forma que se facilite un acceso inmediato a las diferentes parcelas e instalaciones.

3.4.3. Usos programados y dimensionamiento

El presente Plan Funcional propone los siguientes usos y dimensionamiento para el Sector II del CTM.

Usos		Superficie (m ²)
LOGÍSTICO		179.571
	Naves de almacenamiento y carga fraccionada	173.619
	Viario interior	5.952
ADMINISTRATIVO - COMERCIAL		9.082
CENTRO DE SERVICIOS AL VEHÍCULO		19.948
APARCAMIENTO DE VEHÍCULOS PESADOS		29.232
SERVICIOS TÉCNICOS		2.580
VIARIO		57.519
ZONAS VERDES Y ESPACIOS LIBRES		49.871
TOTAL		347.803

PLANO DE ORDENACIÓN DEL SECTOR II



* La ordenación interior de las parcelas dotacionales del Sector es indicativa. Corresponde al Plan Especial la determinación de la ordenación definitiva.

LÍMITE ÁMBITO	GASODUCTO EXISTENTE	ADMINISTRATIVO - COMERCIAL	ALMACENAJE Y DISTRIBUCIÓN	ZONAS VERDES Y ESPACIOS LIBRES
LÍMITE DE PARCELAS	CENTRO DE SERVICIOS AL VEHÍCULO	APARCAMIENTO VEHÍCULOS PESADOS	ÁREA DE CARGA Y DESCARGA	VIARIO
PARCELA 1 DENOMINACIÓN DE PARCELAS	NAVES DE SERVICIOS	ESTACIÓN DE SERVICIO	SERVICIOS TÉCNICOS	VIARIO INTERIOR

4. PLAN DE UTILIZACIÓN DE ESPACIOS

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 (BOJA nº 69 de 19 de junio), ya en su exposición de motivos destaca como hecho diferenciador de **los Centros de Transporte de Mercancías** en relación a las Estaciones de Transporte de Mercancías, el que los primeros **deben disponer de dos tipos de espacios o zonas: unas zonas no dotacionales de titularidad pública o privada** destinadas al establecimiento y desarrollo por las empresas del sector del transporte de sus propias actividades e instalaciones, **y otra zona dotacional pública de dominio y uso público** destinada a la prestación de servicios públicos al sector. En contra, las denominadas Estaciones de Transporte de Mercancías disponen tan solo de dicha zona dotacional.

Así mismo, el artículo 12.2 del mismo cuerpo legal distingue entre los espacios de dominio público de carácter dotacional, que se destinarán a acoger actividades prestacionales y de servicios a las empresas del sector del transporte, de aquellas otras zonas destinadas al desarrollo de otras actividades cuya promoción, disposición y explotación se hayan de regir por el Derecho Privado, sean de titularidad pública o privada.

En este sentido, en el CTM de Málaga se distinguen dos zonas claramente diferenciadas (véanse planos adjuntos), una con carácter dotacional público y otra con carácter no dotacional de titularidad pública o privada. Así mismo, se distinguen viales y zonas libres.

La totalidad de las zonas dotacionales, así como el viario y zonas libres incluidas en el Presente Plan Funcional se adscribe a la entidad gestora del Centro de Transporte de Mercancías de Málaga.

4.1. SECTOR I

4.1.1. Zona Dotacional

Esta zona que es de **dominio y uso público**, está destinada al desarrollo de actividades prestacionales y de servicios a las empresas del sector del transporte. Estas actividades son aquellas que se consideran indispensables para el correcto desarrollo del Centro de Transporte.

La zona dotacional se adscribe a la entidad gestora del CTM de Málaga.

Esta zona comprende las siguientes parcelas y/o actividades:

- a) **Aparcamiento de vehículos industriales.** Consta de dos parcelas, de 12.634 m² y 20.176 m² de superficie, y una capacidad aproximada para 300 plazas de aparcamiento. Es explotada directamente por la entidad gestora del centro mediante abonos mensuales y rotación por horas.
- b) **Zona de exposición y venta de vehículos industriales.** Corresponde a una parcela situada al norte del CTM de 7.438 m².
- c) **Zona administrativo-comercial.** Consta de dos parcelas. En la parcela 1a, de 11.171 m², existe un edificio de oficinas, con sala de reuniones, un restaurante y cinco locales comerciales, así como un parking para turismos. Se ha ejecutado también la construcción de la 2ª fase del Edificio, que dota al Centro con nuevos espacios para oficinas y locales comerciales. En la parcela 1b, de 1.916 m², se prevé un edificio con aulas de formación y un auditorio. Todos estos espacios se explotan por la entidad gestora del centro a través de arrendamientos.
- d) **Naves de servicios.** Tres naves (S-1, S-2 y S-3), con sus correspondientes zonas de aparcamiento, destinadas a actividades de reparación de vehículos, concesionarios y otros servicios dirigidos fundamentalmente al vehículo.
- e) **Estación de servicio.** Esta parcela es explotada por la compañía petrolera CEPSA, a través de una concesión administrativa por 25 años.

SUPERFICIES ZONA DOTACIONAL PÚBLICA. SECTOR I

DENOMINACIÓN	Superficie (m ²)
APARCAMIENTO DE VEHÍCULOS INDUSTRIALES	32.810
ZONA DE EXPOSICIÓN Y VENTA DE V.I.	7.438
ZONA ADMINISTRATIVA - COMERCIAL	13.087
NAVE DE SERVICIOS S-1	4.944
NAVE DE SERVICIOS S-2	4.944
NAVE DE SERVICIOS S-3	3.554
ESTACIÓN DE SERVICIO	4.553
TOTAL	71.330

4.1.2. Zona de Parcelas Logísticas

Esta zona del SECTOR I, está constituida por las **parcelas de titularidad pública o privada** destinadas al establecimiento de empresas del sector del transporte, y **su promoción, disposición y explotación se registrará por el derecho público o privado.**

Esta zona comprende las siguientes parcelas y/o actividades:

- a) **Naves de almacenamiento y carga fraccionada.** Once naves, con sus correspondientes zonas de aparcamiento/carga/descarga, destinadas a las actividades de almacenamiento y carga fraccionada. Estas instalaciones podrán ser de titularidad pública o privada. De éstas, tres naves (nº 1, 2, 8) son explotadas en la actualidad directamente por la entidad gestora del centro mediante arrendamientos. Para el resto de parcelas se podrá optar por la fórmula de comercialización que se estime más conveniente. Si se realiza mediante derechos de superficie, la construcción de las naves y su explotación las realiza directamente la empresa cesionaria del derecho. A la finalización del derecho, tanto las parcelas como las instalaciones construidas en ellas revierten a titularidad de la entidad gestora del centro.
- b) **Campas.** Cuatro parcelas consistentes en naves de reducido tamaño asociadas a superficies cerradas para el aparcamiento de vehículos, destinadas a la actividad de carga completa. Se encuentran ocupadas en la actualidad por cuatro empresas. La cesión del suelo se ha realizado mediante derechos de superficie con una duración de 25 años y pago mensual. La construcción de las naves y su explotación las realiza directamente la empresa cesionaria del derecho. A la finalización del derecho, tanto las parcelas como las instalaciones construidas en ellas revierten a titularidad de la entidad gestora del centro.

SUPERFICIES ZONA DE PARCLEAS LOGÍSTICAS. SECTOR I

DENOMINACIÓN	Superficie m ²
NAVES DE ALMACENAMIENTO Y CARGA FRACCIONADA	90.481
CAMPAS	13.649
TOTAL	104.130

4.1.3. Zonas libres y viario

Esta zona comprende, tanto las zonas verdes y las destinadas a aparcamientos, como la red viaria (calzada y aceras).

ZONAS LIBRES Y VIARIO. SECTOR I

Zona	Superficie m ²
ZONAS VERDES Y ESPACIOS LIBRES	13.140
RED VIARIA	83.878
TOTAL	97.018

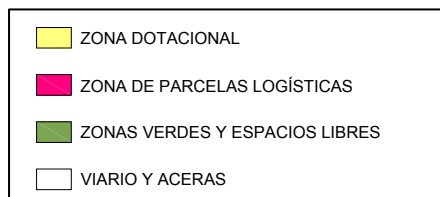
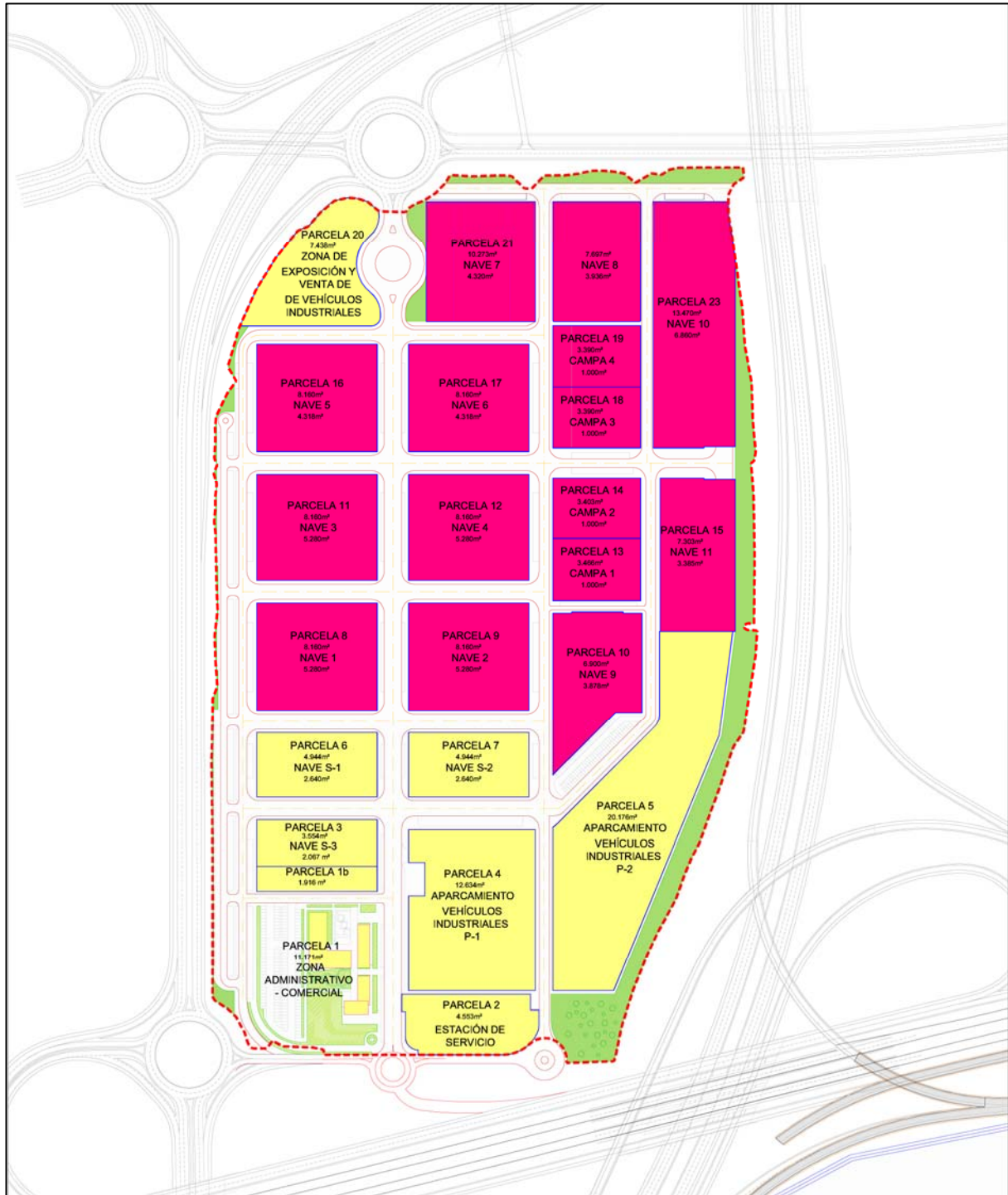
4.1.4. Cuadro resumen de superficies

Partimos de una superficie total de 272.478 m², obteniendo el siguiente cuadro resumen de superficies en el CTM de Málaga.

RESUMEN DE SUPERFICIES. SECTOR I

Zona	Superficie m ²	% Bruto	m ² Netos	% Neto
ZONA DOTACIONAL	71.330	26,18%	71.330	37,82%
ZONA DE PARCELAS LOGÍSTICAS	104.130	38,22%	104.130	55,21%
ZONAS VERDES Y ESPACIOS LIBRES	13.140	4,82%	13.140	6,97%
RED VIARIA	83.878	30,78%		
TOTAL	272.478	100,00%	188.600	100,00%

SECTOR I. ZONAS DOTACIONALES Y NO DOTACIONALES



4.2. SECTOR II

4.2.1. Zona Dotacional

De forma análoga a la del SECTOR I, esta zona es **de dominio y uso público**, y está destinada al desarrollo de actividades prestacionales y de servicios a las empresas del sector del transporte.

Esta zona dotacional se adscribe asimismo a la entidad gestora del CTM de Málaga.

La zona dotacional de este sector comprende las siguientes parcelas y/o actividades:

- a) **Aparcamiento de vehículos industriales.** Parcela que cuenta con 29.232 m² y capacidad aproximada para 250 plazas de aparcamiento. Será explotada directamente por la entidad gestora mediante abonos mensuales y rotación por horas.
- b) **Zona Administrativa-Comercial.** Esta parcela, de 9.082 m², albergará un edificio de oficinas, un centro de negocios y locales comerciales con aparcamiento para turismo. Estos espacios se explotarán directamente por la entidad gestora mediante arrendamientos.
- c) **Centro de Servicios al Vehículo**

En esta parcela de 19.948 m² (parcela 8) se integran las siguientes actividades:

Naves de servicios. Se trata de una parcela de 14.252m² (8.1), que alberga dos nave con su correspondiente zona de aparcamiento, destinada a actividades de reparación de vehículos, concesionarios y otros servicios dirigidos al vehículo.

Estación de servicio. Esta parcela de 5.696 m² (8.2) será explotada por la compañía petrolera que resulte adjudicataria a través de una concesión administrativa por 25 años.

SUPERFICIES ZONA DOTACIONAL PÚBLICA. SECTOR II

DENOMINACIÓN	Superficie m²
ADMINISTRATIVO - COMERCIAL	9.082
CENTRO DE SERVICIOS AL VEHÍCULO	19.948
APARCAMIENTO DE VEHÍCULOS PESADOS	29.232
SERVICIOS TÉCNICOS	2.580
TOTAL	60.842

4.2.2 Zona de Parcelas Logísticas

Esta zona del Sector II, está constituida por las **parcelas de titularidad pública o privada** destinadas al establecimiento de empresas del sector del transporte, **y su promoción, disposición y explotación se registrará asimismo por el derecho público o privado.**

Esta zona del Sector II comprende las siguientes parcelas y/o actividades:

- a) **Naves de almacenamiento y carga fraccionada.** Ocho naves, con sus correspondientes zonas de aparcamiento/carga/descarga, destinadas a las actividades de almacenamiento y carga fraccionada. Estas instalaciones podrán ser de titularidad pública o privada. La entidad gestora del centro, en función de las circunstancias del mercado, podrá construir y alquilar las instalaciones, explotándolas directamente, ceder el derecho de superficie, o vender directamente las parcelas urbanizadas, en cuyo caso pasarán a ser de titularidad privada. En el caso del derecho de superficie la construcción de las naves y su explotación las realiza directamente la empresa cesionaria del derecho. A la finalización del derecho, tanto las parcelas como las instalaciones construidas en ellas revierten a titularidad de la entidad gestora.

SUPERFICIE ZONA DE PARCELAS LOGÍSTICAS. SECTOR II

DENOMINACIÓN		Superficie m ²
LOGÍSTICO		179.571
	Naves de almacenamiento y carga fraccionada	173.619
	Viario interior	5.952
TOTAL		179.571

4.2.3 Zonas libres y viario

Esta zona comprende, tanto las zonas libres (espacios verdes) como la red viaria (calzada y aceras).

Zona	Superficie m ²
VIARIO	57.519
ZONAS VERDES Y ESPACIOS LIBRES	49.871
TOTAL	107.390

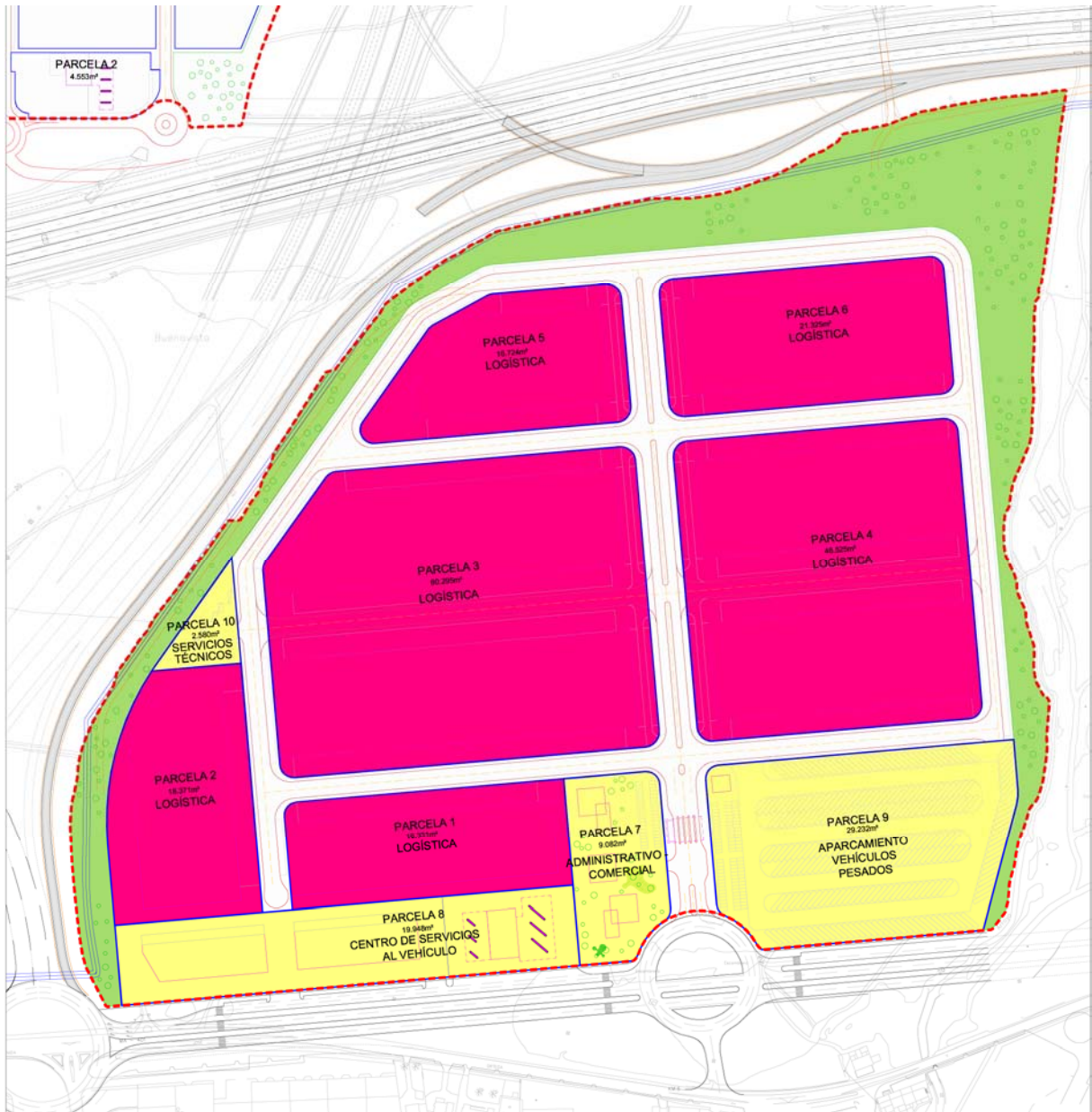
4.2.4 Cuadro resumen de superficies

Partimos de una superficie total de 347.803 m², obteniendo el siguiente cuadro resumen de superficies en el CTM de Málaga.

RESUMEN SUPERFIES. SECTOR II

Zona	Superficie m ²	% Bruto	m ² Netos	% Neto	
ZONA DOTACIONAL	60.842	17,49%	60.842	20,42%	
LOGÍSTICO	179.571	51,63%	179.571	60,27%	
	Naves de almacenamiento y carga fraccionada	173.619	49,92%	173.619	58,27%
	Viario interior	5.952	1,71%	5.952	2,00%
VIARIO	57.519	16,54%	57.519	19,31%	
ZONAS VERDES Y ESPACIOS LIBRES	49.871	14,34%			
TOTAL	347.803	100,00%	297.932	100,00%	

SECTOR II. ZONAS DOTACIONALES Y NO DOTACIONALES



--- LÍMITE ÁMBITO

== GASODUCTO EXISTENTE

■ ZONA DOTACIONAL

■ ZONAS VERDES Y ESPACIOS LIBRES

■ ZONA DE PARCELAS LOGÍSTICAS

□ VIARIO

— LÍMITE DE PARCELAS

PARCELA 1 DENOMINACIÓN DE PARCELAS

5. PROGRAMACIÓN DE LA ACTUACIÓN

5.1. SECTOR I

Respecto al programa de usos de las distintas parcelas que conforman el Centro de Transporte de Mercancías de Málaga actual y ampliación, Sector I, faltan por ejecutarse o están en proceso de comercialización las siguientes:

5.1.1. Actuaciones previstas en el CTM actual aún por ejecutar:

- Nave de Servicios S-3. Situada en la parcela 3. Destinada a actividades de servicio al vehículo. Actualmente se están manteniendo contactos comerciales para la explotación de esta parcela.
- Edificio Administrativo-Comercial (Parcela 1b). Destinada a la construcción de un centro polivalente terciario destinado a aulas de formación al transporte. Su ejecución se contempla como la 3ª fase del entorno administrativo-comercial.

5.1.2. Nuevas actuaciones propuestas por el Plan Funcional. (Ampliación del CTM Actual)

- Aparcamiento de Vehículos Industriales P-2. Esta parcela tiene una superficie de 20.176 m², con una capacidad de unas 200 plazas de aparcamiento. Se encuentra en la parcela 5.
- Dos naves de almacenamiento y carga fraccionada. Se acometerá la construcción tanto de la nave nº 10 (12.659 m² de parcela) como la nº 11 (7.303 m² de parcela) por parte de las empresas adjudicatarias del derecho de superficie sobre las parcelas en las que se ubicarán. Estas naves se localizan dentro de las parcelas 23 y 15 respectivamente.

5.2. SECTOR II

El desarrollo de este sector se ha previsto en dos fases, debido a una serie de factores, por un lado la necesidad de urbanizar las distintas zonas del centro para disponer de unas existencias de suelo que se puedan comercializar con agilidad, y por otro lado reducir el volumen de inversión inicial necesario para acometer una urbanización completa.

Los hitos previstos en el desarrollo del centro condicionan los ritmos de financiación y su viabilidad económica, pero en cualquier caso estarán sujetos a la evolución de la demanda de este tipo de instalaciones en el periodo considerado.

Las dos fases consideradas son las siguientes:

5.2.1. 1ª Fase: Desde el año 2010 al año 2013

En esta fase se realizará la urbanización completa del Sector II a excepción del aparcamiento de vehículos pesados. Se realizarán asimismo las conexiones exteriores, iniciando su comercialización. En este periodo se ha previsto tener, por lo menos, un 75% del suelo logístico ocupado.

En esta fase se acometerán por tanto las siguientes actuaciones:

- Accesos y conexiones exteriores.
- Urbanización y sistemas básicos de infraestructuras.
- Centro Administrativo y Comercial – Área de Servicios (Incluye edificio para locales comerciales y restauración).
- Estación de Servicio.
- Nave de Servicios.
- Naves Logísticas.

5.2.2. 2ª Fase: Desde el año 2013

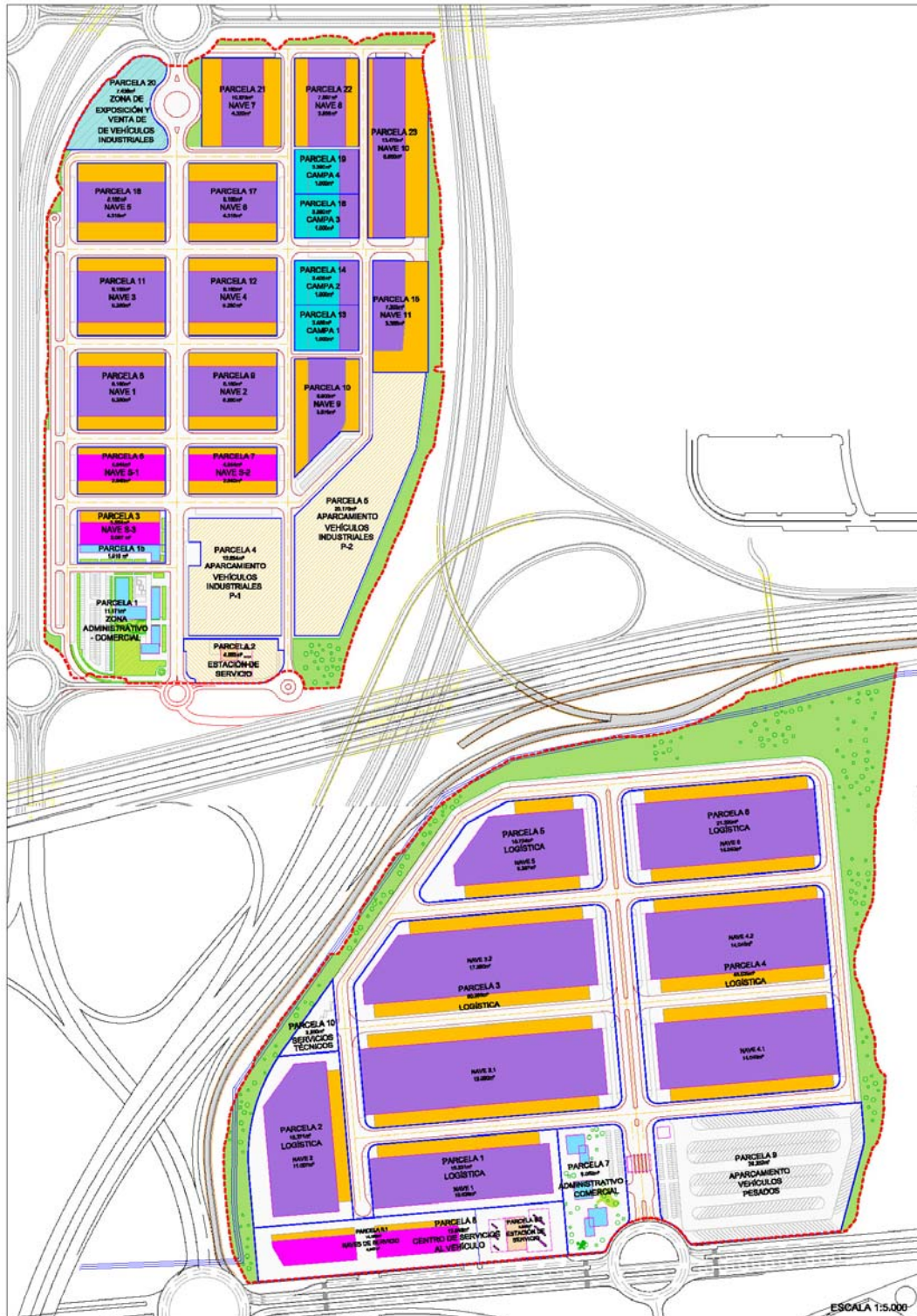
En esta fase se realizará la urbanización restante, que incluye el Aparcamiento de Vehículos Industriales y la 2ª Fase del Centro Administrativo y Comercial. Se prevé ocupar el 25% del suelo logístico restante.

En esta fase se acometerán las siguientes actuaciones:

- Urbanización Aparcamiento de Vehículos Industriales.

6. PLANO DE IMAGEN POSIBLE

El siguiente plano muestra, con carácter indicativo, una posible imagen final de los Sectores I y II del Centro de Transportes de Mercancías de Málaga.



La ordenación interior del Sector es indicativa. Corresponde al Plan Especial la determinación de la ordenación definitiva.

7. MODELO DE GESTIÓN DEL CTM AMPLIADO

Para la explotación comercial del Centro de Transportes de Mercancías en su desarrollo inicial (finca de Trévez, Sector I), la Junta de Andalucía, a través de la Consejería de Obras Públicas y Transportes, y el Ayuntamiento de Málaga constituyeron con carácter indefinido, el “Consortio Centro de Transportes de Mercancías de Málaga” (CTM).

Este Consorcio constituye una entidad de Derecho Público, dotada de personalidad jurídica independiente de la de sus miembros, patrimonio propio y administración autónoma, y se rige por los Estatutos publicados en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía número 119 de septiembre de 1995.

Por otra parte, el pasado mes de diciembre de 2010 se constituyó la sociedad mercantil Red Logística de Andalucía S.A., sociedad instrumental de la Agencia Pública de Puertos, con el objeto de impulsar y gestionar de manera coordinada y complementaria la totalidad de las áreas logísticas previstas en el Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía (PISTA). Esta sociedad se hará cargo con carácter indefinido de la explotación comercial de la ampliación del Área Logística de Málaga (finca Buenavista, Sector II).

Según el Art. 22.1 de la Ley 5/2001, por la que se regulan las áreas de transporte de mercancías en la Comunidad Autónoma de Andalucía, las funciones de dirección y gestión de las áreas logísticas de interés autonómico corresponden a la Administración de la Comunidad Autónoma de Andalucía que las desarrollará mediante la Agencia Pública de Puertos de Andalucía, la cual podrá ejercer dichas funciones directamente, por sí misma o a través de sociedades mercantiles de ella dependientes, así como también indirectamente, mediante concesión o a través de las demás técnicas previstas en la legislación aplicable.

En virtud de lo anterior, sin perjuicio de las fórmulas definidas en el presente Plan Funcional para la explotación del Sector I y el Sector II del Área Logística de Málaga, el modelo de gestión podrá ser modificado a cualquiera de las fórmulas admisibles en derecho.

8. ESTUDIO ECONÓMICO FINANCIERO

En el Anejo 4 se desarrolla con detalle la metodología y las hipótesis consideradas para el estudio económico-financiero. Se recogen en esta apartado un resumen de los resultados obtenidos.

8.1. Criterios Generales

- **Criterios básicos**
 - Plazo: 20 años, considerando el año 2011 como año 1
 - Inflación media interanual: 2 %
 - Tasa de descuento del accionista: 8%
 - Valor de liquidación al final del periodo de estudio: 7 veces el EBITDA o BAIIA del último año
- Se han considerado **dos Hipótesis de estudio:**
 - **Estudio Conjunto del CTM de Málaga:** en este se consideran todas los costes e ingresos del actual Centro de Transporte, incluyendo a su vez todos las inversiones, gastos e ingresos de la ampliación en los nuevos terrenos.
 - **Estudio de la Ampliación del CTM de Málaga:** en este supuesto se ha considerado sólo el estudio económico financiero de la Ampliación del CTM de Málaga
- **Hipótesis de Costes de Suelo.**
 - **Coste de suelo como inversión:** en esta hipótesis se considera que la sociedad compra el suelo en el año 2011, por lo que se deducirá su coste en los flujos de caja.
 - **Coste de suelo como aportación:** en este caso la sociedad recibe los terrenos, por lo que se considera una aportación no dineraria, es decir, se incrementa el activo con el valor de mercado de los terrenos y se amplía el capital social de la sociedad por el mismo importe. No se produce ningún ajuste ni en los flujos de tesorería ni en la cuenta de resultados.

- **Modalidad de productos:**

Se han considerado los siguientes productos:

- **Productos en alquiler:**

- CTM Actual: Naves 1, 2 y 8; Zona Administrativa-Comercial, Parking de vehículos industriales y su ampliación, y la Zona de Exposición y venta.
- Ampliación en los nuevos terrenos: Centro Administrativo y comercial; Parking de vehículos pesados..

- **Derechos de superficies sobre la parcela o concesión equivalente:**

- CTM Actual: Naves 3, 4, 5, 6, 7 y 9; Talleres: S1 y S2; Campas de la 1 a la 4, Gasolinera.
- Nuevas naves en los terrenos actuales: Naves 10 y 11 y Taller S3
- Ampliación en los nuevos terrenos: Nave de Servicios, Estación de servicio y Servicios Técnicos.
- **Naves 1-6 como derechos de superficie:** se considera que las naves de la 1-6 de la ampliación van a comercializarse como derechos de superficies recibiendo un pago anual por la parcela y un pago anual en concepto de gastos de comunidad.

- **Ritmo de inversión:**

- En el año 2011 se realizan en el CTM actual las siguientes inversiones
 - Compra del suelo
 - Aparcamiento de vehículos industriales
 - Otras inversiones
- Las obras de urbanización de la ampliación del CTM actual (Sector I), se prevén también para el 2011.
- Las inversiones de la ampliación en los nuevos terrenos (Sector II) se realizarán en su mayor parte en el 2011 (accesos y urbanización), dejando la urbanización del Aparcamiento de vehículos pesados, centro de servicios al vehículo, del centro administrativo y comercial y servicios técnicos para el 2012.

- **Ritmo de comercialización:**
 - **Escenario Proactivo:** se considera una hipótesis optimista en la comercialización de las Naves, Talleres y Campas de la nueva ampliación.
 - **Escenario Tendencial:** es un escenario de Comercialización Conservador considera que el proceso de comercialización se llevará a cabo de forma más lenta

- **Financiación Externa**
 - La fórmula de financiación adoptada, debe contribuir a elevar los ratios de rentabilidad de los accionistas. Se ha adoptado el siguiente modelo de financiación siguiendo las instrucciones de la Dirección del Estudio:
 - **En el primer año del estudio se considera que el 100% del déficit de tesorería es aportado con Fondos Propios** de tal manera que el **resto de los déficit de tesorería** de los siguientes años **se cubren con financiación externa**. El tipo de interés de la deuda aplicado es de un 6%.
 - Se han incluido la **devolución del siguiente préstamo:**
 - Préstamo del año 2002: 841.417 €. Tipo de interés: 2,91%. Periodo de 12 años.

- **Datos que no se han considerado en el presente estudio:**
 - No se ha considerado el IVA.
 - No se ha considerado circulante.

8.2. Resumen de Costes e Inversiones

INVERSIONES Y GASTOS	
CTM ACTUAL (SECTOR I)	
Personal	239.277,6 €
Seguridad	216.701,6 €
A.P.P., Ediciones, A.C.T.E	16.602,0 €
Reparaciones, Mantenimiento y Limpieza	134.462,1 €
Suministros y otros	118.697,4 €
Reuniones, viajes e indemnizaciones	2.542,1 €
Gastos financieros y seguros	47.632,8 €
Estudios y Trabajos Técnicos	28.322,4 €
Impuestos	36.983,2 €
Convenios con instituciones	12.337,9 €
Cursos de Formación	7.180,3 €
AMPLIACION CTM ACTUAL (Sector I)	
Costes de suelo	697.346,5 €
Aparcamientos de Vehículos Industriales	617.385,6 €
Ampliación CTM (estudios y proyectos)	114.129,6 €
Otras inversiones	242.247,3 €
Urbanización	1.207.231,2 €
SECTOR II	
Costes de suelo	17,9 €/m2
Centro de Servicios al Vehículo y C.Administrativo Comercial	888.318,00 €
Aparcamiento de vehículos pesados	894.499,20 €
Servicios Técnicos	78.948,00 €
Urbanización	10.642.771,80 €
Proyectos, DO y estudios técnicos	409.076,59 €
Licencias de Obra	421.309,49 €
Gastos varios	46.811,95 €
OTROS COSTES	
Personal	36.343,20 €
Seguridad	216.701,57 €
Reparaciones, Mantenimiento y Limpieza	171.633,38 €
Suministros y otros	151.510,57 €

8.3. Resumen de Ingresos

PRODUCTO			Ingresos Anuales (€)
CTM ACTUAL (SECTOR I)	Precio	Comunidad	1.298.918
Naves arrendadas			503.232,0
Nave 1	29,0 €/m2	3,00 €/m2 nave.	168.960,0
Nave 2	29,0 €/m2	3,00 €/m2 nave.	168.960,0
Nave 8	39,0 €/m2	3,00 €/m2 nave.	165.312,0
Derechos de superficies	,0 €/m2	3,00 €/m2 nave.	90.834,0
Naves de servicios	4,7 €/m2	3,00 €/m2 nave.	61.918,1
Campas	4,8 €/m2	3,00 €/m2 nave.	73.811,7
Otros			569.121,9
Zona Administrativa (€ anuales)	246.676,54 €	52.670,52 €	299.347,1
Parking vehículos industriales (€ anuales)	169.598,67 €	- €	169.598,7
Gasolinera	89.426,52 €	10.749,60 €	100.176,1
AMPLIACION CTM ACTUAL (Sector I)			3.380.540
Derecho de Superficies (Naves 10 y 11)	126,6 €/m2	3,00 €/m2 nave.	2.660.743,1
Otros			719.797,2
Zona de Exposición y venta (€ anuales)	14.864,60 €	6.924,24 €	21.788,8
Nave S-3	64,0 €/m2	3,00 €/m2 nave.	358.811,0
Ampliación Parking Vehículos (€ anuales)	339.197,34 €		339.197,3
SECTOR II			3.890.358
Derechos de superficies	14,0 €/m2	1,91 €/m2 parcela.	2.762.642,0
Naves de servicios	14,0 €/m2	1,91 €/m2 nave.	209.038,8
Otros			918.677,6
Centro Administrativo Comercial (€ anuales)	547.200,00 €	1,91 €/m2 nave.	558.672,6
Parking de vehículos pesados (€ anuales)	235.980,50 €	1,91 €/m2 parcela.	291.874,9
Servicios Técnicos (€ anuales)	18.149,31 €	1,91 €/m2 parcela.	23.082,5
Estación de servicios (€ anuales)	34.156,36 €	1,91 €/m2 parcela.	45.047,7
TOTAL			8.569.816

* En el estudio económico se considera que durante el plazo del estudio sólo se llega a comercializar anualmente el 80% de esta cantidad.

8.4. Resumen de Resultados

A continuación se muestra un resumen de los principales resultados del análisis económico financiero.

Se resume los resultados para la hipótesis de financiación con amortización anticipada de los préstamos. Como se ha expuesto esta hipótesis utiliza el excedente de tesorería para amortizar anticipadamente los préstamos aumentándose el monto de las devoluciones los primeros años y por tanto, reduciéndose el plazo de devolución de los mismos.

- **Escenario Proactivo**

ESCENARIO PROACTIVO. CONJUNTO		
	DERECHO DE SUPERFICIE	
	SUELO:INVERSION	SUELO: APORTACION
VOLUMEN TOTAL DE INVERSION +COSTES	49.193.803 €	42.288.173 €
RESULTADOS DEL CASH FLOW OPERATIVO		
VAN (al WACC)	38.794.794 €	44.427.270 €
TIR	21,4%	30,3%
PUNTA DE FINANCIACIÓN	-19.257.576 €	-12.213.833 €
PERIODO DE RETORNO	2.017	2.016
RESULTADOS DEL ACCIONISTA		
VAN (8%)	34.412.276 €	39.612.979 €
TIR	-	48%
PERIODO DE RETORNO	2014	2013

ESCENARIO PROACTIVO. AMPLIACION		
	DERECHO DE SUPERFICIE	
	SUELO:INVERSION	SUELO: APORTACION
VOLUMEN TOTAL DE INVERSION +COSTES	29.961.416 €	23.753.132 €
RESULTADOS DEL CASH FLOW OPERATIVO		
VAN (al WACC)	18.654.801 €	22.737.362 €
TIR	13,5%	18,4%
PUNTA DE FINANCIACIÓN	-20.053.723 €	-13.721.274 €
PERIODO DE RETORNO	2.020	2.018
RESULTADOS DEL ACCIONISTA		
VAN (8%)	15.053.265 €	17.186.781 €
TIR	-	20%
PERIODO DE RETORNO	2020	2018

- Escenario Tendencial

ESCENARIO TENDENCIAL. CONJUNTO		
	DERECHO DE SUPERFICIE	
	SUELO:INVERSION	SUELO: APORTACION
VOLUMEN TOTAL DE INVERSION	49.193.803 €	42.288.173 €
RESULTADOS DEL CASH FLOW OPERATIVO		
VAN (al WACC)	34.977.094 €	40.388.228 €
TIR	19,4%	27,0%
PUNTA DE FINANCIACIÓN	-19.257.576 €	-12.213.833 €
PERIODO DE RETORNO	2.018	2.016
RESULTADOS DEL ACCIONISTA		
VAN (8%)	30.657.206 €	35.760.164 €
TIR	-	40,4%
PERIODO DE RETORNO	2015	2014

ESCENARIO TENDENCIAL. AMPLIACION		
	DERECHO DE SUPERFICIE	
	SUELO:INVERSION	SUELO: APORTACION
VOLUMEN TOTAL DE INVERSION	29.961.416 €	23.753.132 €
RESULTADOS DEL CASH FLOW OPERATIVO		
VAN (al WACC)	16.299.002 €	19.084.031 €
TIR	11,7%	15,8%
PUNTA DE FINANCIACIÓN	-20.357.854 €	-14.025.405 €
PERIODO DE RETORNO	2.021	2.019
RESULTADOS DEL ACCIONISTA		
VAN (8%)	11.713.792 €	13.057.581 €
TIR	-	16,8%
PERIODO DE RETORNO	2020	2.021

9. DETERMINACIONES DEL PLAN FUNCIONAL

Señalar que el Plan Funcional, vistas sus determinaciones, no es un documento urbanístico, y que respecto a la planificación urbanística de los centros de transporte de mercancías el Artículo 16 de la Ley 5/2001 establece lo siguiente:

1. La calificación del suelo necesario para el desarrollo de los centros de transporte de mercancías se establecerá en el planeamiento urbanístico general mediante su previsión específica.
2. Los instrumentos de planeamiento urbanístico que establezcan las previsiones relativas a los centros de transporte de mercancías se tramitarán y aprobarán conforme a lo previsto en la legislación urbanística.

Los contenidos del Plan Funcional en cuanto a las alineaciones que definen la ordenación de los diferentes sectores u otros parámetros urbanísticos, tales como edificabilidades, alturas, ocupación máxima, etc., son por tanto meramente indicativos, y corresponde al instrumento de planeamiento urbanístico de desarrollo establecer las previsiones relativas a estos parámetros.

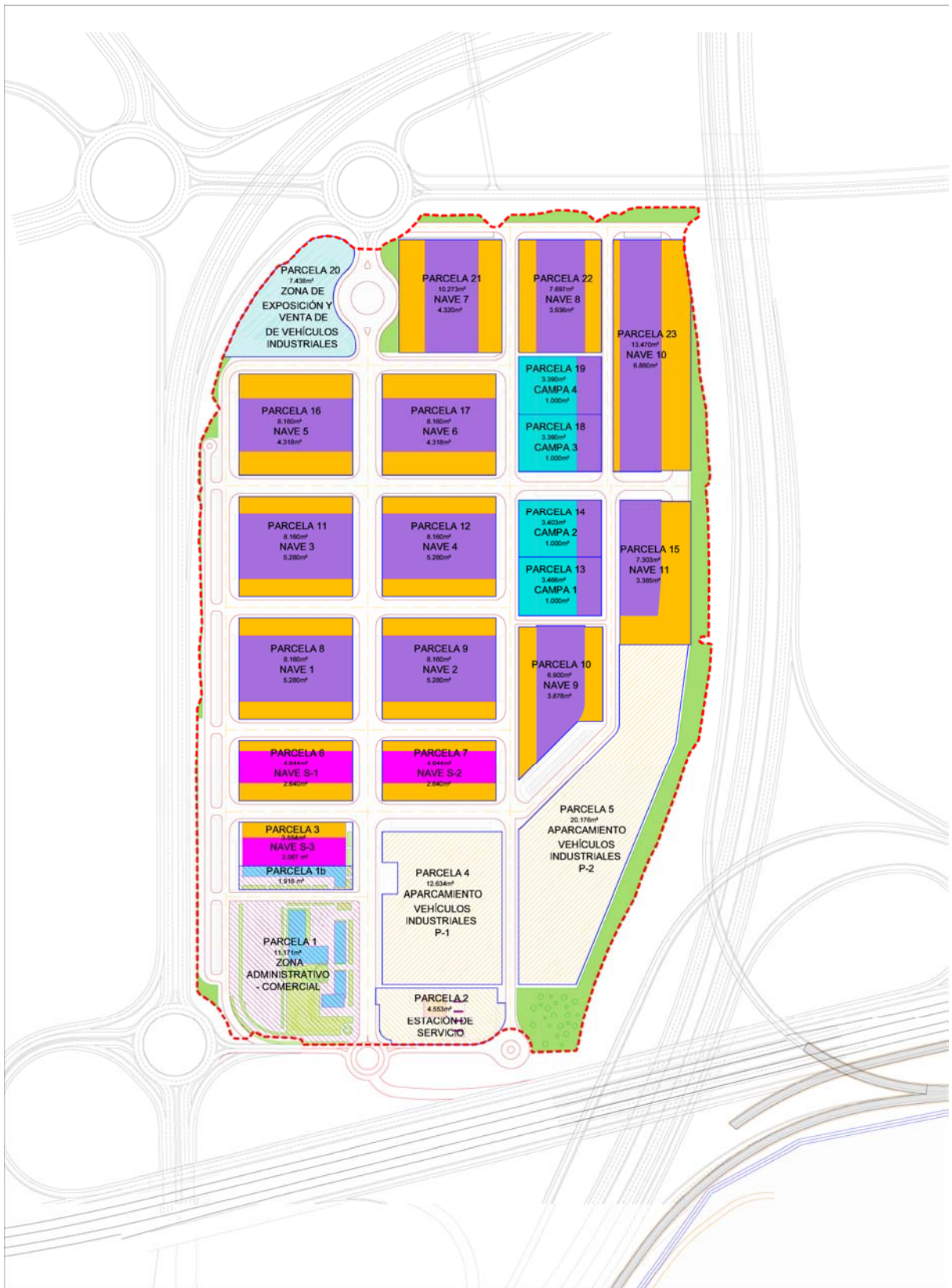
Por otra parte, de la aprobación del Plan Funcional, en virtud de la Ley 5/2001, se desprende su carácter de área logística de Interés Autonómico, teniendo los siguientes efectos:

- Llevará implícita la declaración de la utilidad pública y la necesidad de urgente ocupación a los efectos de la expropiación forzosa de los bienes y derechos necesarios para su ejecución.
- Dado el excepcional interés público que conlleva la actuación, su construcción y puesta en funcionamiento no estarán sujetas a licencias ni, en general, a actos de control preventivo municipal, y ello sin perjuicio del procedimiento de armonización a que hace referencia el apartado 3 del Artículo 170 de la Ley 7/2002, de Ordenación Urbanística de Andalucía, o el que prevea la legislación sectorial aplicable.”



PROYECTO DE PLAN FUNCIONAL DEL ÁREA LOGÍSTICA DE INTERÉS AUTONÓMICO DE MÁLAGA

Anexo 0: PLANOS



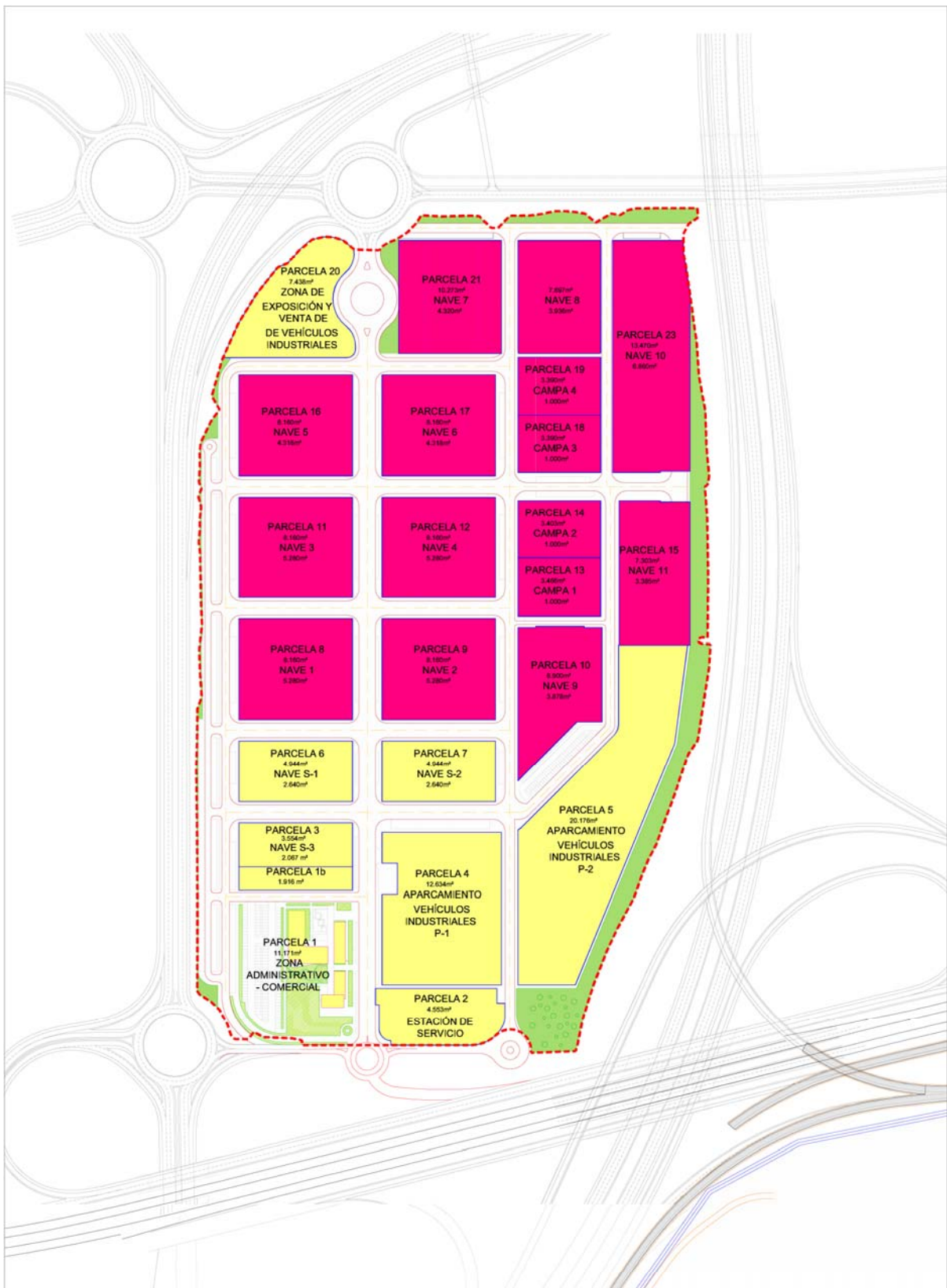
	LÍMITE ÁMBITO		ADMINISTRATIVO-COMERCIAL		APARCAMIENTO VEHICULOS INDUSTRIALES
	ALMACENAJE Y DISTRIBUCIÓN		ESTACION DE SERVICIO		ÁREA DE CARGA Y DESCARGA
	NAVES DE SERVICIOS		ZONAS VERDES Y ESPACIOS LIBRES		VIARIO Y ACERAS
	CAMPAS DE SERVICIOS				
	EXPOSICIÓN Y VENTA DE V.I.				


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

PLAN FUNCIONAL DEL ÁREA LOGÍSTICA DE
 INTERÉS AUTONÓMICO DE MÁLAGA

PLANO DE ORDENACIÓN DEL
 SECTOR I

MARZO 2011 1/5.000 (A4)



- - - - LÍMITE ÁMBITO
 ZONA DOTACIONAL
 ZONA DE PARCELAS LOGÍSTICAS
 ZONAS VERDES Y ESPACIOS LIBRES
 VIARIO Y ACERAS













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

PLAN FUNCIONAL DEL ÁREA LOGÍSTICA DE INTERÉS AUTONÓMICO DE MÁLAGA

SECTOR I: ZONAS DOTACIONALES Y NO DOTACIONALES

MARZO 2011 1/5.000 (A4)



- - - - LÍMITE ÁMBITO	
	ADMINISTRATIVO-COMERCIAL
	CENTRO DE SERVICIOS AL VEHÍCULO
	APARCAMIENTO VEHÍCULOS PESADOS
	NAVES DE SERVICIOS
	ALMACENAJE Y DISTRIBUCIÓN
	ÁREA DE CARGA Y DESCARGA
	SERVICIOS TÉCNICOS
	ZONAS VERDES Y ESPACIOS LIBRES
	VIARIO
	VIARIO INTERIOR



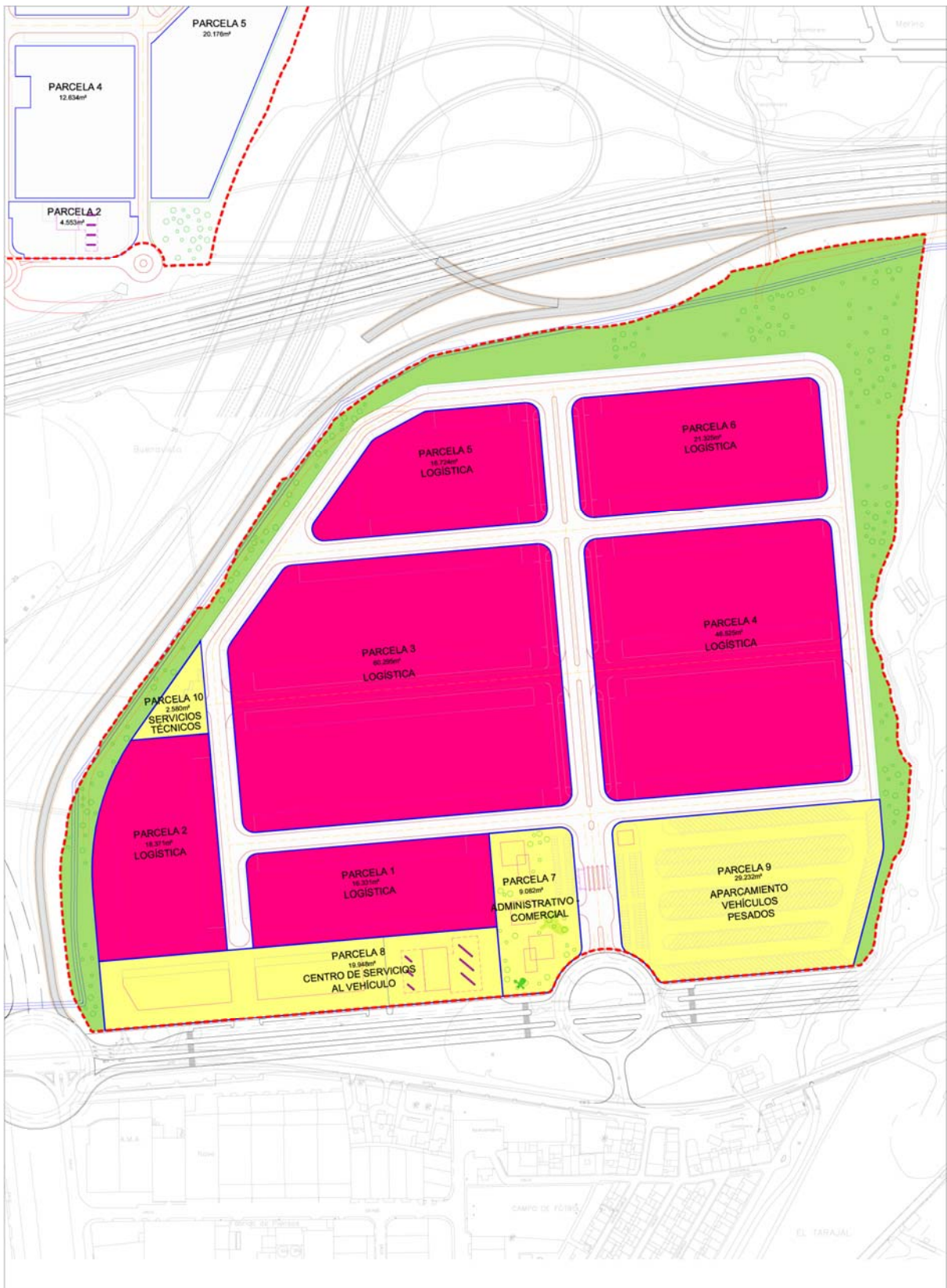
Agencia Pública de Puertos de Andalucía
CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y VIVIENDA

PLAN FUNCIONAL DEL ÁREA LOGÍSTICA DE
 INTERÉS AUTONÓMICO DE MÁLAGA

PLANO DE ORDENACIÓN DEL
 SECTOR II

MARZO 2011

1/5.000 (A4)



--- LÍMITE ÁMBITO

■ ZONA DOTACIONAL

■ ZONA DE PARCELAS LOGÍSTICAS

■ ZONAS VERDES Y ESPACIOS LIBRES

□ VIARIO Y ACERAS



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

PLAN FUNCIONAL DEL ÁREA LOGÍSTICA DE
INTERÉS AUTONÓMICO DE MÁLAGA

SECTOR II: ZONAS DOTACIONALES
Y NO DOTACIONALES

MARZO 2011

1/5.000 (A4)

PLAN FUNCIONAL DEL ÁREA LOGÍSTICA DE INTERÉS AUTONÓMICO DE MÁLAGA

Anexo 1: SECTOR I: FICHAS DE DATOS DE LAS PARCELAS

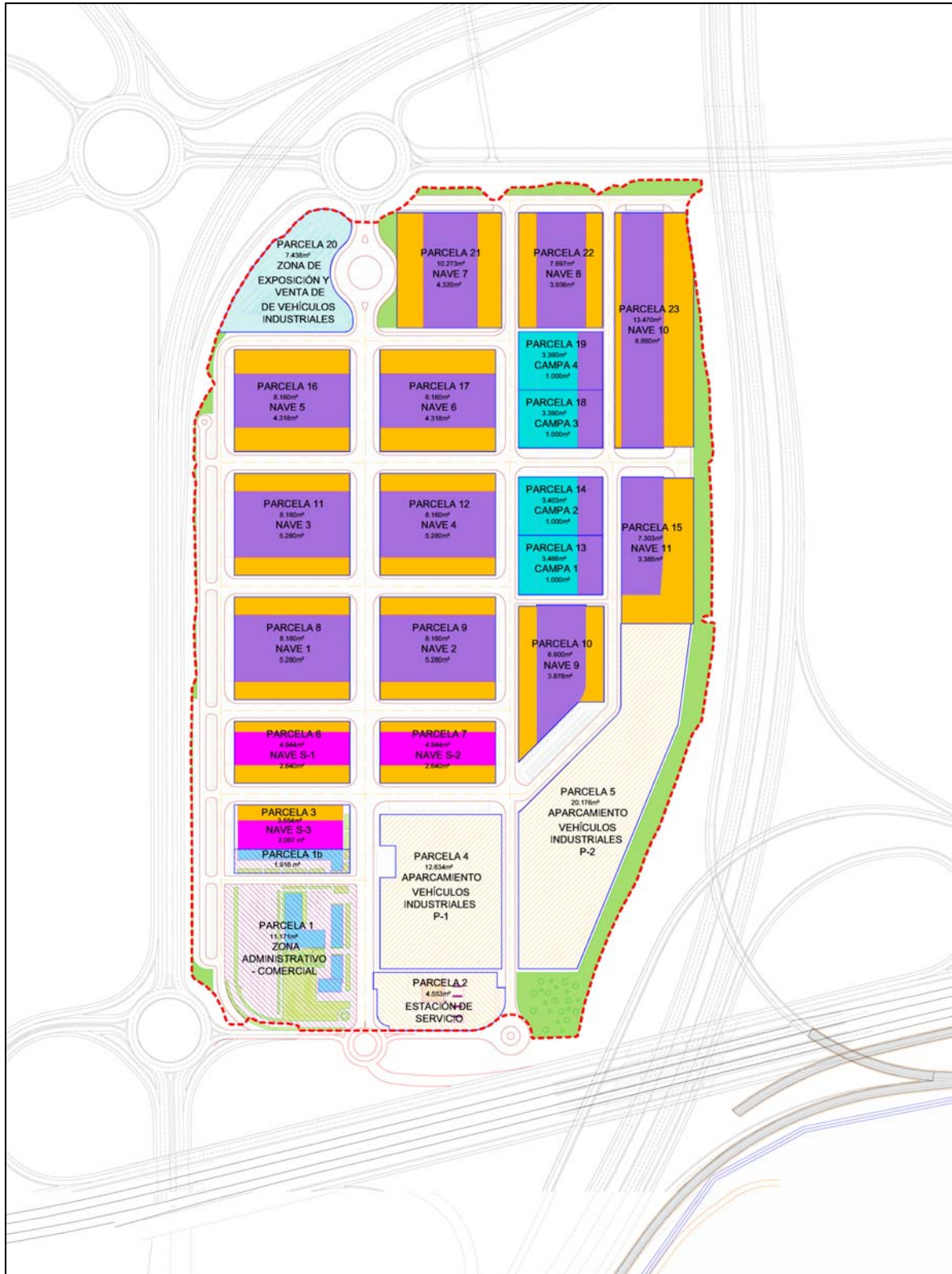
FICHAS DE PARCELAS

A continuación se presenta un cuadro resumen con los datos más significativos de las parcelas, un plano general con identificación de las mismas organizadas según su uso y tipología, así como las fichas urbanísticas de las parcelas que configuran la ordenación del Sector I del CTM de Málaga.

Parcela	Adscripción de los suelos	Uso Principal	Superficie (m ²)
Parcela 8 (Nave 1)	Logística	Almacenaje y distribución	8.160
Parcela 9 (Nave 2)	Logística	Almacenaje y distribución	8.160
Parcela 11 (Nave 3)	Logística	Almacenaje y distribución	8.160
Parcela 12 (Nave 4)	Logística	Almacenaje y distribución	8.160
Parcela 16 (Nave 5)	Logística	Almacenaje y distribución	8.160
Parcela 17 (Nave 6)	Logística	Almacenaje y distribución	8.160
Parcela 21 (Nave 7)	Logística	Almacenaje y distribución	10.273
Parcela 22 (Nave 8)	Logística	Almacenaje y distribución	7.697
Parcela 10 (Nave 9)	Logística	Almacenaje y distribución	6.900
Parcela 23 (Nave 10)	Logística	Almacenaje y distribución	13.470
Parcela 15 (Nave 11)	Logística	Almacenaje y distribución	7.303
Parcela 13 (Campa 1)	Logística	Campas de servicios y talleres	3.466
Parcela 14 (Campa 2)	Logística	Campas de servicios y talleres	3.403
Parcela 18 (Campa 3)	Logística	Campas de servicios y talleres	3.390
Parcela 19 (Campa 4)	Logística	Campas de servicios y talleres	3.390
Parcela 20 (Zona de exposición de V.I.)	Dotacional	Exposición y venta de V.I.	7.438
Parcela 1 (Centro Administrativo-Comercial)	Dotacional	Administrativo y comercial	11.171
Parcela 2 (Estación de servicio)	Dotacional	Suministro de combustible y servicios al vehículo	4.553
Parcela 6 (Nave de servicios S-1)	Dotacional	Talleres y servicios al transporte	4.944
Parcela 7 (Nave de servicios S-2)	Dotacional	Talleres y servicios al transporte	4.944
Parcela 3 (Nave de servicios S-3)	Dotacional	Talleres y servicios al transporte y Centro de formación	5.470
Parcela 4 (Aparcamiento de V.I. P-1)	Dotacional	Aparcamiento vigilado de Vehículos	12.634
Parcela 5 (Aparcamiento de V.I. P-2)	Dotacional	Aparcamiento vigilado de Vehículos	20.176

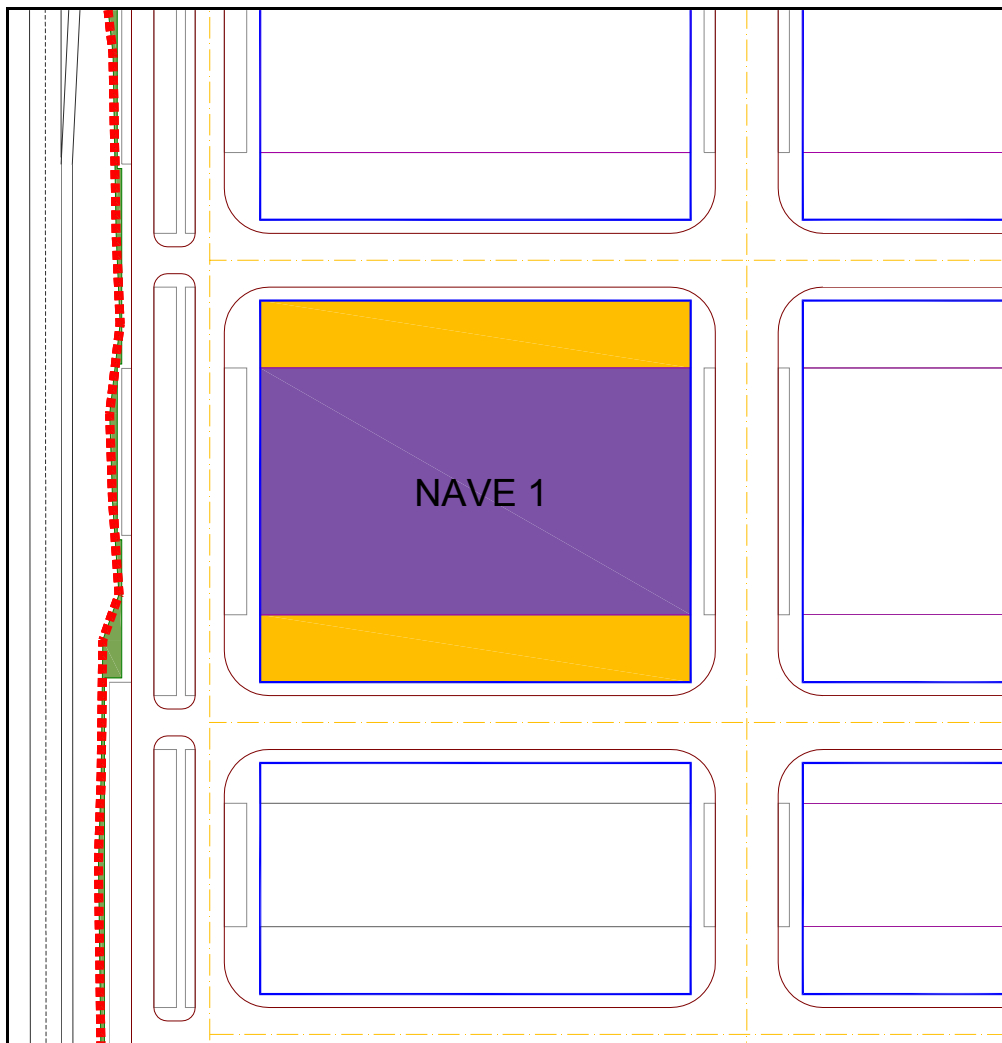
SECTOR I

PLANO DE SITUACIÓN DE LAS PARCELAS



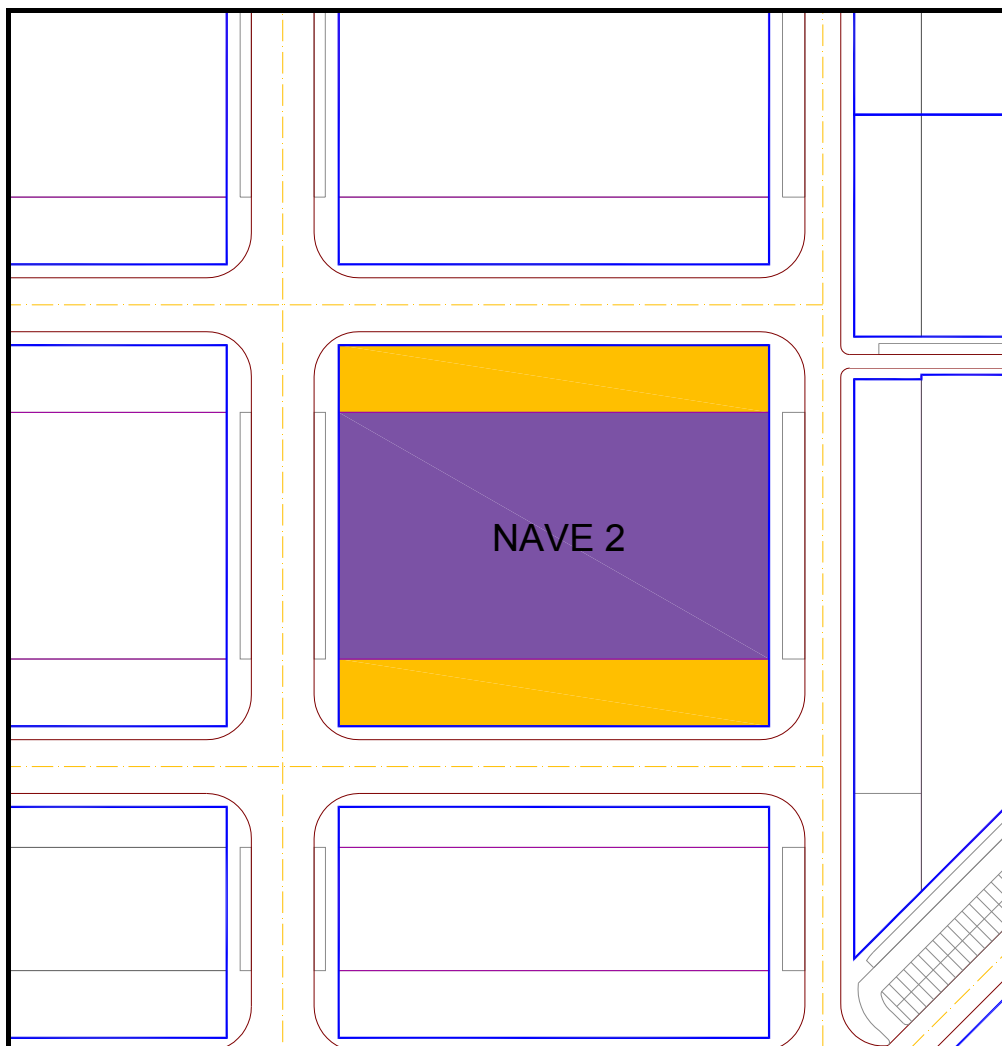
Parcela 8 (Nave 1)

Identificación	Denominación	Nave 1	N-1
	Definición Funcional	Naves de almacenamiento y Distribución	
Dimensión	Superficie de parcela (m ²)	8.160	
	Superficie de ocupación máxima (m ²)	5.280	
Condiciones urbanísticas	Edificabilidad (m ² t)	7.920	
	Altura máxima	15 m	
Usos	Uso principal	Almacenaje y distribución	
	Otros usos permitidos	Transitarios, aduana	
Gestión	Adscripción de los suelos	Zona de Parcelas Logísticas	
	Titularidad del suelo	Pública o Privada	



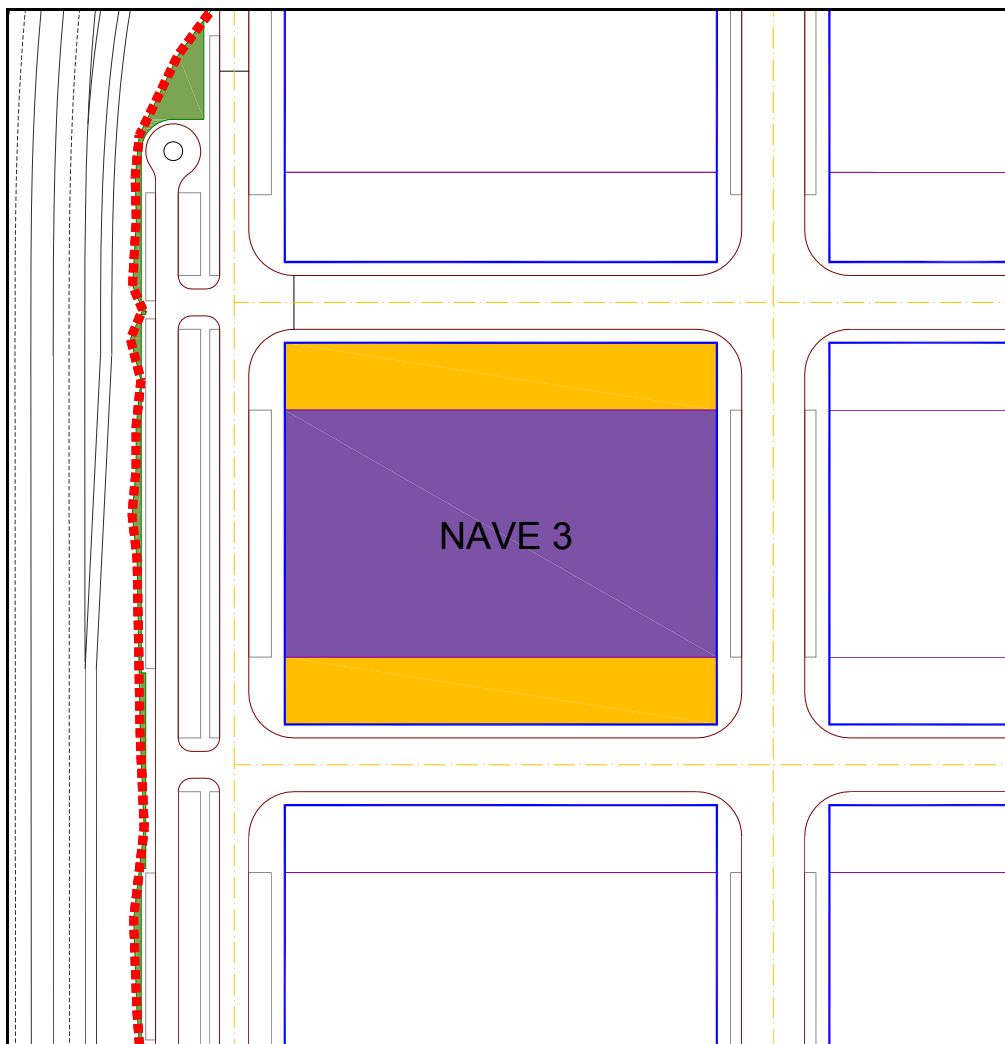
Parcela 9 (Nave 2)

Identificación	Denominación	Nave 2	N-2
	Definición Funcional	Naves de almacenamiento y Distribución	
Dimensión	Superficie de parcela (m ²)	8.160	
	Superficie de ocupación máxima (m ²)	5.280	
Condiciones urbanísticas	Edificabilidad (m ² t)	7.920	
	Altura máxima	15 m	
Usos	Uso principal	Almacenaje y distribución	
	Otros usos permitidos	Transitarios, aduana	
Gestión	Adscripción de los suelos	Zona de Parcelas Logísticas	
	Titularidad del suelo	Pública o Privada	



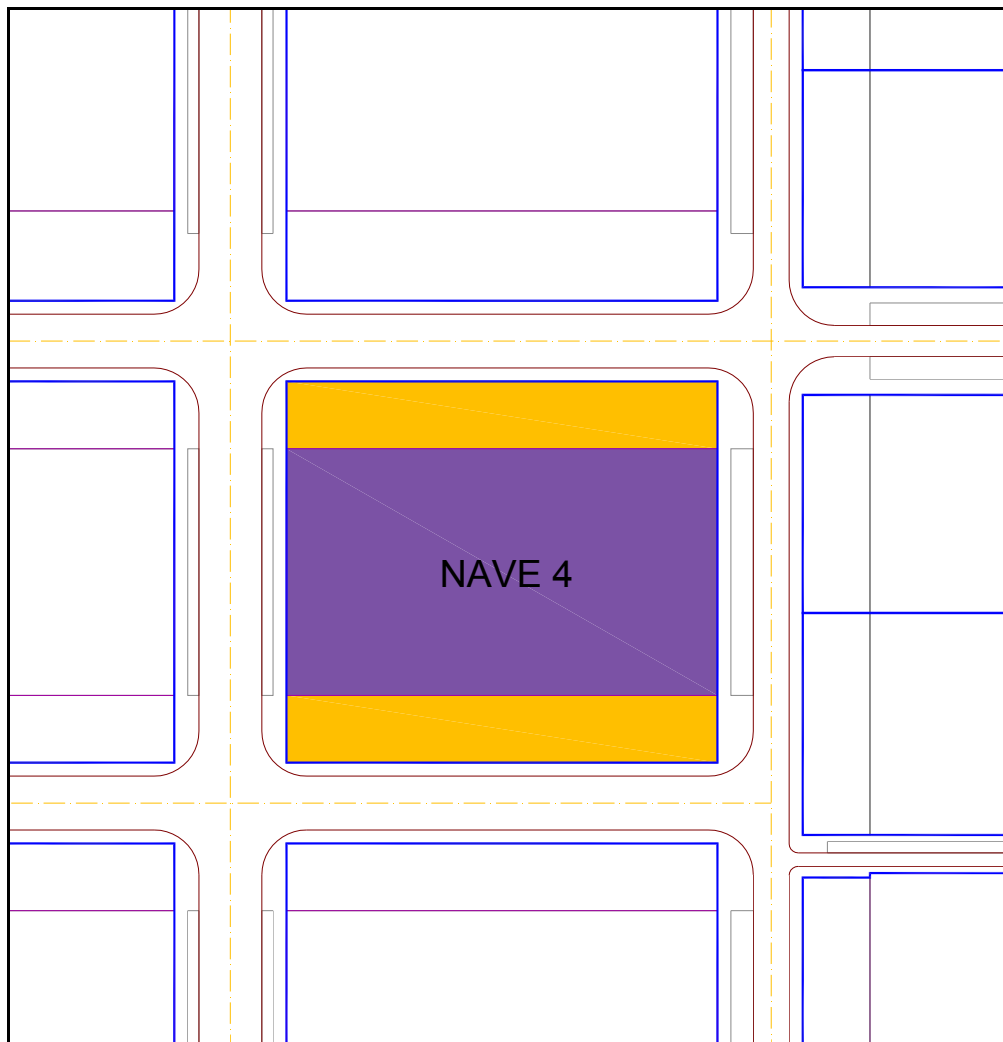
Parcela 11 (Nave 3)

Identificación	Denominación	Nave 3	N-3
	Definición Funcional	Naves de almacenamiento y Distribución	
Dimensión	Superficie de parcela (m ²)	8.160	
	Superficie de ocupación máxima (m ²)	5.280	
Condiciones urbanísticas	Edificabilidad (m ² t)	7.920	
	Altura máxima	15 m	
Usos	Uso principal	Almacenaje y distribución	
	Otros usos permitidos	Transitarios, aduana	
Gestión	Adscripción de los suelos	Zona de Parcelas Logísticas	
	Titularidad del suelo	Pública o Privada	



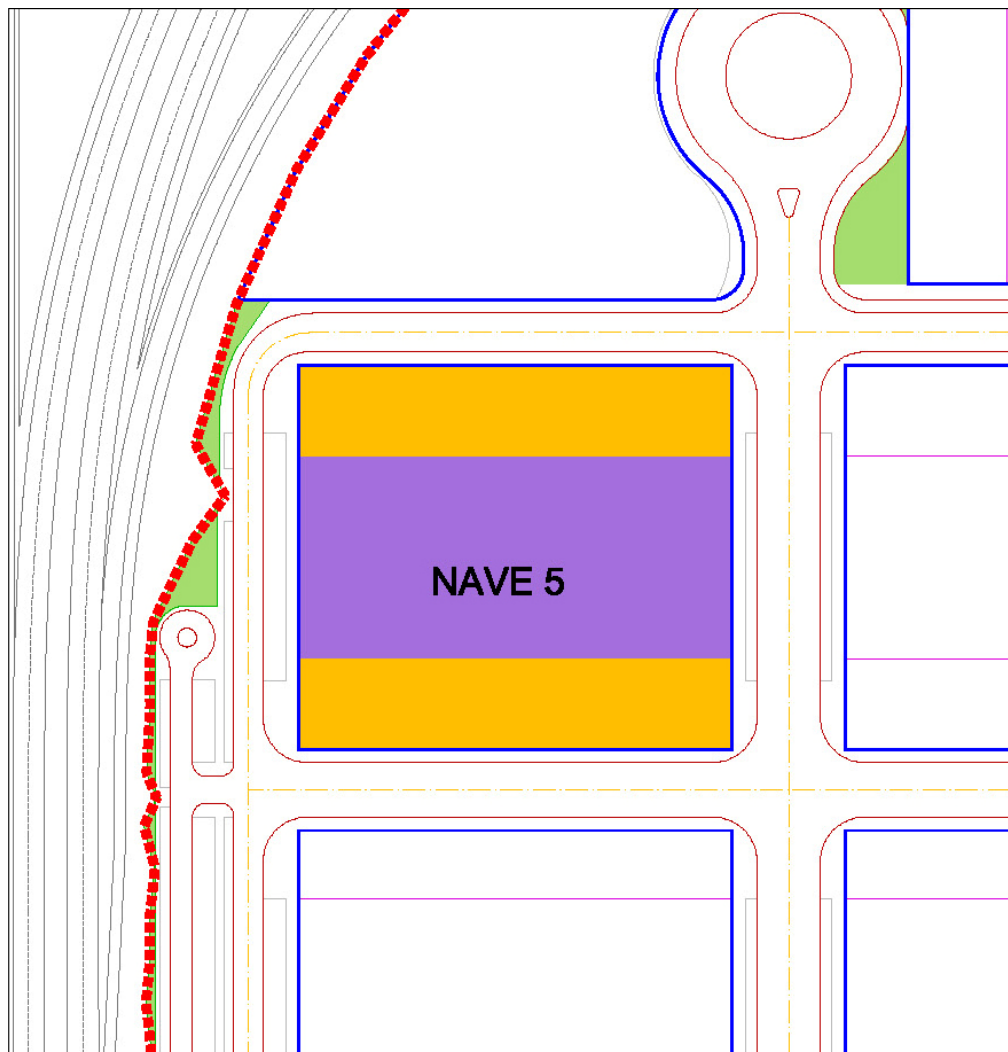
Parcela 12 (Nave 4)

Identificación	Denominación	Nave 4	N-4
	Definición Funcional	Naves de almacenamiento y Distribución	
Dimensión	Superficie de parcela (m ²)	8.160	
	Superficie de ocupación máxima (m ²)	5.280	
Condiciones urbanísticas	Edificabilidad (m ² t)	7.920	
	Altura máxima	15 m	
Usos	Uso principal	Almacenaje y distribución	
	Otros usos permitidos	Transitarios, aduana	
Gestión	Adscripción de los suelos	Zona de Parcelas Logísticas	
	Titularidad del suelo	Pública o Privada	



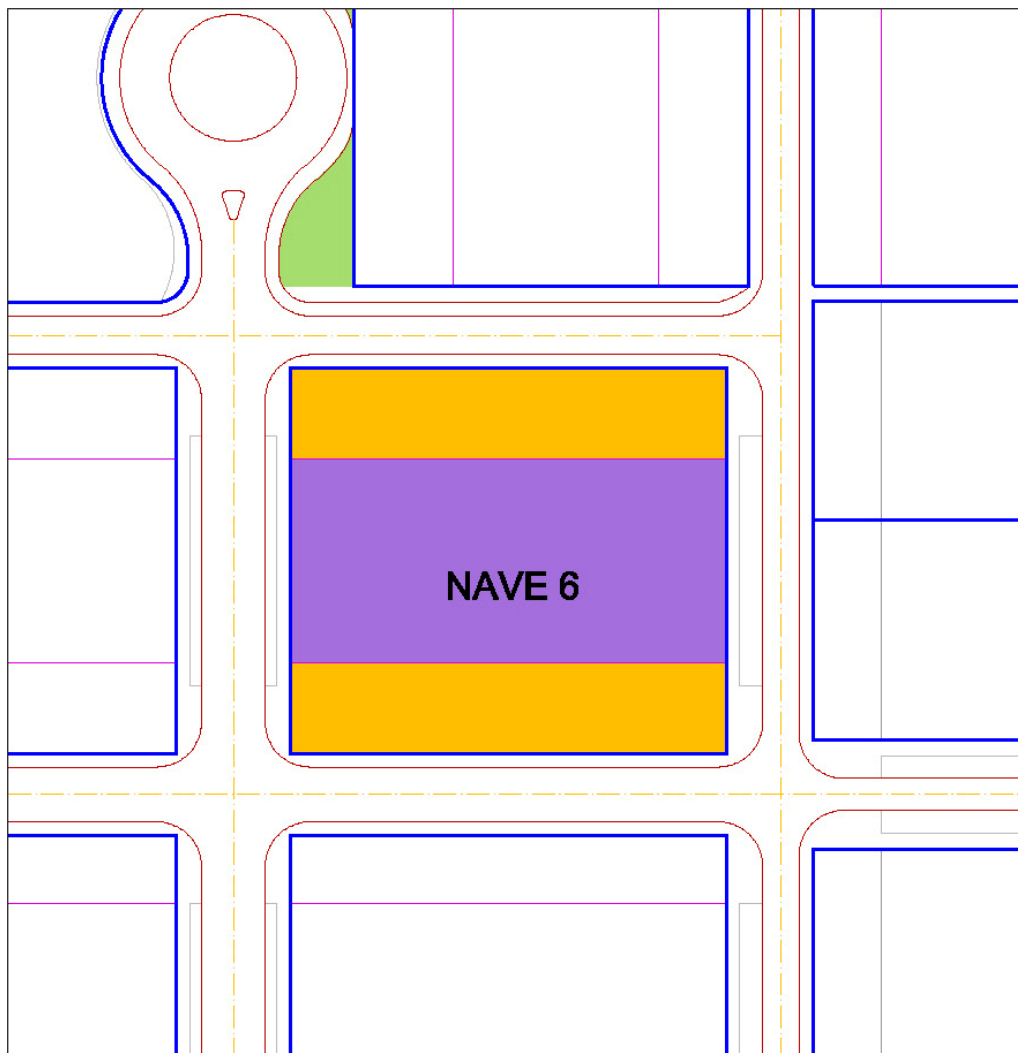
Parcela 16 (Nave 5)

Identificación	Denominación	Nave 5	N-5
	Definición Funcional	Naves de almacenamiento y Distribución	
Dimensión	Superficie de parcela (m ²)	8.160	
	Superficie de ocupación máxima (m ²)	5.280	
Condiciones urbanísticas	Edificabilidad (m ² t)	7.920	
	Altura máxima	15 m	
Usos	Uso principal	Almacenaje y distribución	
	Otros usos permitidos	Transitarios, aduana	
Gestión	Adscripción de los suelos	Zona de Parcelas Logísticas	
	Titularidad del suelo	Pública o Privada	



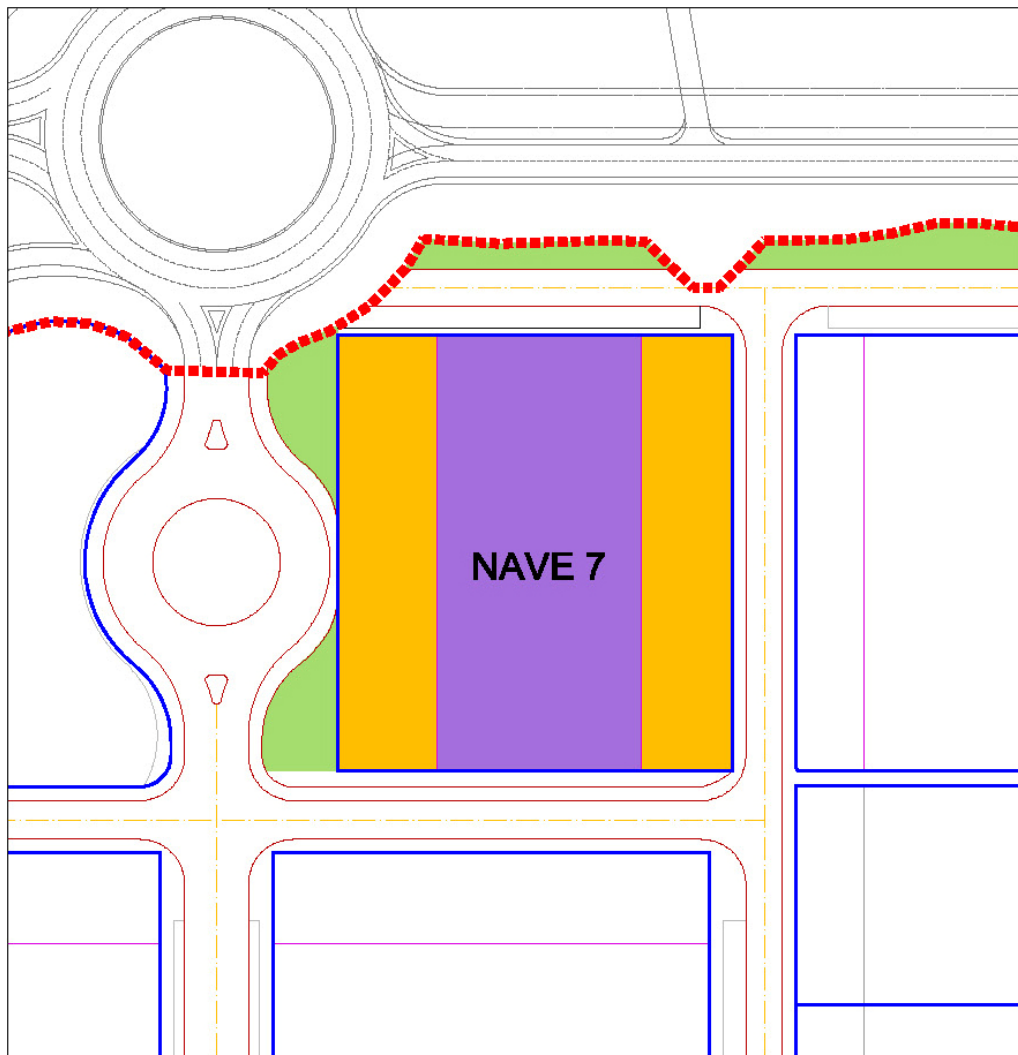
Parcela 17 (Nave 6)

Identificación	Denominación	Nave 6	N-6
	Definición Funcional	Naves de almacenamiento y Distribución	
Dimensión	Superficie de parcela (m ²)	8.160	
	Superficie de ocupación máxima (m ²)	5.280	
Condiciones urbanísticas	Edificabilidad (m ² t)	7.920	
	Altura máxima	15 m	
Usos	Uso principal	Almacenaje y distribución	
	Otros usos permitidos	Transitarios, aduana	
Gestión	Adscripción de los suelos	Zona de Parcelas Logísticas	
	Titularidad del suelo	Pública o Privada	



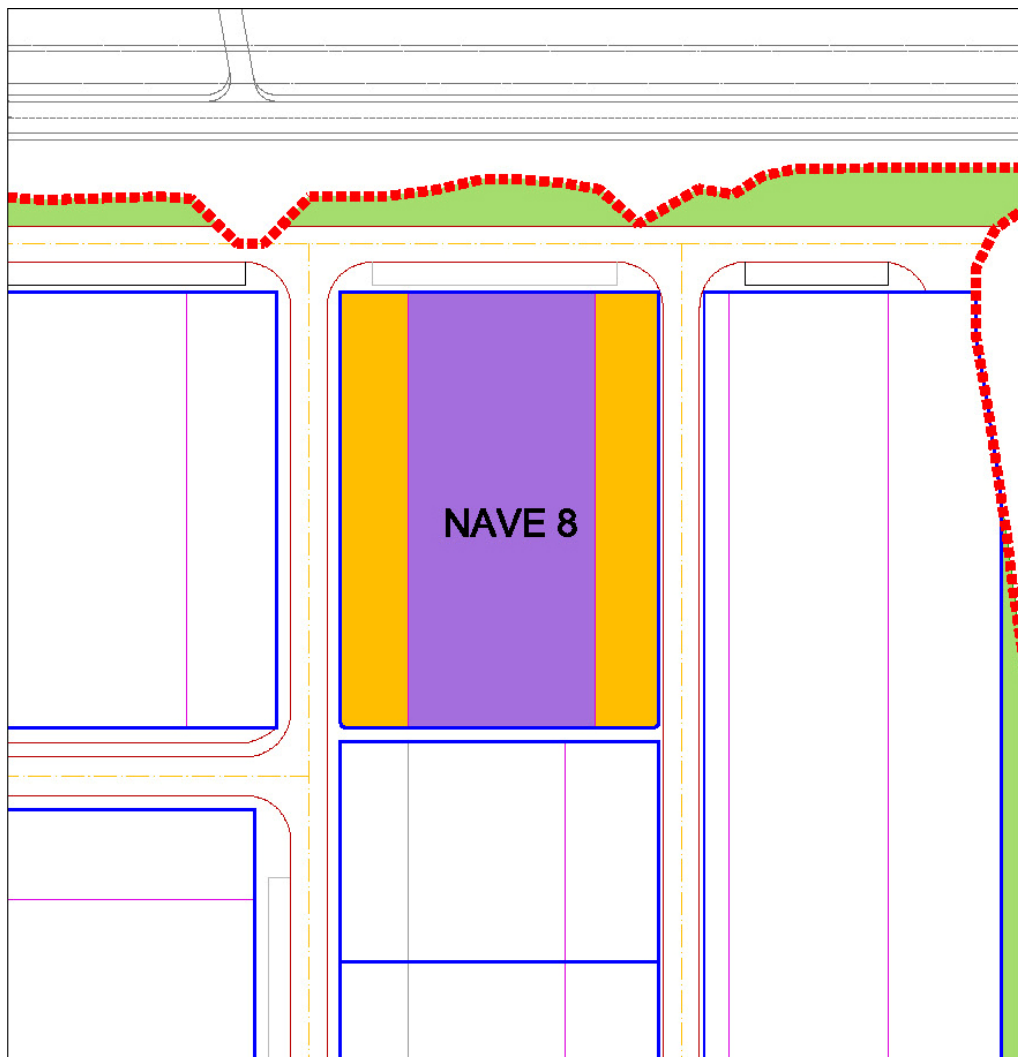
Parcela 21 (Nave 7)

Identificación	Denominación	Nave 7	N-7
	Definición Funcional	Naves de almacenamiento y Distribución	
Dimensión	Superficie de parcela (m ²)	10.273	
	Superficie de ocupación máxima (m ²)	5.280	
Condiciones urbanísticas	Edificabilidad (m ² t)	7.920	
	Altura máxima	15 m	
Usos	Uso principal	Almacenaje y distribución	
	Otros usos permitidos	Transitarios, aduana	
Gestión	Adscripción de los suelos	Zona de Parcelas Logísticas	
	Titularidad del suelo	Pública o Privada	



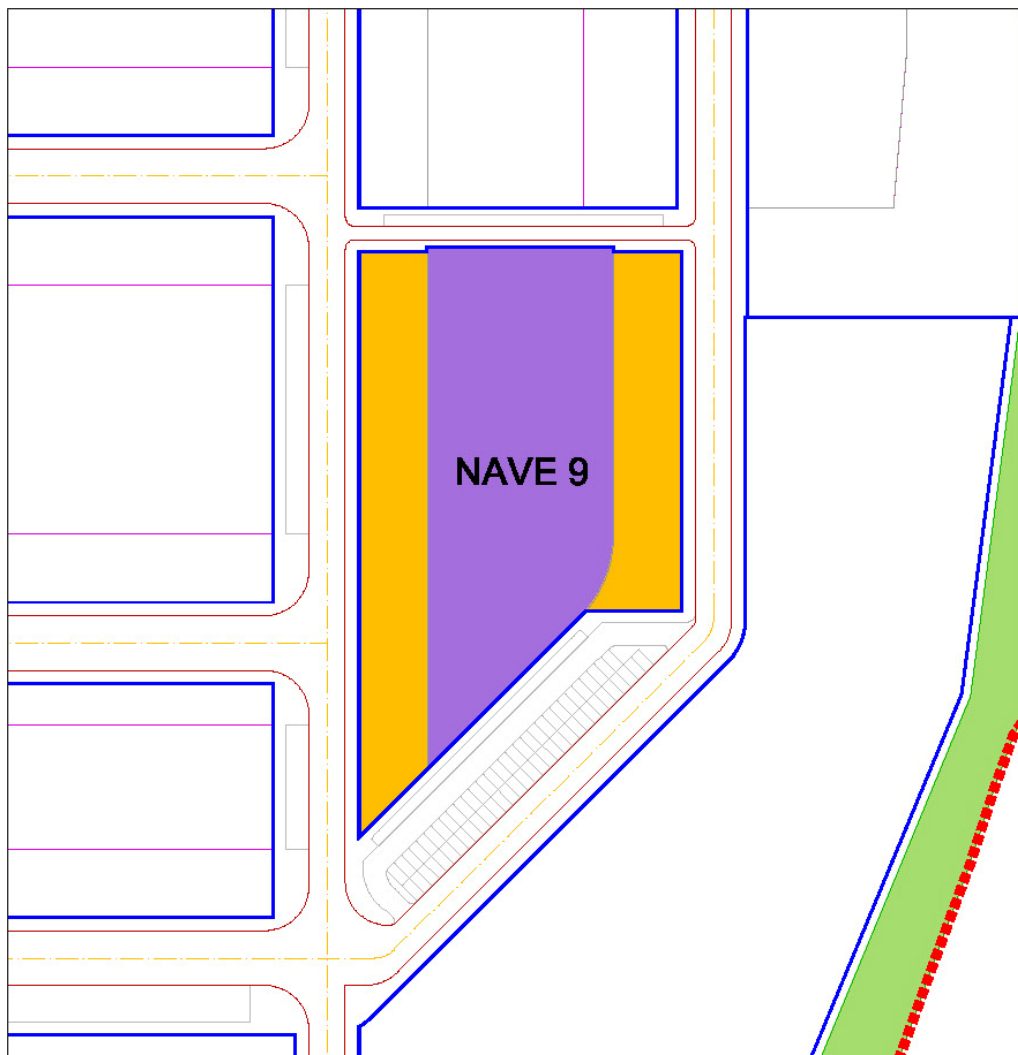
Parcela 22 (Nave 8)

Identificación	Denominación	Nave 8	N-8
	Definición Funcional	Naves de almacenamiento y Distribución	
Dimensión	Superficie de parcela (m ²)	7.697	
	Superficie de ocupación máxima (m ²)	3.936	
Condiciones urbanísticas	Edificabilidad (m ² t)	5.904	
	Altura máxima	15 m	
Usos	Uso principal	Almacenaje y distribución	
	Otros usos permitidos	Transitarios, aduana	
Gestión	Adscripción de los suelos	Zona de Parcelas Logísticas	
	Titularidad del suelo	Pública o Privada	



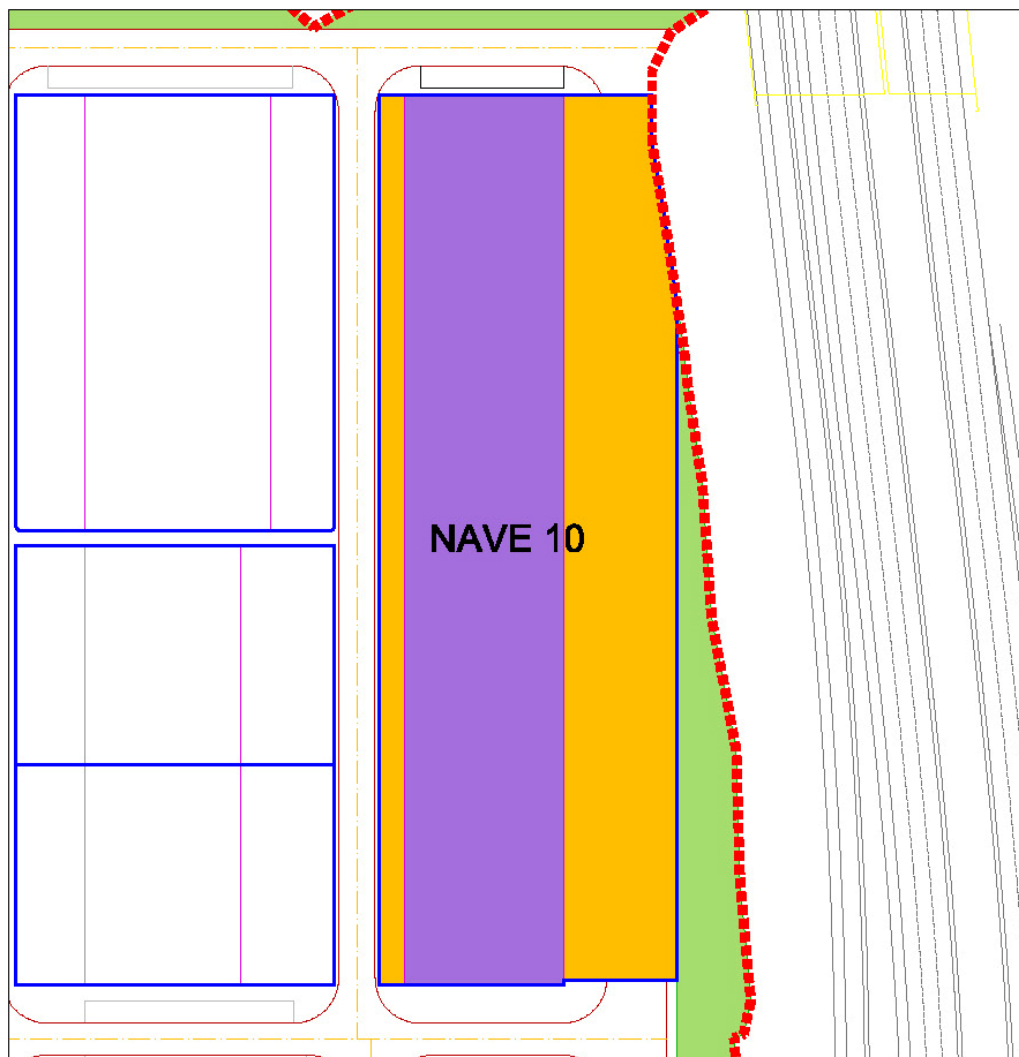
Parcela 10 (Nave 9)

Identificación	Denominación	Nave 9	N-9
	Definición Funcional	Naves de almacenamiento y Distribución	
Dimensión	Superficie de parcela (m ²)	6.900	
	Superficie de ocupación máxima (m ²)	3.878	
Condiciones urbanísticas	Edificabilidad (m ² t)	5.817	
	Altura máxima	15 m	
Usos	Uso principal	Almacenaje y distribución	
	Otros usos permitidos	Transitarios, aduana	
Gestión	Adscripción de los suelos	Zona de Parcelas Logísticas	
	Titularidad del suelo	Pública o Privada	



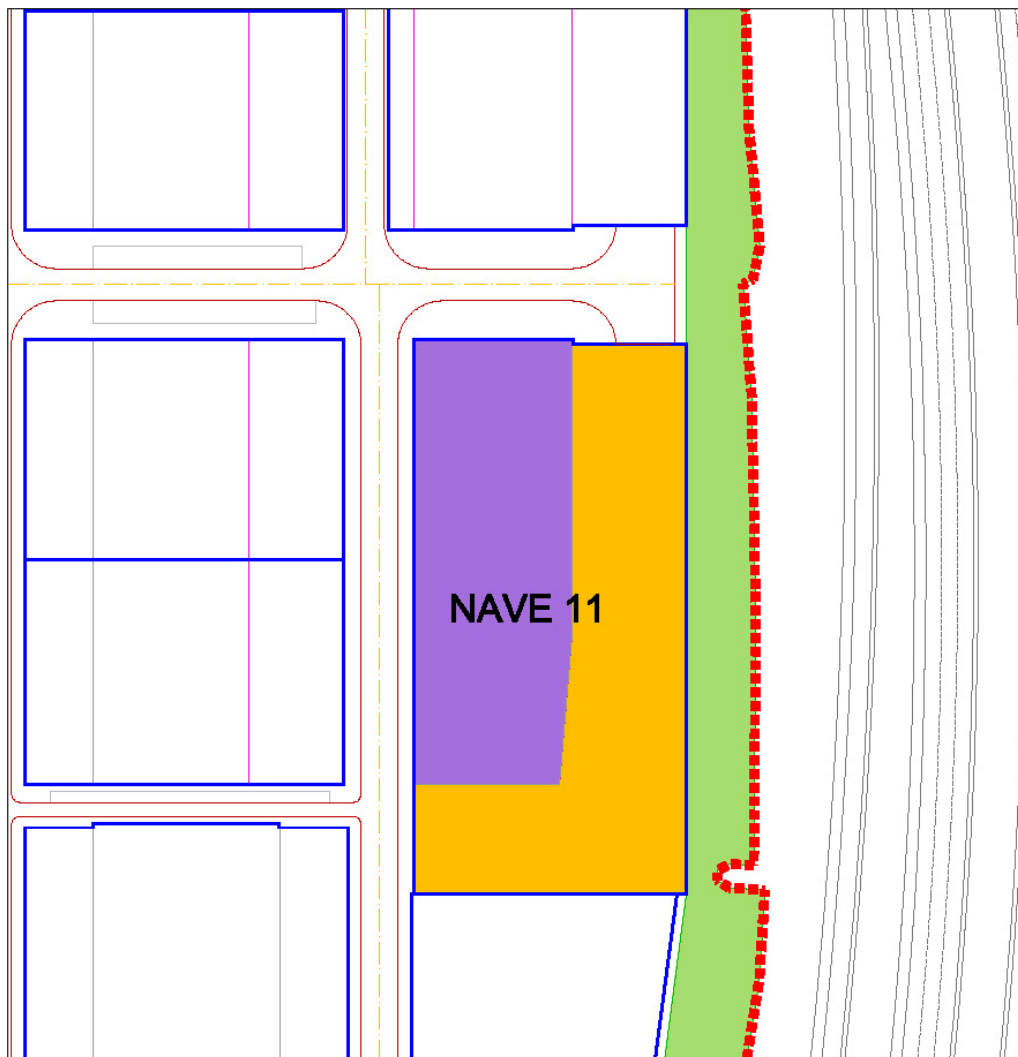
Parcela 23 (Nave 10)

Identificación	Denominación	Nave 10	N-10
	Definición Funcional	Naves de almacenamiento y Distribución	
Dimensión	Superficie de parcela (m ²)	13.470	
	Superficie de ocupación máxima (m ²)	6.860	
Condiciones urbanísticas	Edificabilidad (m ² t)	10.290	
	Altura máxima	15 m	
Usos	Uso principal	Almacenaje y distribución	
	Otros usos permitidos	Transitarios, aduana	
Gestión	Adscripción de los suelos	Zona de Parcelas Logísticas	
	Titularidad del suelo	Pública o Privada	



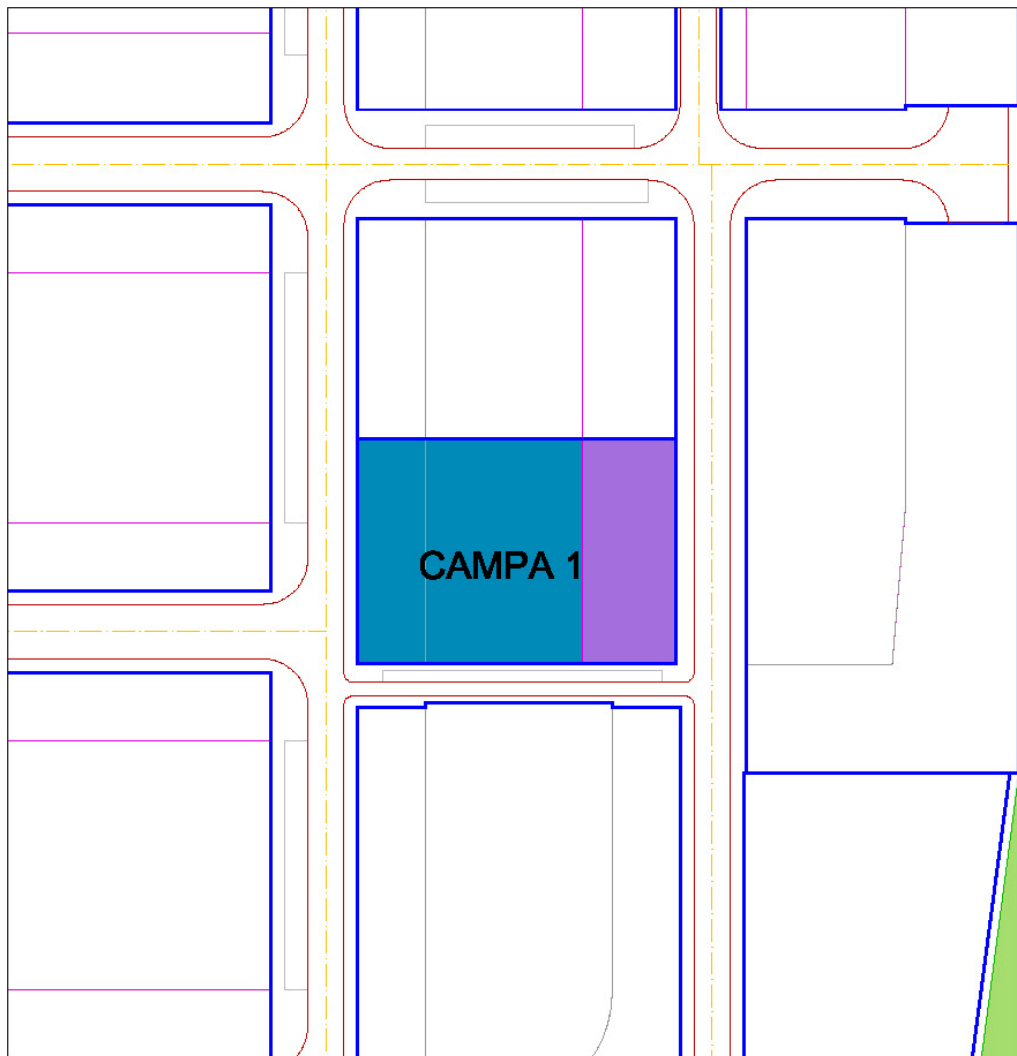
Parcela 15 (Nave 11)

Identificación	Denominación	Nave 11	N-11
	Definición Funcional	Naves de almacenamiento y Distribución	
Dimensión	Superficie de parcela (m ²)	7.303	
	Superficie de ocupación máxima (m ²)	3.385	
Condiciones urbanísticas	Edificabilidad (m ² t)	5.078	
	Altura máxima	15 m	
Usos	Uso principal	Almacenaje y distribución	
	Otros usos permitidos	Transitorios, aduana	
Gestión	Adscripción de los suelos	Zona de Parcelas Logísticas	
	Titularidad del suelo	Pública o Privada	



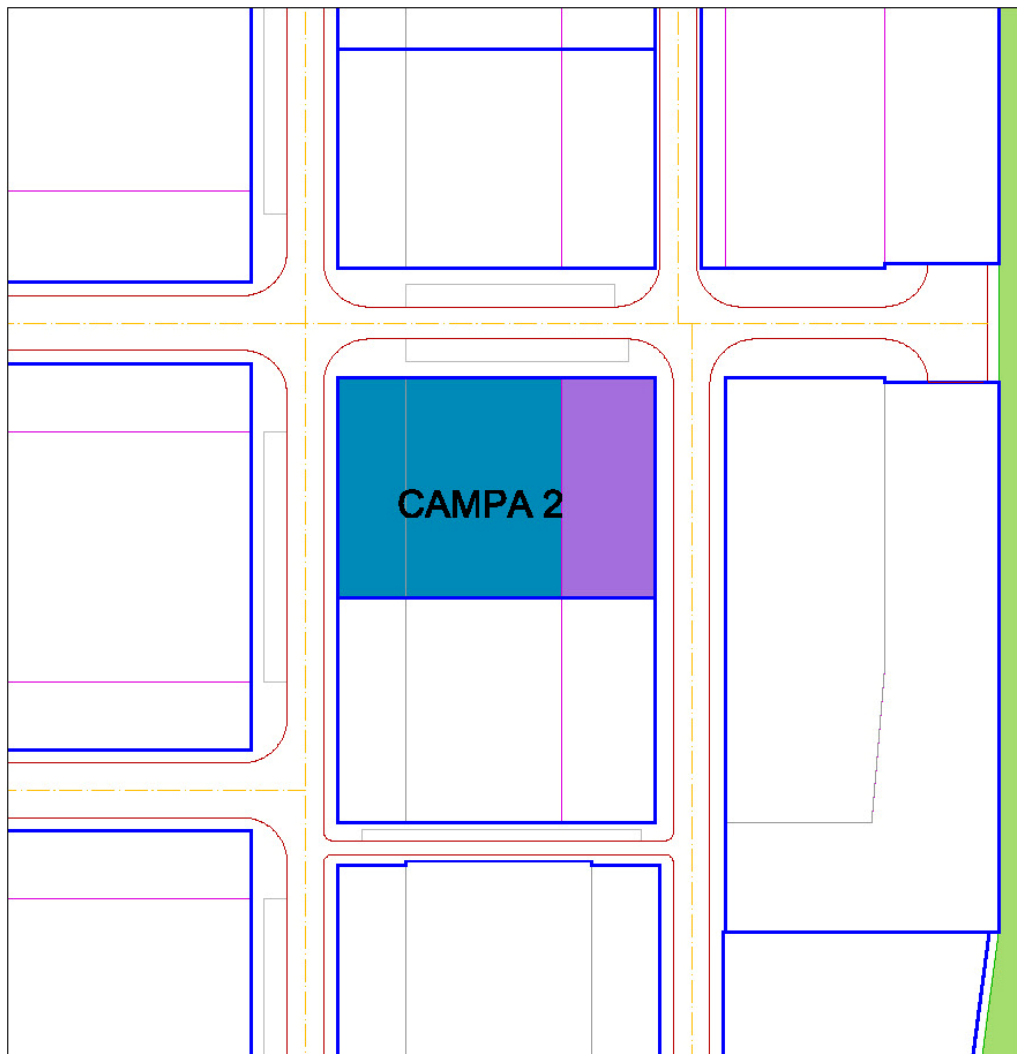
Parcela 13 (Campa 1)

Identificación	Denominación	Campa 1	C-1
	Definición Funcional	Campas de servicios	
Dimensión	Superficie de parcela (m ²)	3.466	
	Superficie de ocupación máxima (m ²)	1.000	
Condiciones urbanísticas	Edificabilidad (m ² t)	1.360	
	Altura máxima	15 m	
Usos	Uso principal	Campas de servicios y talleres	
	Otros usos permitidos	Oficinas ligadas a la actividad	
Gestión	Adscripción de los suelos	Zona de Parcelas Logísticas	
	Titularidad del suelo	Pública o Privada	



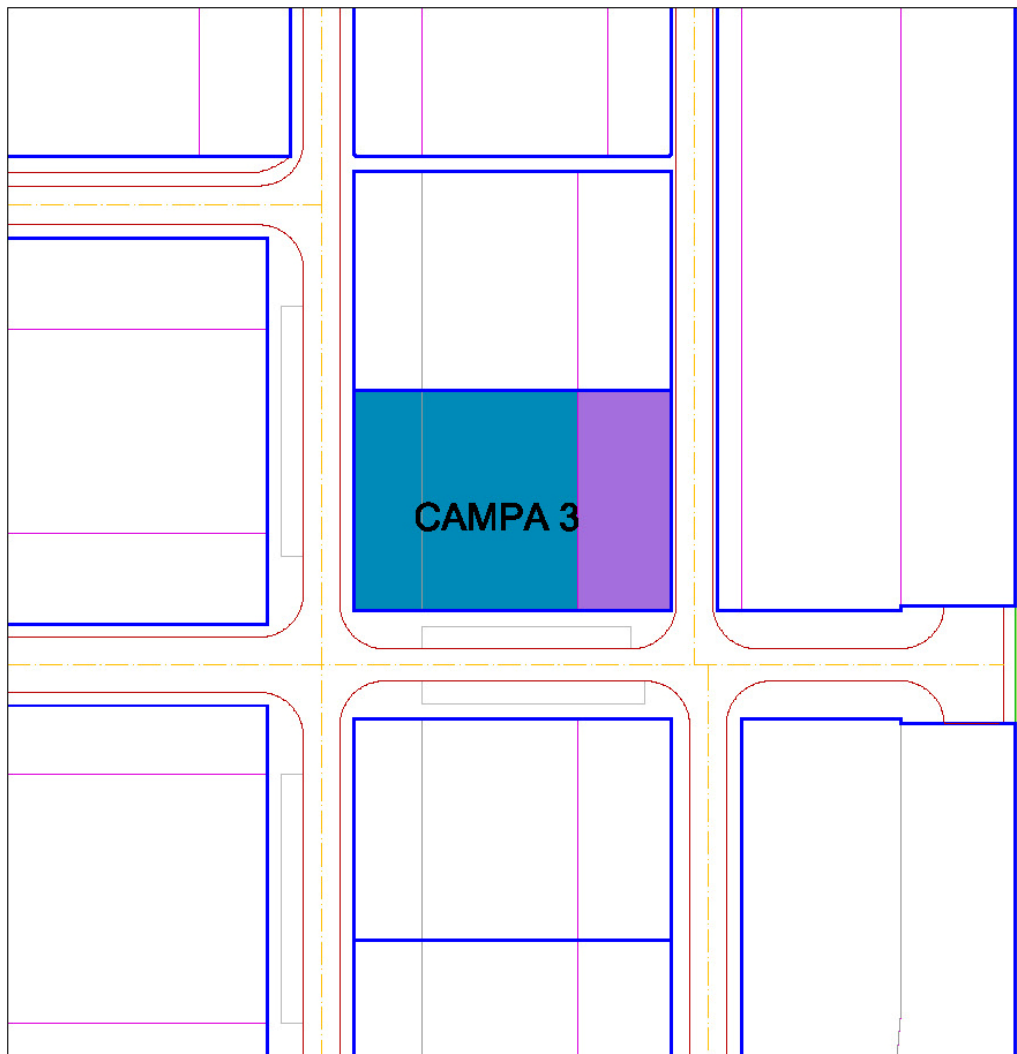
Parcela 14 (Campa 2)

Identificación	Denominación	Campa 2	C-2
	Definición Funcional	Campas de servicios	
Dimensión	Superficie de parcela (m ²)	3.403	
	Superficie de ocupación máxima (m ²)	1.000	
Condiciones urbanísticas	Edificabilidad (m ² t)	2.000	
	Altura máxima	15 m	
Usos	Uso principal	Campas de servicios y talleres	
	Otros usos permitidos	Oficinas ligadas a la actividad	
Gestión	Adscripción de los suelos	Zona de Parcelas Logísticas	
	Titularidad del suelo	Pública o Privada	



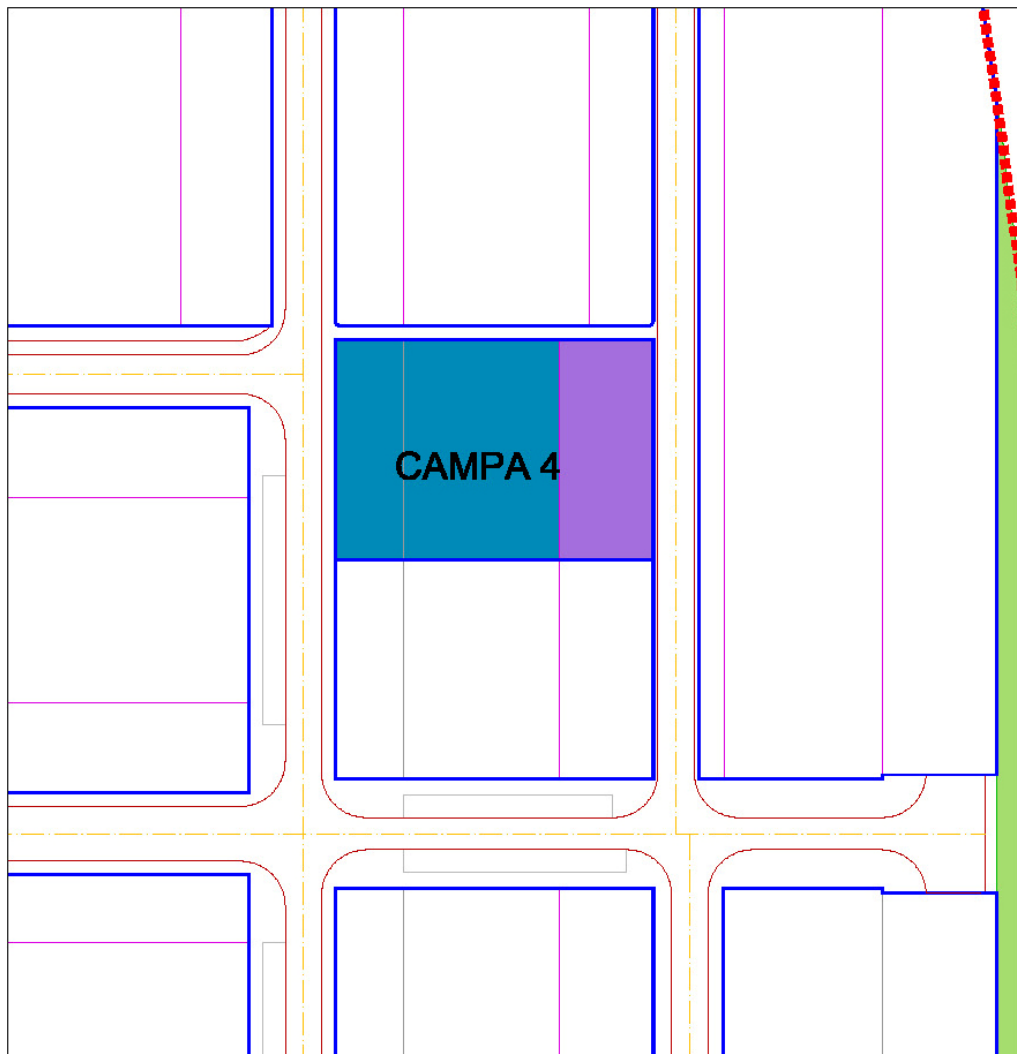
Parcela 18 (Campa 3)

Identificación	Denominación	Campa 3	C-3
	Definición Funcional	Campas de servicios	
Dimensión	Superficie de parcela (m ²)	3.390	
	Superficie de ocupación máxima (m ²)	1.000	
Condiciones urbanísticas	Edificabilidad (m ² t)	1.376	
	Altura máxima	15 m	
Usos	Uso principal	Campas de servicios y talleres	
	Otros usos permitidos	Oficinas ligadas a la actividad	
Gestión	Adscripción de los suelos	Zona de Parcelas Logísticas	
	Titularidad del suelo	Pública o Privada	



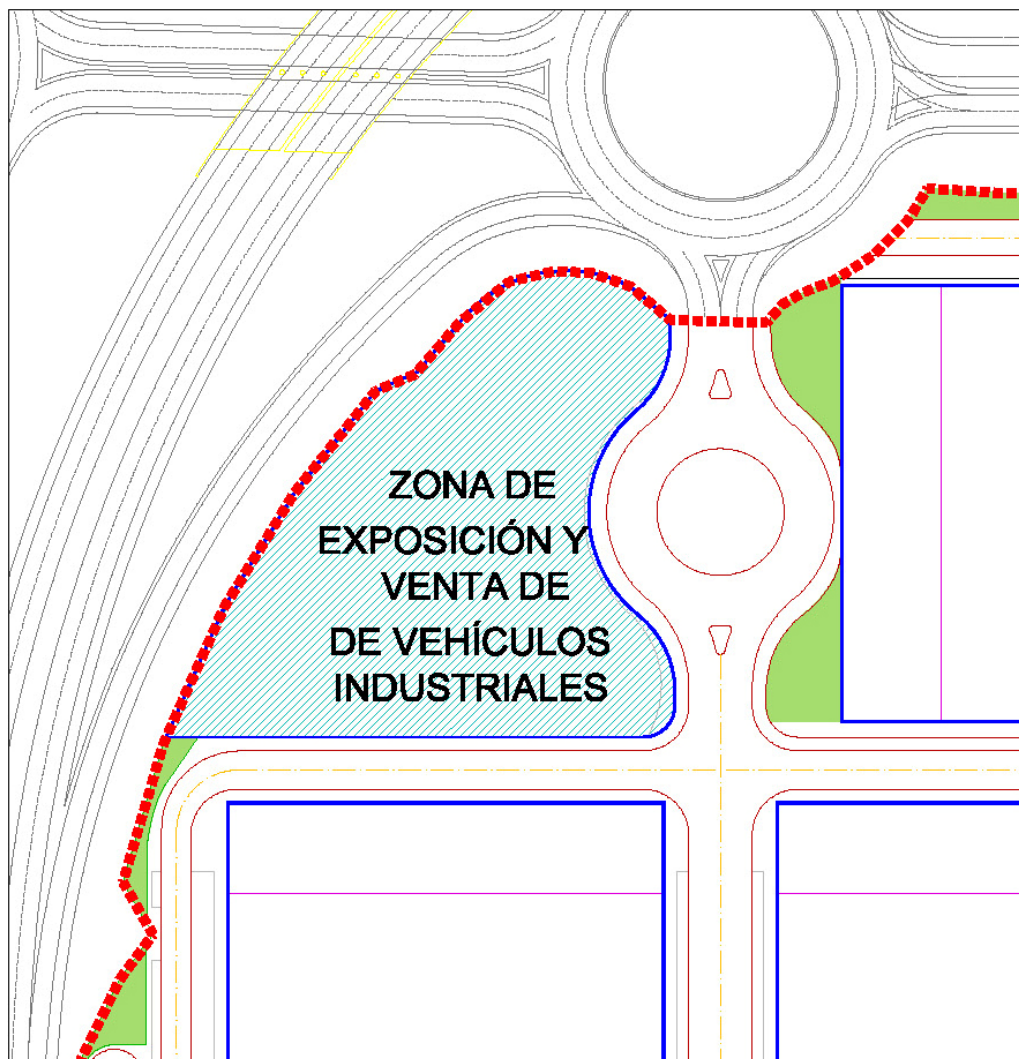
Parcela 19 (Campa 4)

Identificación	Denominación	Campa 4	C-4
	Definición Funcional	Campas de servicios	
Dimensión	Superficie de parcela (m ²)	3.390	
	Superficie de ocupación máxima (m ²)	1.000	
Condiciones urbanísticas	Edificabilidad (m ² t)	1.360	
	Altura máxima	15 m	
Usos	Uso principal	Campas de servicios y talleres	
	Otros usos permitidos	Oficinas ligadas a la actividad	
Gestión	Adscripción de los suelos	Zona de Parcelas Logísticas	
	Titularidad del suelo	Pública o Privada	



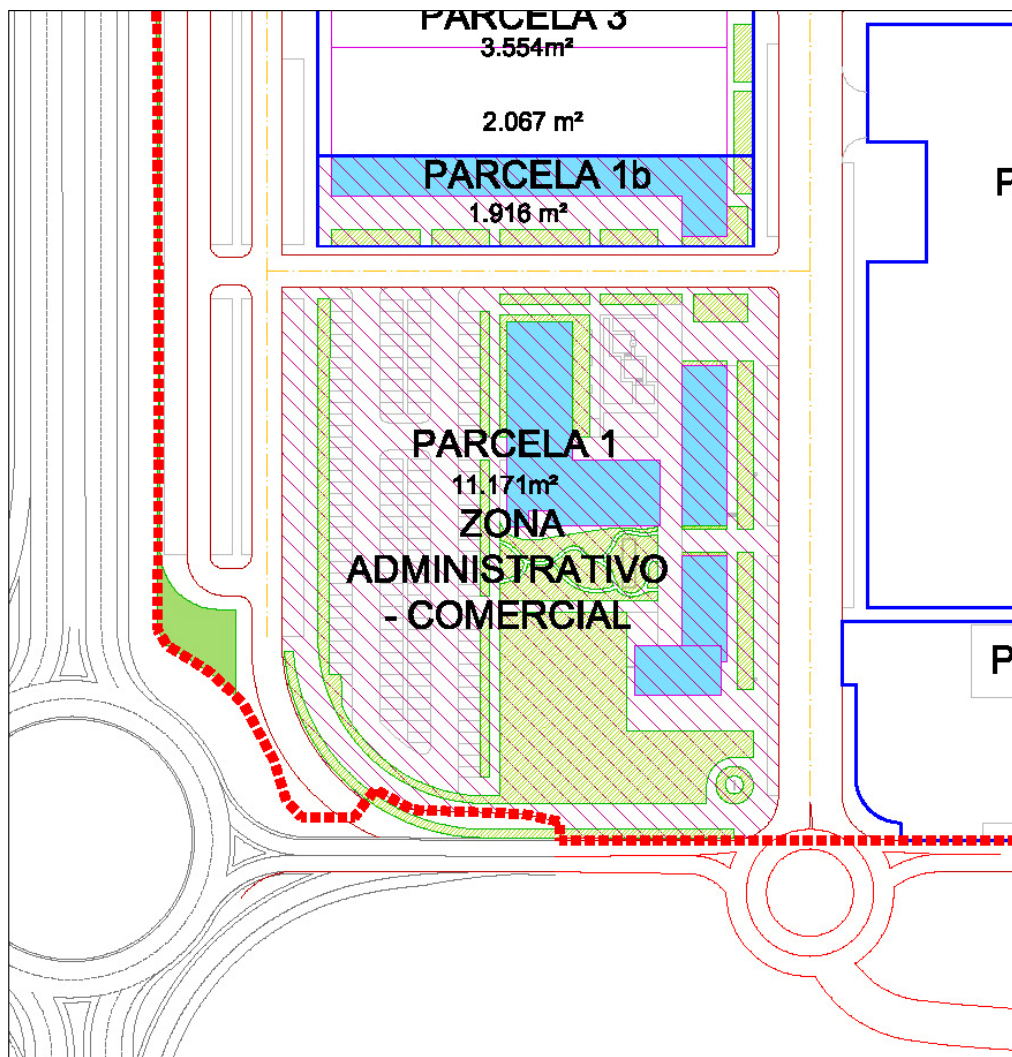
Parcela 20 (Zona de exposición de V.I.)

Identificación	Denominación	Zona exposición de V.I.	EP-1
	Definición Funcional	Exposición y venta de V.I.	
Dimensión	Superficie de parcela (m ²)	7.438	
	Superficie de ocupación máxima (m ²)	7.438	
Condiciones urbanísticas	Edificabilidad (m ² t)	372	
	Altura máxima	6 m	
Usos	Uso principal	Exposición y venta de V.I.	
	Otros usos permitidos	Aparcamiento	
Gestión	Adscripción de los suelos	Zona Dotacional	
	Titularidad del suelo	Pública	



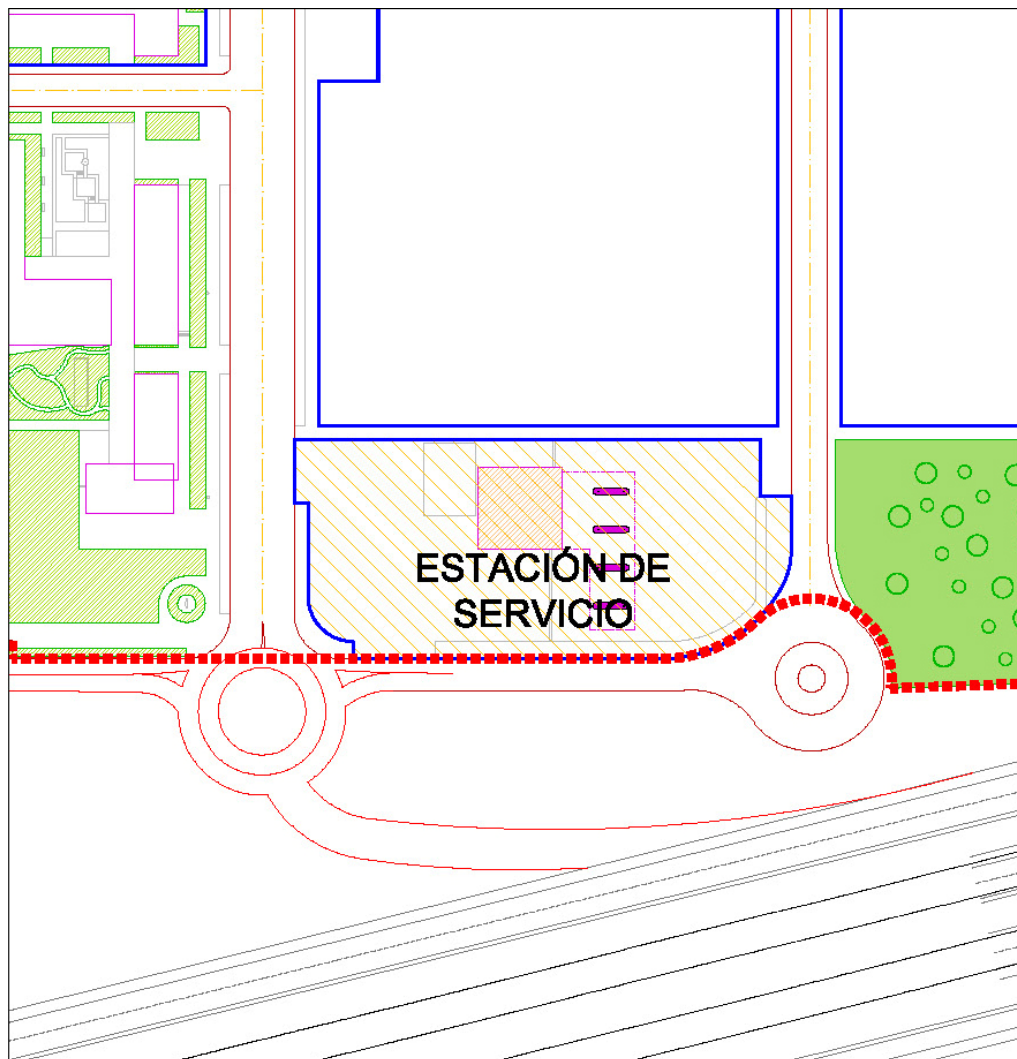
Parcela 1 (Centro Administrativo-Comercial)

Identificación	Denominación	Centro Administrativo - comercial	AC-1
	Definición Funcional	Oficinas y locales	
		TOTAL	
Dimensión	Superficie de parcela (m ²)	1a	11.171
		1b	1.916
	Edificio Administrativo-Comercial Superficie de ocupación máxima (m ²)	1a	7.261
		1b	1.245
		13.087	
		8.506	
Condiciones urbanísticas	Edificabilidad (m ² t)	11.058	
	Altura máxima	20 m	
Usos	Uso principal	Administrativo y comercial	
	Otros usos permitidos	Los mismos	
Gestión	Adscripción de los suelos	Zona Dotacional / Zona Espacios Libres	
	Titularidad del suelo	Pública	



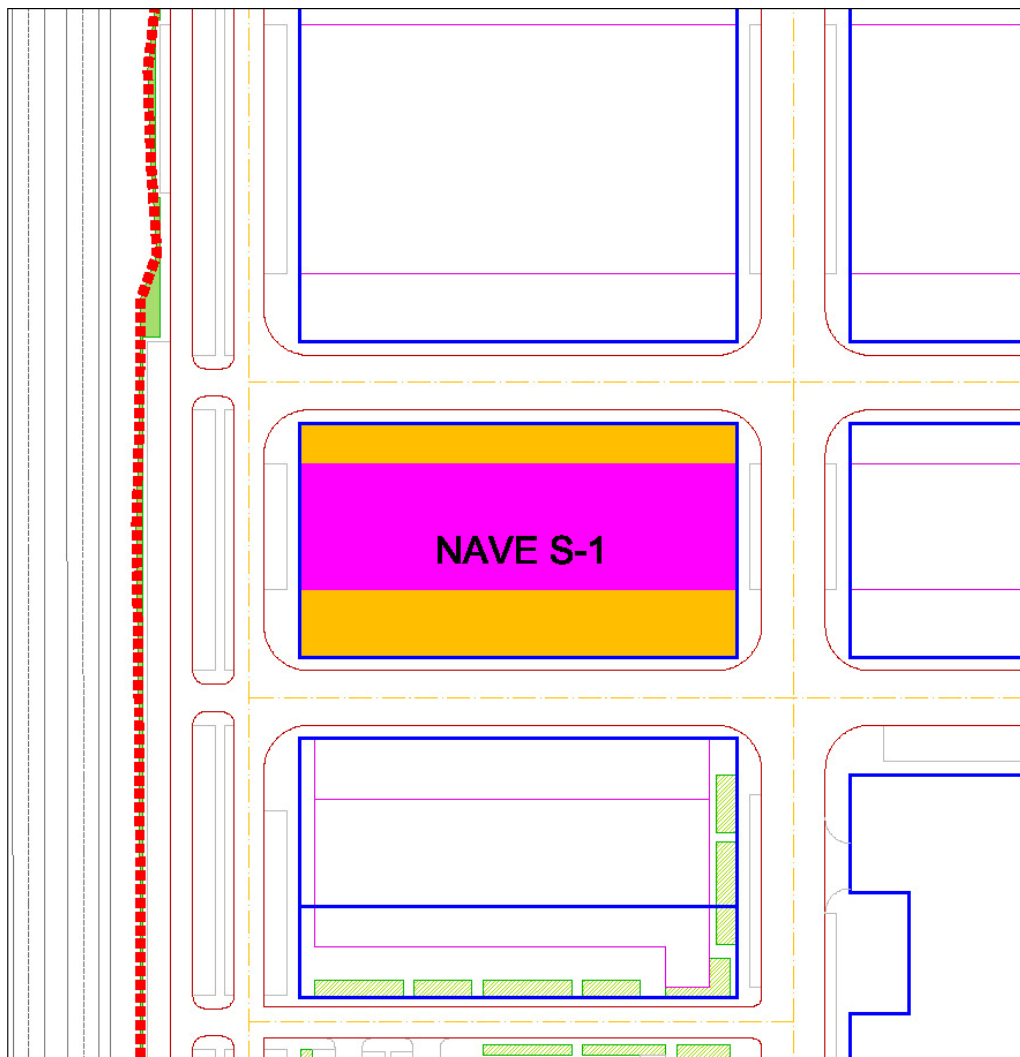
Parcela 2 (Estación de servicio)

Identificación	Denominación	Estación de Servicio	ES-1
	Definición Funcional	Estación de Servicio	
Dimensión	Superficie de parcela (m ²)	4.553	
	Superficie de ocupación máxima (m ²)	4.553	
Condiciones urbanísticas	Edificabilidad (m ² t)	455	
	Altura máxima	La necesaria para el desarrollo de la actividad	
Usos	Uso principal	Suministro de combustible y servicios al vehículo	
	Otros usos permitidos	Oficinas propias, restauración, lavado de vehículos y comercial	
Gestión	Adscripción de los suelos	Zona Dotacional	
	Titularidad del suelo	Pública	



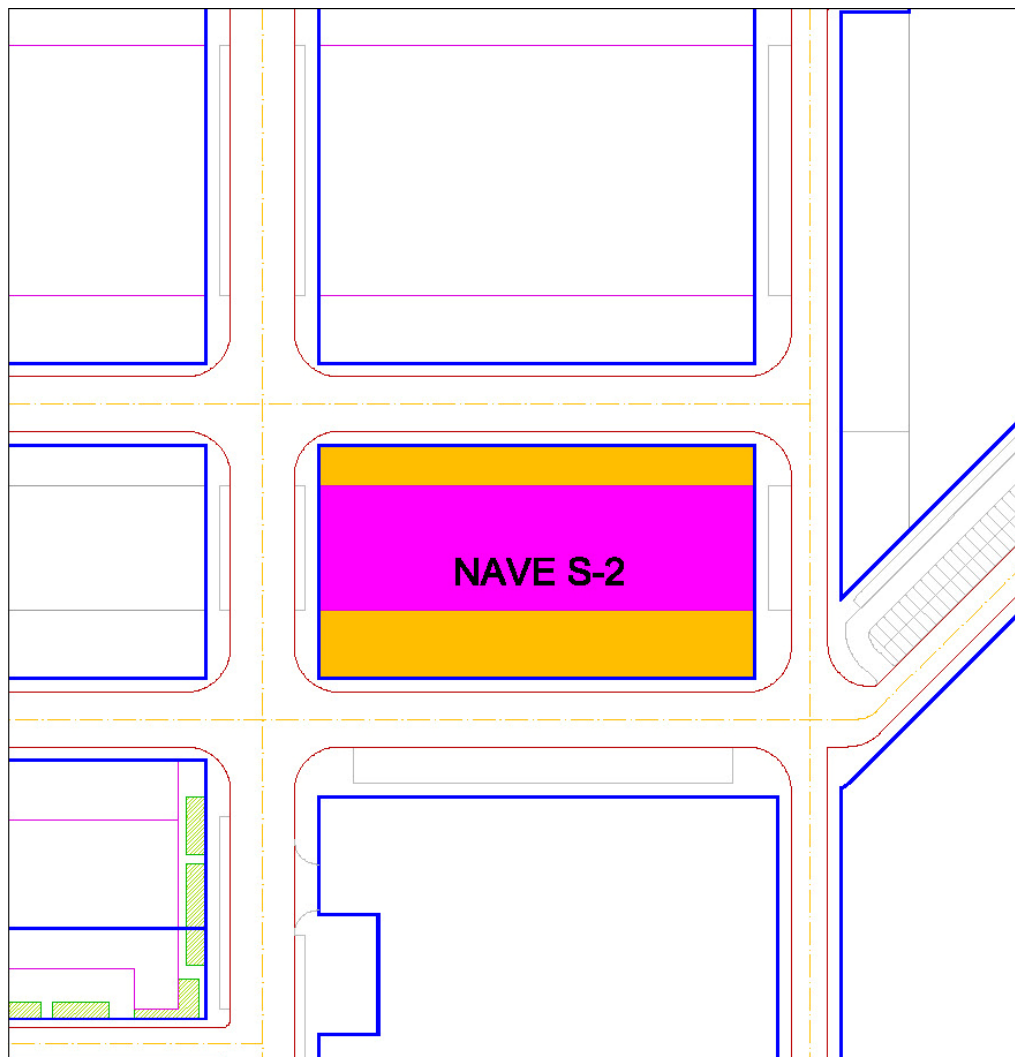
Parcela 6 (Nave de servicios S-1)

Identificación	Denominación	Nave de Servicios	NS-1
	Definición Funcional	Nave de Servicios	
Dimensión	Superficie de parcela (m ²)	4.944	
	Superficie de ocupación máxima (m ²)	2.640	
Condiciones urbanísticas	Edificabilidad (m ² t)	3.062	
	Altura máxima	15 m	
Usos	Uso principal	Talleres y servicios al transporte	
	Otros usos permitidos	Los mismos	
Gestión	Adscripción de los suelos	Zona Dotacional	
	Titularidad del suelo	Pública	



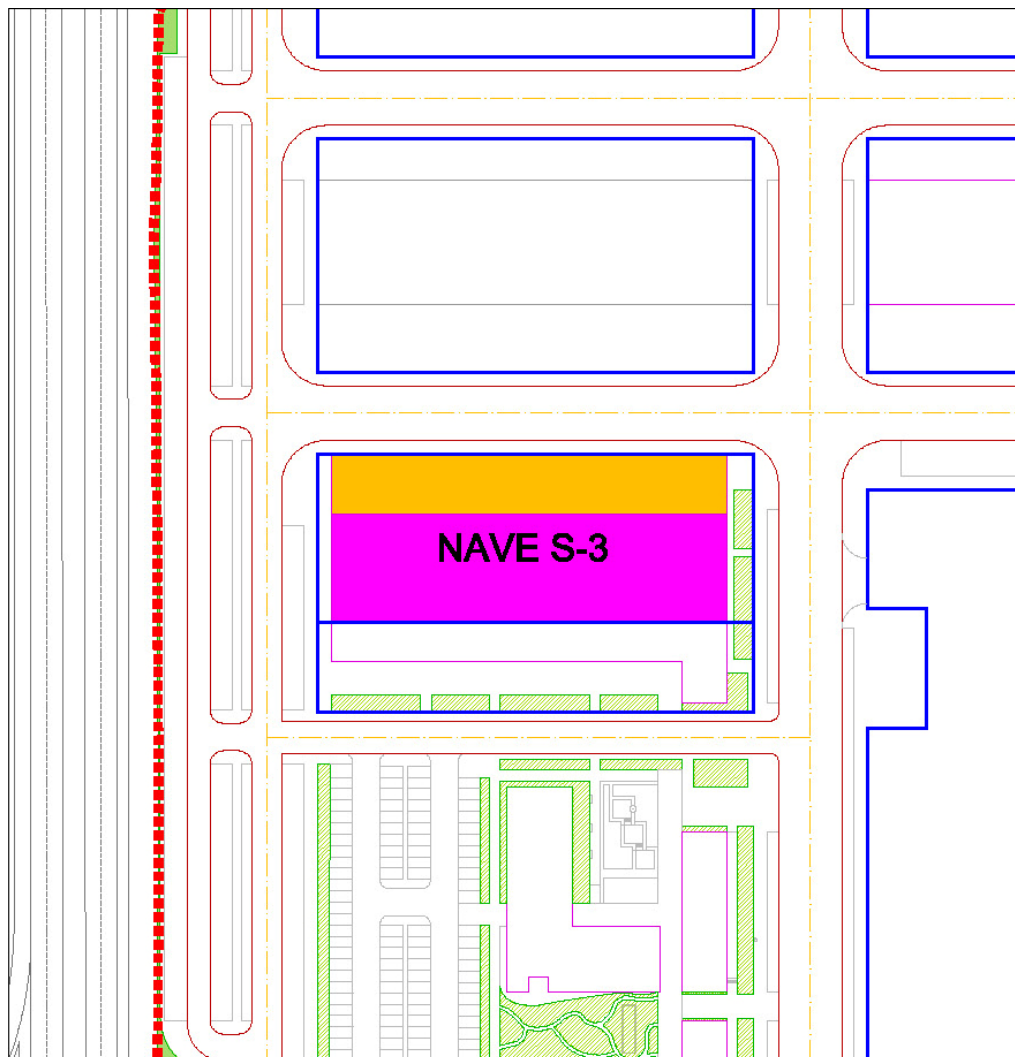
Parcela 7 (Nave de servicios S-2)

Identificación	Denominación	Nave de Servicios	NS-2
	Definición Funcional	Nave de Servicios	
Dimensión	Superficie de parcela (m ²)	4.944	
	Superficie de ocupación máxima (m ²)	2.640	
Condiciones urbanísticas	Edificabilidad (m ² t)	3.062	
	Altura máxima	15 m	
Usos	Uso principal	Talleres y servicios al transporte	
	Otros usos permitidos	Los mismos	
Gestión	Adscripción de los suelos	Zona Dotacional	
	Titularidad del suelo	Pública	



Parcela 3 (Nave de servicios S-3)

Identificación	Denominación	Nave de Servicios	NS-3
	Definición Funcional	Nave de Servicios	
Dimensión	Superficie de parcela (m ²)	3.554	
	Superficie de ocupación máxima (m ²)	2.310	
Condiciones urbanísticas	Edificabilidad (m ² t)	3.000	
	Altura máxima	15 m	
Usos	Uso principal	Talleres y servicios al transporte y Centro de formación	
	Otros usos permitidos	Los mismos	
Gestión	Adscripción de los suelos	Zona Dotacional	
	Titularidad del suelo	Pública	



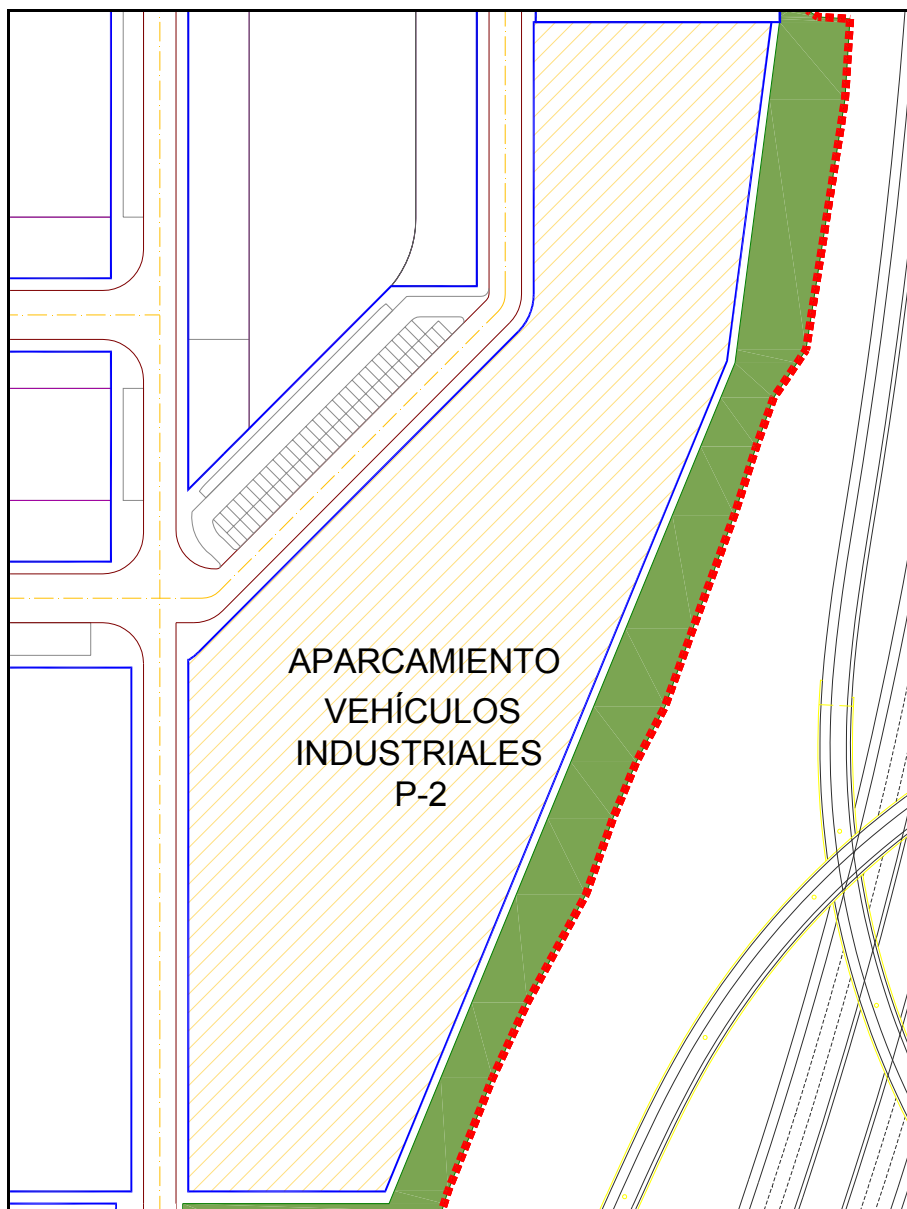
Parcela 4 (Aparcamiento de V.I. P-1)

Identificación	Denominación	Aparcamiento de V. I.	P-1
	Definición Funcional	Aparcamiento Vigilado	
Dimensión	Superficie de parcela (m ²)	12.634	
	Superficie de ocupación máxima (m ²)	12.634	
Condiciones urbanísticas	Edificabilidad (m ² t)	253	
	Altura máxima	6 m	
Usos	Uso principal	Aparcamiento vigilado de Vehículos	
	Otros usos permitidos	Administración, Vestuarios	
Gestión	Adscripción de los suelos	Zona Dotacional	
	Titularidad del suelo	Pública	



Parcela 5 (Aparcamiento de V.I. P-2)

Identificación	Denominación	Aparcamiento de V. I.	P-2
	Definición Funcional	Aparcamiento Vigilado	
Dimensión	Superficie de parcela (m ²)	20.176	
	Superficie de ocupación máxima (m ²)	20.176	
Condiciones urbanísticas	Edificabilidad (m ² t)	404	
	Altura máxima	6 m	
Usos	Uso principal	Aparcamiento vigilado de Vehículos	
	Otros usos permitidos	Administración, Vestuarios	
Gestión	Adscripción de los suelos	Zona Dotacional	
	Titularidad del suelo	Pública	



PLAN FUNCIONAL DEL ÁREA LOGÍSTICA DE INTERÉS AUTONÓMICO DE MÁLAGA

Anexo 2: SECTOR II: FICHAS DE DATOS DE LAS PARCELAS

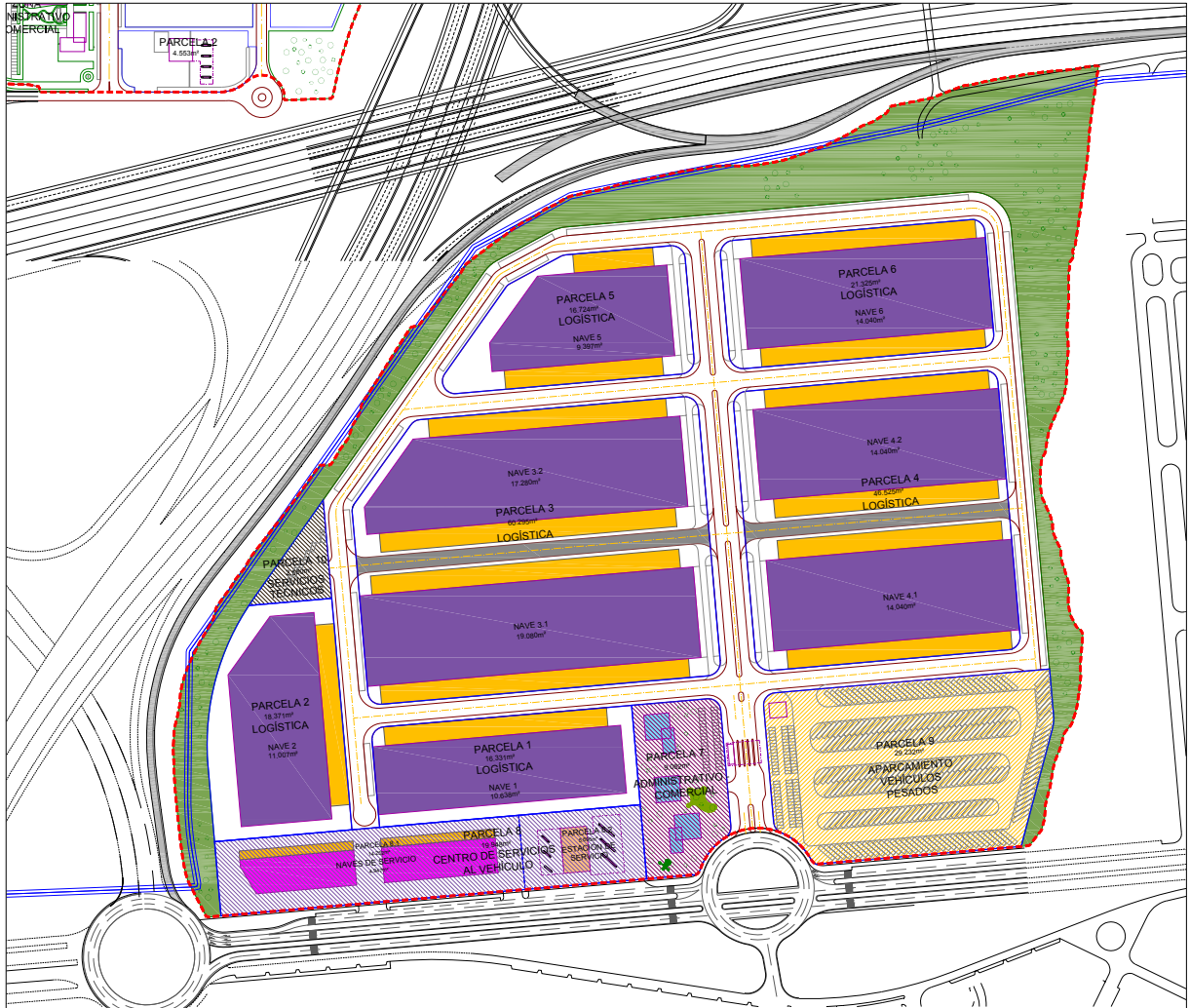
FICHAS DE PARCELAS

A continuación se presenta un cuadro resumen con los datos más significativos de las parcelas, un plano general con identificación de las mismas organizadas según su uso y tipología, así como las fichas urbanísticas de las parcelas que configuran la ordenación del Sector II del CTM de Málaga.

Parcela	Adscripción de los suelos	Uso Principal	Superficie
Parcela 1 (Nave 1)	Logística	Almacenaje y distribución	16.331
Parcela 2 (Nave 2)	Logística	Almacenaje y distribución	18.371
Parcela 3 (Naves 3.1 y 3.2)	Logística	Almacenaje y distribución	60.295
Parcela 4 (Nave 4.1 y 4.2)	Logística	Almacenaje y distribución	46.525
Parcela 7 (Nave 7)	Logística	Almacenaje y distribución	16.724
Parcela 8 (Nave 8)	Logística	Almacenaje y distribución	21.325
Parcela 9 (Centro Administrativo-Comercial AC-1)	Dotacional	Administrativo y comercial	9.082
Parcela 10 (Centro de Servicios al Vehículo)	Dotacional	Talleres y servicios al transporte. Suministro de combustible	19.948
Parcela 11 (Aparcamiento de V.P. P-1)	Dotacional	Aparcamiento vigilado de Vehículos	29.232
Parcela 12 (Servicios Técnicos ST-1)	Dotacional	Servicios Técnicos (infraestructuras, pto limpio, etc)	2.580

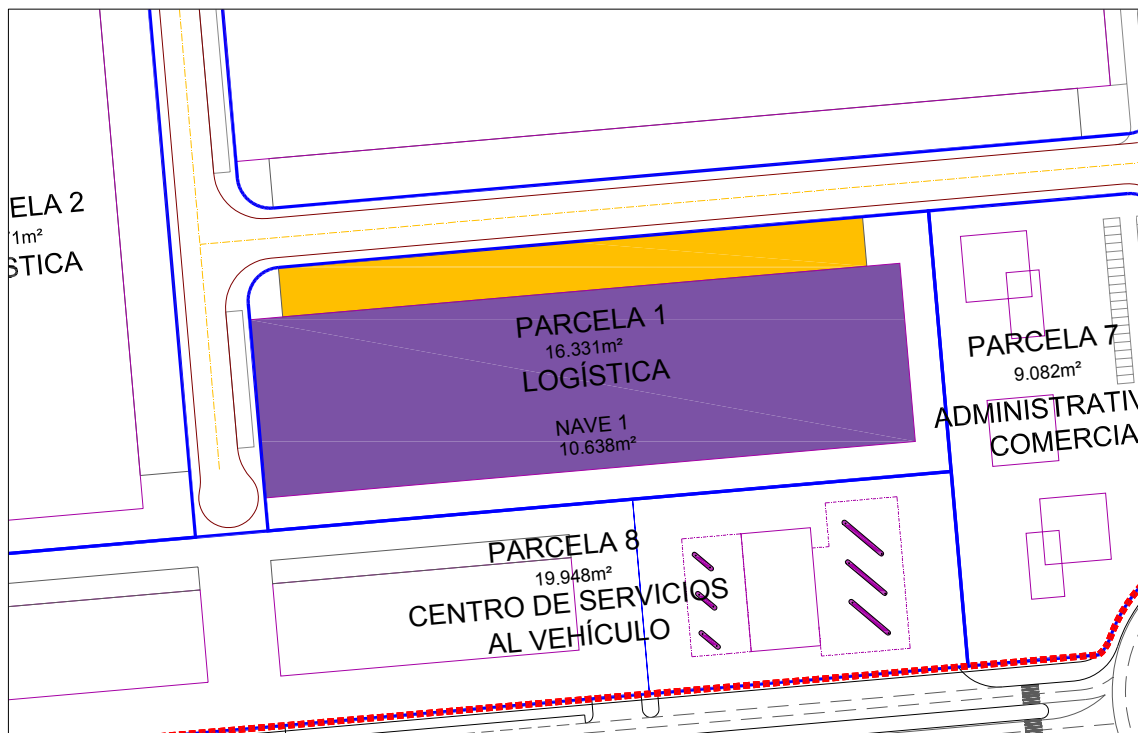
SECTOR II

PLANO DE SITUACIÓN DE LAS PARCELAS



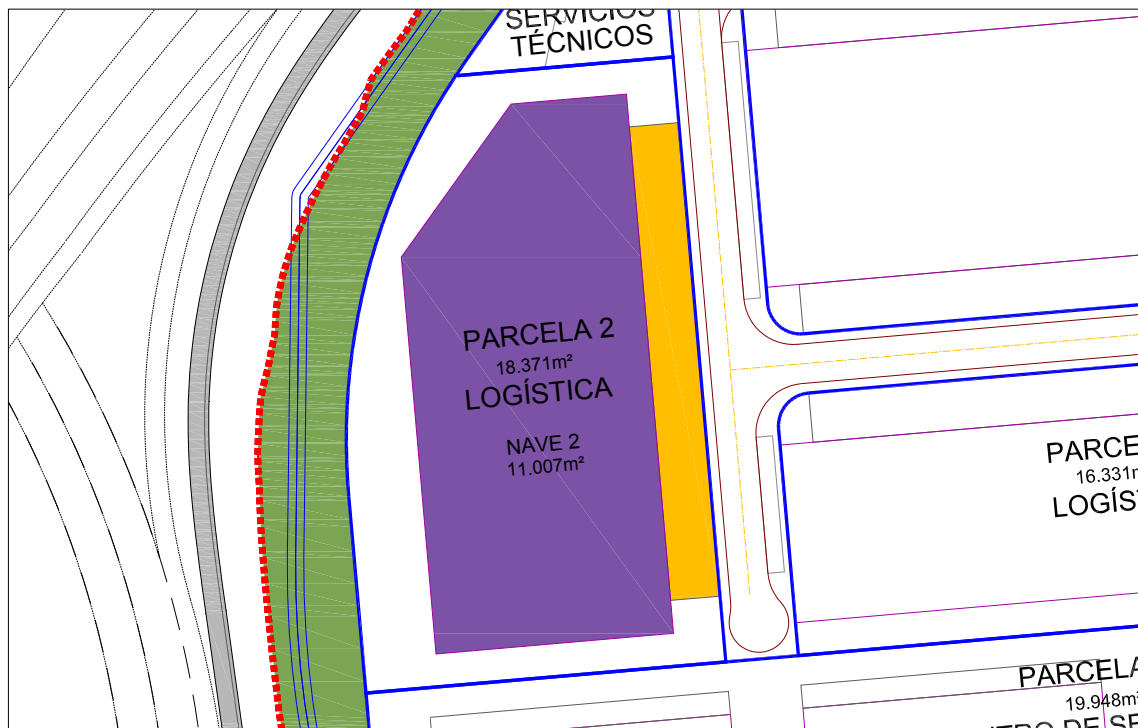
Parcela 1 (Nave 1)

Identificación	Denominación	Nave 1	N-1
	Definición Funcional	Naves de almacenamiento y Distribución	
Dimensión	Superficie de parcela (m ²)	16.331	
	Superficie de ocupación máxima (m ²)	10.638	
Condiciones urbanísticas	Edificabilidad (m ² t)	12.234	
	Altura máxima	15 m	
Usos	Uso principal	Almacenaje y distribución	
	Otros usos permitidos	Transitorios, aduana	
Gestión	Adscripción de los suelos	Zona de Parcelas Logísticas	
	Titularidad del suelo	Pública o Privada	



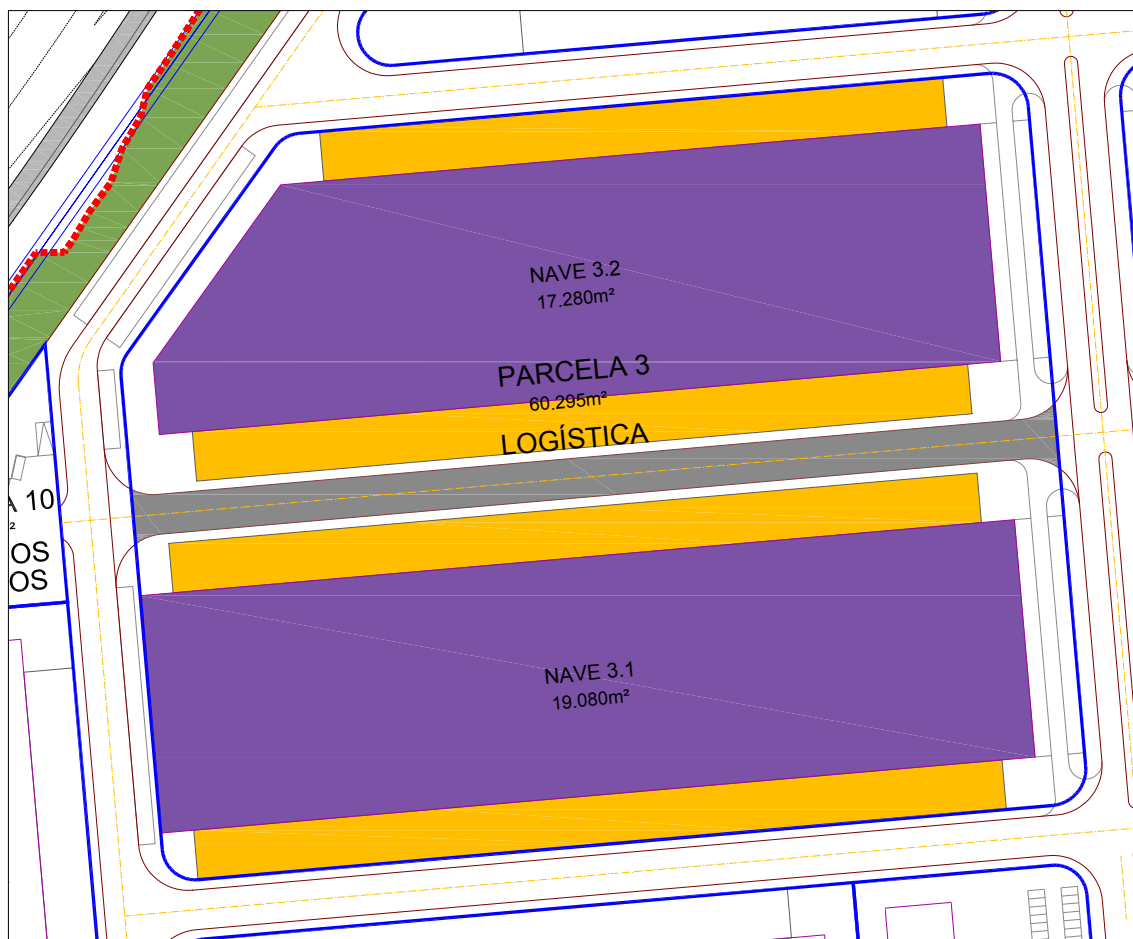
Parcela 2 (Nave 2)

Identificación	Denominación	Nave 2	N-2
	Definición Funcional	Naves de almacenamiento y Distribución	
Dimensión	Superficie de parcela (m ²)	18.371	
	Superficie de ocupación máxima (m ²)	11.007	
Condiciones urbanísticas	Edificabilidad (m ² t)	12.658	
	Altura máxima	15 m	
Usos	Uso principal	Almacenaje y distribución	
	Otros usos permitidos	Transitorios, aduana	
Gestión	Adscripción de los suelos	Zona de Parcelas Logísticas	
	Titularidad del suelo	Pública o Privada	



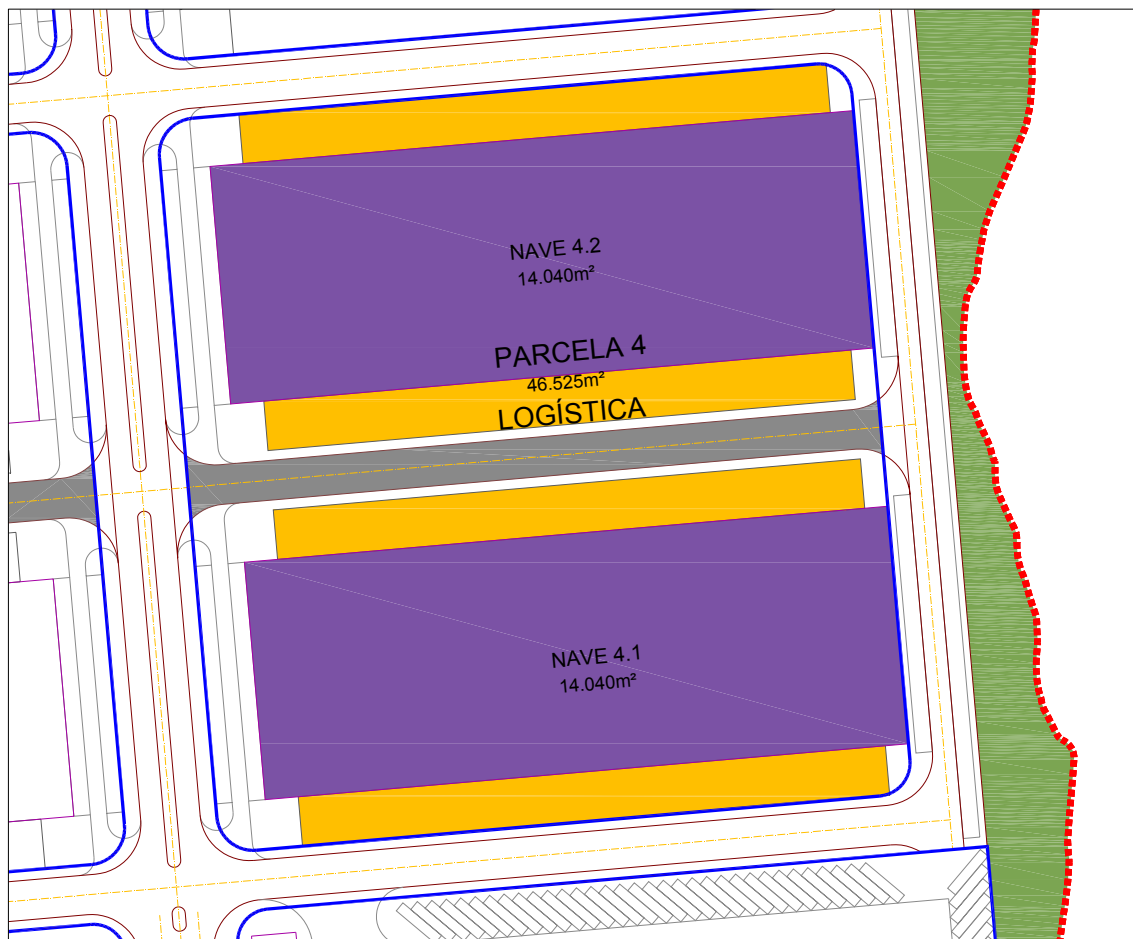
Parcela 3 (Naves 3.1 y 3.2)

Identificación	Denominación	Naves 3.1 y 3.2	N-3
	Definición Funcional	Naves de almacenamiento y Distribución	
Dimensión	Superficie de parcela (m ²)	60.295	
	Superficie de ocupación máxima (m ²)	36.360	
Condiciones urbanísticas	Edificabilidad (m ² t)	41.814	
	Altura máxima	15 m	
Usos	Uso principal	Almacenaje y distribución	
	Otros usos permitidos	Transitorios, aduana	
Gestión	Adscripción de los suelos	Zona de Parcelas Logísticas	
	Titularidad del suelo	Pública o Privada	



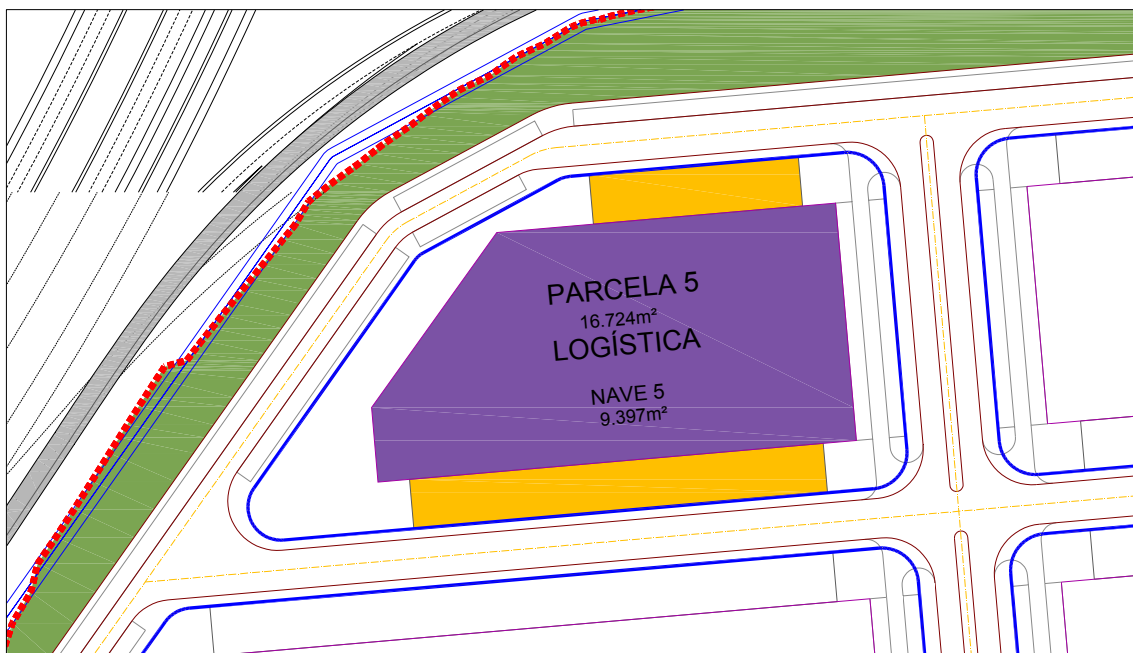
Parcela 4 (Naves 4.1 y 4.2)

Identificación	Denominación	Naves 4.1 y 4.2	N-4
	Definición Funcional	Naves de almacenamiento y Distribución	
Dimensión	Superficie de parcela (m ²)	46.525	
	Superficie de ocupación máxima (m ²)	28.080	
Condiciones urbanísticas	Edificabilidad (m ² t)	32.292	
	Altura máxima	15 m	
Usos	Uso principal	Almacenaje y distribución	
	Otros usos permitidos	Transitorios, aduana	
Gestión	Adscripción de los suelos	Zona de Parcelas Logísticas	
	Titularidad del suelo	Pública o Privada	



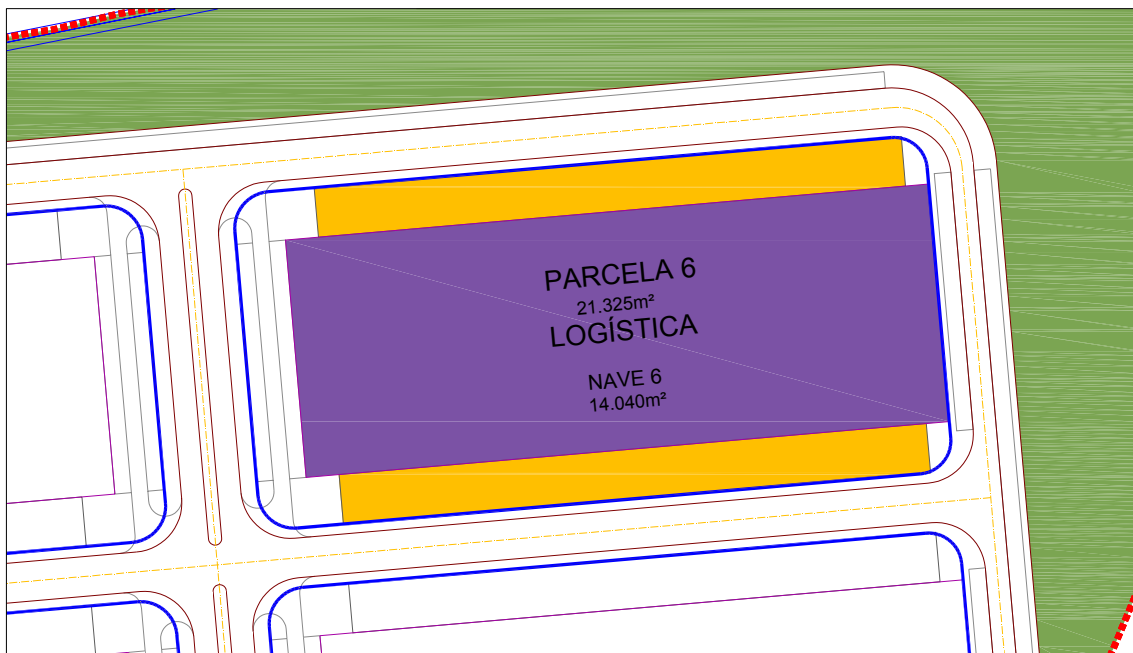
Parcela 5 (Nave 5)

Identificación	Denominación	Nave 5	N-5
	Definición Funcional	Naves de almacenamiento y Distribución	
Dimensión	Superficie de parcela (m ²)	16.724	
	Superficie de ocupación máxima (m ²)	9.397	
Condiciones urbanísticas	Edificabilidad (m ² t)	10.807	
	Altura máxima	15 m	
Usos	Uso principal	Almacenaje y distribución	
	Otros usos permitidos	Transitorios, aduana	
Gestión	Adscripción de los suelos	Zona de Parcelas Logísticas	
	Titularidad del suelo	Pública o Privada	



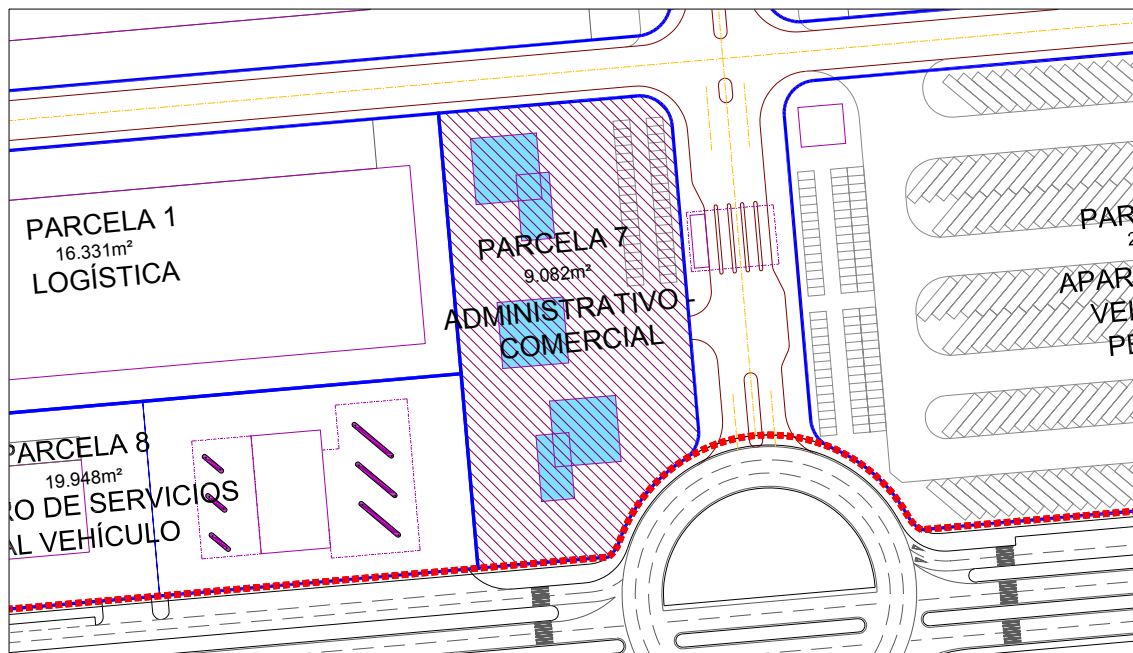
Parcela 6 (Nave 6)

Identificación	Denominación	Nave 6	N-6
	Definición Funcional	Naves de almacenamiento y Distribución	
Dimensión	Superficie de parcela (m ²)	21.325	
	Superficie de ocupación máxima (m ²)	14.040	
Condiciones urbanísticas	Edificabilidad (m ² t)	16.146	
	Altura máxima	15 m	
Usos	Uso principal	Almacenaje y distribución	
	Otros usos permitidos	Transitorios, aduana	
Gestión	Adscripción de los suelos	Zona de Parcelas Logísticas	
	Titularidad del suelo	Pública o Privada	



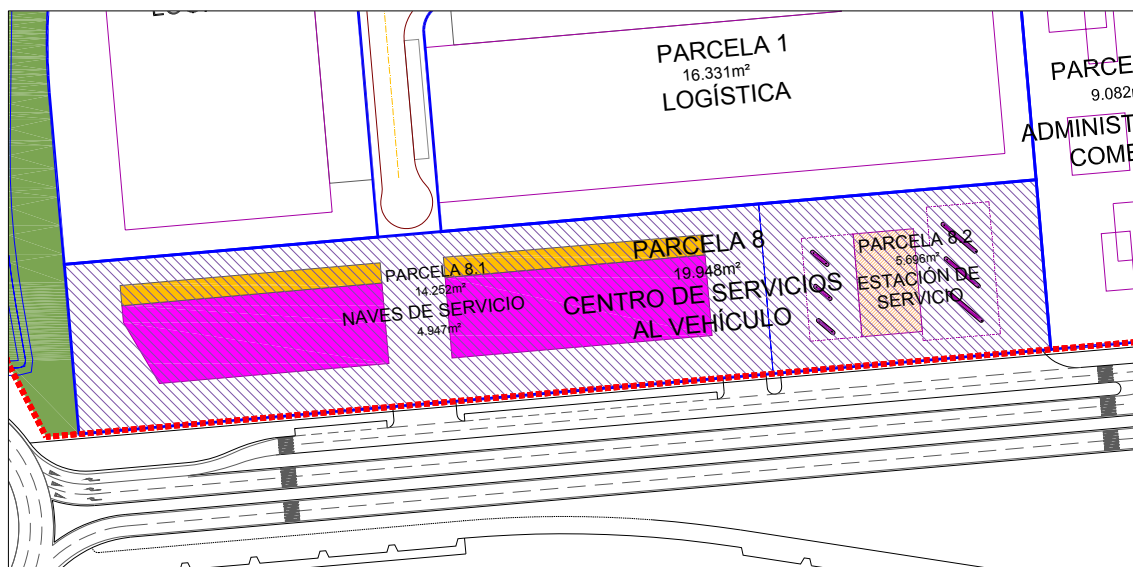
Parcela 7 (Centro Administrativo-Comercial)

Identificación	Denominación	Centro Administrativo-Comercial AC-1	AC-1
	Definición Funcional	Oficinas y locales	
Dimensión	Superficie de parcela (m ²)	9.082	
	Superficie de ocupación máxima (m ²)	1.500	
Condiciones urbanísticas	Edificabilidad (m ² t)	6.000	
	Altura máxima	20 m	
Usos	Uso principal	Administrativo y comercial	
	Otros usos permitidos	Los mismos	
Gestión	Adscripción de los suelos	Zona Dotacional	
	Titularidad del suelo	Pública	



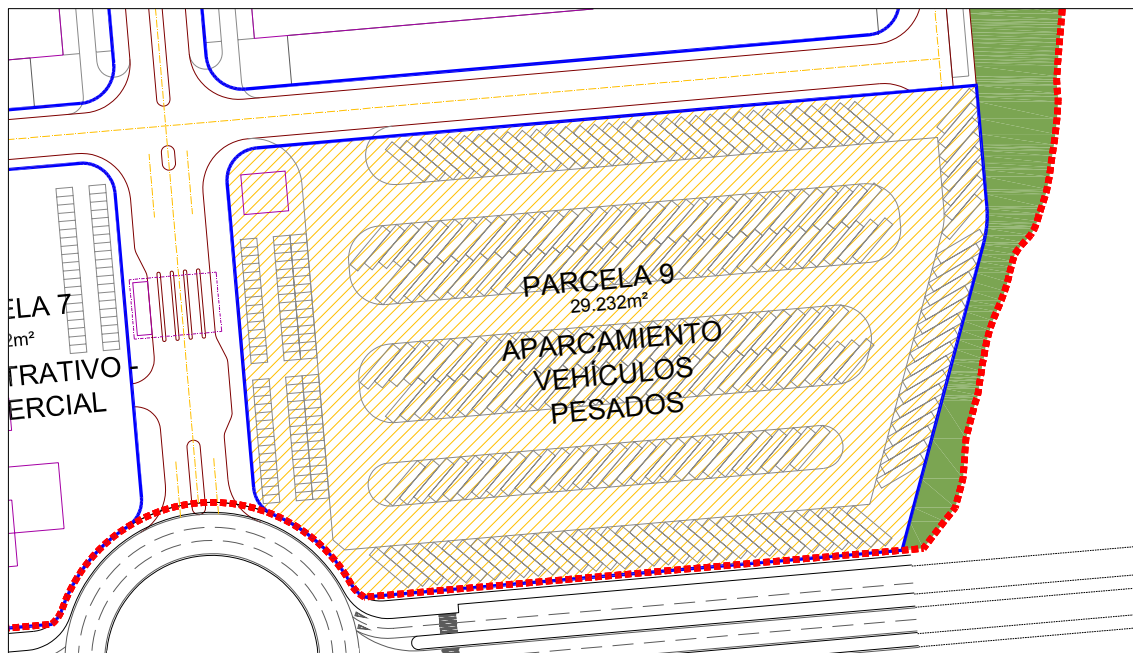
Parcela 8 (Centro de Servicios al Vehículo)

Identificación	Denominación	Centro de Servicios al Vehículo	CS-1
	Definición Funcional	Naves de Servicio y Estación de Servicio	
Dimensión	Superficie de parcela (m ²)	19.948	
	Superficie de ocupación máxima (m ²)	6.000	
Condiciones urbanísticas	Edificabilidad (m ² t)	7.500	
	Altura máxima	La necesaria para el desarrollo de la actividad	
Usos	Uso principal	Talleres y servicios al transporte. Suministro de combustible	
	Otros usos permitidos	Oficinas propias, restauración y comercial	
Gestión	Adscripción de los suelos	Zona Dotacional	
	Titularidad del suelo	Pública	



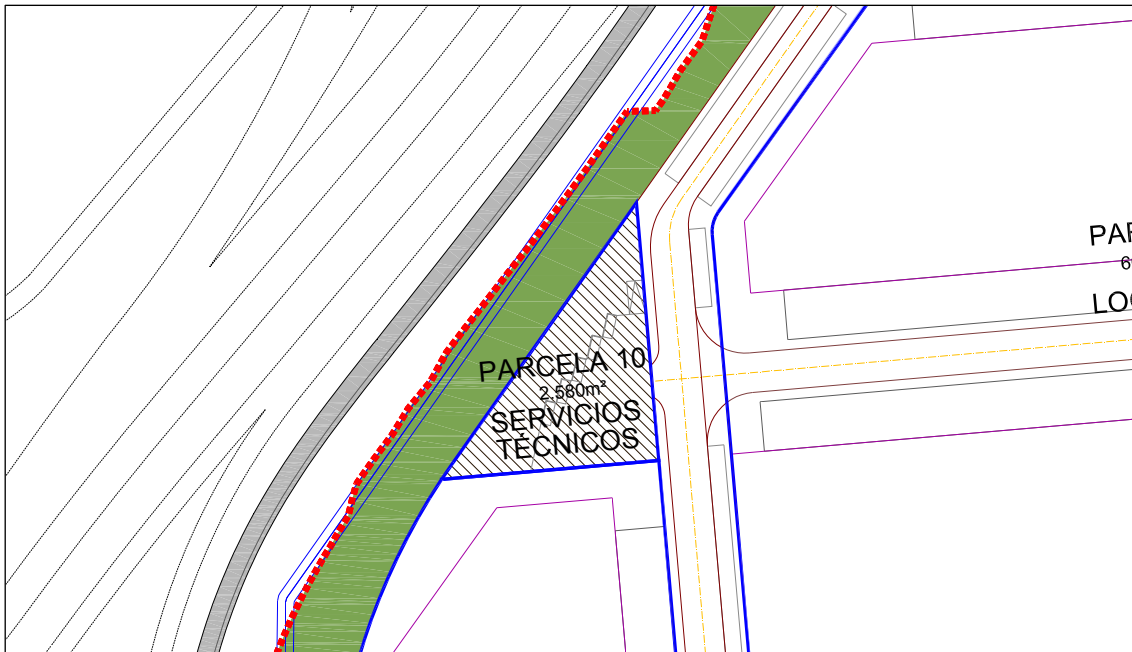
Parcela 9 (Aparcamiento de V.P. P-1)

Identificación	Denominación	Aparcamiento de V. P.	P-1
	Definición Funcional	Aparcamiento Vigilado	
Dimensión	Superficie de parcela (m ²)	29.232	
	Superficie de ocupación máxima (m ²)	29.232	
Condiciones urbanísticas	Edificabilidad (m ² t)	300	
	Altura máxima	6 m	
Usos	Uso principal	Aparcamiento vigilado de Vehículos	
	Otros usos permitidos	Administración, Vestuarios	
Gestión	Adscripción de los suelos	Zona Dotacional	
	Titularidad del suelo	Pública	



Parcela 12 (Servicios Técnicos)

Identificación	Denominación	Servicios Técnicos ST-1	ST-1
	Definición Funcional	Punto Limpio	
Dimensión	Superficie de parcela (m ²)	2.580	
	Superficie de ocupación máxima (m ²)	400	
Condiciones urbanísticas	Edificabilidad (m ² t)	800	
	Altura máxima	6 m	
Usos	Uso principal	Servicios Técnicos (infraestructuras, pto limpio, etc)	
	Otros usos permitidos	Aparcamiento, oficinas propias	
Gestión	Adscripción de los suelos	Zona Dotacional	
	Titularidad del suelo	Pública	



PROYECTO DE PLAN FUNCIONAL DEL ÁREA LOGÍSTICA DE INTERÉS AUTONÓMICO DE MÁLAGA

Anexo 3: REGLAMENTO INTERNO DEL CTM DE MÁLAGA

INDICE

1.- INSTRUCCIONES GENERALES.	3
2.- Horario del C.T.M.	3
2.1.- <i>Horario de las instalaciones interiores.</i>	3
2.2.- <i>Horario de las instalaciones exteriores.</i>	5
2.2.1.- <i>Aparcamiento de vehículos industriales.</i>	5
2.2.2.- <i>Estación de servicio.</i>	5
2.2.3.- <i>Zona administrativo – comercial.</i>	5
3.- Circulación en el Centro de Transportes de Mercancías.	1
3.1.- <i>Limitación de velocidad.</i>	1
3.2.- <i>Vehículos permitidos y prohibidos.</i>	1
3.3.- <i>Estacionamiento en el interior del recinto de CTM.</i>	1
3.3.1.- <i>Estacionamiento de turismos.</i>	2
3.3.2.- <i>Estacionamiento de vehículos industriales.</i>	2
3.4.- <i>Estacionamiento en el exterior del recinto de CTM.</i>	3
3.4.1.- <i>Estacionamiento en el acceso principal al CTM.</i>	3
3.4.2.- <i>Estacionamiento en la zona administrativo – comercial.</i>	3
3.4.3.- <i>Estacionamiento en la estación de Servicio.</i>	3
4.- Seguridad.	1
4.1.- <i>Seguridad por medios técnicos.</i>	1
4.2.- <i>Seguridad por medios humanos.</i>	1
4.2.1.- <i>Procedimientos y tareas a realizar por el vigilante durante el servicio.</i>	2
5.- Normas urbanísticas en el CTM.	4
6.- Normas de señalización, rotulación e imagen.	4
6.1.- <i>Normas en zona de naves de almacenamiento y carga.</i>	5
6.2.- <i>normas en Zona de naves de servicios al transporte.</i>	5
6.3.- <i>Normas en zona administrativo – comercial.</i>	6
7.- APARCAMIENTO DE VEHICULOS INDUSTRIALES.	7
7.1.- <i>Instrucciones generales del aparcamiento.</i>	7
7.2.- <i>Prohibiciones.</i>	7
7.3.- <i>Otros servicios.</i>	8
8.- NAVES DE ALMACENAMIENTO, DISTRIBUCION y servicios.	9
8.1.- <i>Naves propiedad del C.T.M. (alquiler).</i>	9
8.2.- <i>Naves propiedad de la empresa instalada.</i>	12
9.- CAMPAS.	14
10.- Zona administrativo – comercial.	16
10.1.- <i>Edificio Administrativo.</i>	16
10.2.- <i>Locales comerciales.</i>	18
10.3.- <i>Local restaurante.</i>	20

1.-INSTRUCCIONES GENERALES.

El centro de transporte de mercancías de Málaga ha sido concebido como una plataforma moderna para facilitar el desarrollo de la actividad de las empresas de transporte en sus diversas variantes, ofreciendo una operatividad y funcionamiento no asemejables a otras instalaciones industriales.

Para que esta actividad se desarrolle en perfectas condiciones es necesario establecer unas normas que especifiquen claramente la forma de actuar y los derechos y deberes que todas las personas que estén relacionadas con el C.T.M. deben conocer y respetar.

Por todo lo anteriormente expuesto y para facilitar la operatividad del C.T.M. es de obligado cumplimiento el siguiente reglamento interno.

2.-HORARIO DEL C.T.M.

A continuación se especifican los horarios de las instalaciones del Centro como base fundamental para el correcto funcionamiento y para conseguir el mayor nivel de seguridad dentro del C.T.M.

2.1.-HORARIO DE LAS INSTALACIONES INTERIORES.

Con el fin de aumentar el control y la seguridad del Centro se impondrá un horario de acceso al mismo para evitar en lo posible la circulación de vehículos y personas por las instalaciones fuera del horario normal de trabajo.

Así, se convendrán los horarios siguientes:

La apertura del centro se realizará a las 07:00 horas y el cierre se producirá a las 22:00 horas de lunes a viernes, y el sábado de 07:00 a 15:00, durante el resto del fin de semana, el recinto del Centro permanecerá cerrado.

En los periodos de cierre las barreras de entrada estarán cerradas y sólo los vigilantes de seguridad podrán abrirlas, previa identificación de la persona y lugar al que se dirigen, y tras comprobar que dichas personas están autorizadas para acceder en

horario de cierre. En dicho horario solo tendrán acceso al recinto los responsables de cada una de las empresas instaladas o aquellas otras personas que estos designen, siempre y cuando lo hagan por escrito con los datos personales de dichas personas. Así mismo, durante el horario de cierre no se permitirá la entrada y salida de vehículos de mercancías salvo autorización por escrito del gerente de la empresa en la que se produzca el movimiento de mercancías, que será la que asuma las consecuencias que puedan derivarse.

Estos horarios podrán ser modificados para aquellas empresas que por su funcionamiento interno tengan turnos de trabajo distintos de los especificados anteriormente. Estas excepciones se notificarán por escrito al servicio de vigilancia.

Así mismo, si se trata de vehículos que de forma periódica tienen que acceder al recinto o a la empresa fuera del horario de apertura se le dotará por parte de la empresa de una autorización especial en la que haga constar los datos del conductor y vehículo, así como la periodicidad con la que tenga que acceder al recinto, a fin de no tener que emitir una autorización cada vez que acceda.

Los empleados que permanezcan en el recinto después de la hora de cierre deberán identificarse a la salida al personal de seguridad, dejando constancia este último del nombre, hora de salida y vehículo.

Los vehículos con carga que tengan que acceder al C.T.M. para descargar y que lleguen antes de las 07:00 horas, deberán permanecer en el aparcamiento de vehículos industriales o se designara un aparcamiento específico en otro lugar controlado por los vigilantes de seguridad, hasta la hora de apertura en que podrán dirigirse hacia el lugar de destino.

En casos excepcionales se permitirá la entrada al interior del recinto cuando exista aparcamiento en la empresa a la que se dirige y sea necesario para el mantenimiento de la carga o la seguridad de la misma, tomando los datos del conductor y del vehículo así como las razones expuestas en tal situación.

En el caso de empresas con turnos distintos del horario establecido, se facilitará el acceso de vehículos al recinto en función de la hora de inicio de la actividad.

2.2.-HORARIO DE LAS INSTALACIONES EXTERIORES.

Las instalaciones situadas en el exterior del recinto cerrado del C.T.M. tendrán horarios independientes en función del servicio que ofrezcan. A continuación se relacionan estos servicios con algunas consideraciones del horario de funcionamiento.

2.2.1.-Aparcamiento de vehículos industriales.

El aparcamiento de vehículos industriales permanecerá abierto las 24 horas del día, todos los días del año.

2.2.2.-Estación de servicio.

La Estación de servicio funcionará las 24 horas del día.

2.2.3.-Zona administrativo – comercial.

El edificio Administrativo de CTM permanecerá abierto al público en general de Lunes a Viernes de 08:00 a 22:00 horas de forma ininterrumpida. A partir de la hora de cierre podrán acceder aquellas personas que trabajen en el mismo o bien que sean autorizadas por los responsables de las empresas o asociaciones instaladas. Durante los sábados y domingos no se abrirá salvo que se notifique a las oficinas de CTM o al servicio de vigilancia, pidiéndolo expresamente, con motivo de la celebración de algún acto, reunión o impartición de cursos.

Si alguna empresa, por su horario de trabajo, tuviese necesidad de acceder fuera del horario establecido lo notificará a las oficinas de CTM, que a su vez se lo notificará al servicio de seguridad para actuar en consecuencia

3.-CIRCULACIÓN EN EL CENTRO DE TRANSPORTES DE MERCANCÍAS.

La circulación en el recinto está regida por las normas de circulación convencionales en todo momento. A continuación se exponen algunas recomendaciones para facilitar la circulación y la seguridad vial en el Centro de Transportes de Mercancías.

3.1.-LIMITACIÓN DE VELOCIDAD.

La velocidad de circulación máxima en todo el interior del C.T.M. esta limitada a 20 Km./h, tal y como se indica en la señalización que existe al respecto en la entrada del recinto.

3.2.-VEHÍCULOS PERMITIDOS Y PROHIBIDOS.

Podrán acceder al C.T.M. todos los turismos y camiones relacionados con las empresas instaladas en el recinto, salvo que por motivos de seguridad el servicio de vigilancia determine lo contrario.

Así mismo, no estará permitida la entrada libre de cualquier turismo o camión, siendo necesaria la identificación por el vigilante de seguridad del conductor y vehículo, quedando reflejado el destino y motivo del acceso al Centro.

Igualmente se prohibirá el acceso al C.T.M. de cualquier vehículo que contenga o este diseñado para contener mercancías peligrosas, aun cuando se tenga la seguridad de no llevar carga en ese momento.

3.3.-ESTACIONAMIENTO EN EL INTERIOR DEL RECINTO DE CTM.

En general se seguirán las normas de circulación a efectos de estacionamiento, si bien hay que destacar algunos puntos en los que se debe tener un especial cuidado en aras de la seguridad y mejor funcionamiento del CTM.

- No estacionar en la vías de circulación, para facilitar la movilidad por el Centro.
- No estacionar delante o sobre los hidrantes contra incendios de forma que no se entorpezca una posible intervención contra incendios.

- No estacionar o parar en los cambios de dirección.
- Prestar un especial cuidado en la realización de las maniobras de estacionamiento con el fin de no dañar mobiliario urbano.

3.3.1.-Estacionamiento de turismos.

Los vehículos turismo, tanto de los empleados como de los visitantes, deberán ser estacionados en las zonas de aparcamiento previstas a tal efecto en las calzadas, no permitiéndose el aparcamiento en las playas de carga - descarga de las naves.

Las naves de almacenamiento y transportes disponen cada una de 32 plazas de aparcamiento anexas que pueden ser utilizadas en exclusiva por dicha nave. Las naves divididas en módulos disponen de 4 plazas por módulo (cada nave se divide en 8 módulos) que pueden ser utilizadas en exclusiva.

Las naves de servicios al transporte disponen cada una de 16 plazas de aparcamiento anexas que pueden ser utilizadas en exclusiva por dicha nave, distribuyéndose de forma proporcional a los metros de cada modulación.

3.3.2.-Estacionamiento de vehículos industriales.

Las empresas instaladas en el C.T.M. podrán hacer uso de sus propias playas de carga - descarga para el estacionamiento de sus vehículos, siendo necesario notificar al Centro los vehículos que estacionarán en dichas playas para que exista un control de los mismos.

Aquellos otros vehículos contratados por las empresas instaladas en el Centro para realizar un servicio circunstancial (autónomos), deberán estacionar en el aparcamiento de vehículos industriales, salvo expresa comunicación de las compañías instaladas y aparcarán siempre en las playas de carga - descarga anexas a su nave, nunca en otro sitio distinto.

Bajo ningún concepto se podrán estacionar vehículos industriales ni en las calles, ni en los aparcamientos destinados a turismos.

3.4.-ESTACIONAMIENTO EN EL EXTERIOR DEL RECINTO DE CTM.

3.4.1.-Estacionamiento en el acceso principal al CTM.

El estacionamiento en el acceso principal del recinto, C./ Franz Liszt, se regirá por la señalización existente en dicha zona, el cual prohíbe el aparcamiento de vehículos pesados en las zonas destinadas a turismos.

3.4.2.-Estacionamiento en la zona administrativo – comercial.

El estacionamiento en la zona administrativo – comercial, se realizará en el lugar construido para tal fin . Está terminantemente prohibido estacionar en las vías de circulación, subir vehículos a las aceras, etc.

Así mismo, esta prohibido el acceso de vehículos de mas de 3.5 Tm al aparcamiento del edificio Administrativo.

3.4.3.-Estacionamiento en la estación de Servicio.

El estacionamiento en el área de la estación de servicio estará organizado por la empresa gestora de la misma, pudiéndose estacionar solo en las zonas que están habilitadas para ello.

4.-SEGURIDAD.

Dadas las circunstancias actuales, es la seguridad uno de los principales elementos que una empresa busca a la hora de decidir su instalación en un determinado lugar, es por eso que el C.T.M. tiene entre sus objetivos conseguir ser un espacio seguro, a la vez que ha de hacer de esa seguridad uno de sus principales atractivos que empujen a los potenciales clientes hacia sus instalaciones.

Este es el motivo por el cual la seguridad ocupa un papel importante en los objetivos que se plantea el Centro de Transportes de Mercancías.

Para conseguir este objetivo se plantea una comunicación ágil entre todas las partes implicadas, (Servicio de Vigilancia, Clientes y C.T.M.) para lograr ir adecuando en cada momento los servicios prestados a las necesidades de la situación y de los clientes.

Por todo lo anteriormente expuesto y sirviendo de base el principal objetivo a conseguir que es un C.T.M. SEGURO, se exponen a continuación unas premisas que ayudarán a lograrlo.

El sistema de seguridad constara de dos áreas perfectamente diferenciadas, una parte formada por la seguridad por medios técnicos, (barreras, Circuito Cerrado Television, etc...) y otra formada por los medios humanos, (Vigilantes Jurados de Seguridad).

4.1.-SEGURIDAD POR MEDIOS TÉCNICOS.

Esta formada por una instalación de circuito cerrado de televisión, (CCTV), de acorde con las necesidades del C.T.M. y que permite el control de todo el recinto, así como el seguimiento dentro del mismo de alguna persona o vehículo sospechoso.

Así mismo, está formada por unas barreras de acceso al recinto del C.T.M., para poder tener un control de las personas y vehículos que acceden al mismo.

4.2.-SEGURIDAD POR MEDIOS HUMANOS.

Está formada por los Vigilantes Jurados de Seguridad que son los encargados de velar por la seguridad dentro del recinto.

A continuación se indica el modo de funcionamiento y actuación de los V.J.S.:

Durante el turno que le corresponda, el V.J.S. es el responsable de controlar, verificar y asegurar que todas las normas de seguridad se están cumpliendo dentro del recinto del C.T.M. Para conseguir este objetivo podrá exigir en todo momento la identificación de vehículos y/o personas dentro del área de su trabajo, así como adoptar las medidas oportunas que justificadamente puedan influir en la consolidación de la seguridad.

Los V.J.S. durante el turno deberán centrarse en la realización de su trabajo, no ocupándose en otros menesteres que no son los propios que exija el servicio, así como ocupar su puesto sin abandonarlo bajo ningún concepto hasta ser relevado.

La empresa de seguridad dotara al vigilante de una ficha de tareas u ordenes de puesto en la que se indicará el sistema de trabajo.

4.2.1.- Procedimientos y tareas a realizar por el vigilante durante el servicio.

1- Controlar, vigilar y proteger los inmuebles y mercancías, así como la protección de las personas que puedan encontrarse en las mismas.

El vigilante efectuará rondas periódicas con intervalos de tiempo variables e itinerarios, establecidos en un sistema de rondas, que se programa de forma aleatoria. Así mismo, inspeccionará diariamente las instalaciones una vez que el personal las haya abandonado, asegurándose del cierre de puertas y ventanas y del perfecto estado de las mismas.

Por el tipo de actividad que se desarrolla en el centro, el vigilante no intervendrá durante el horario de trabajo dentro de las naves, salvo que sea solicitada su presencia por algún posible altercado o hecho delictivo que los trabajadores hayan detectado.

Todo lo anteriormente expuesto está orientado a evitar que se realicen actos delictivos dentro del centro tanto por personas ajenas como relacionadas con el mismo.

2- Control de acceso al recinto del C.T.M.

El control de acceso al C.T.M. se realiza mediante una barrera de acceso que obliga a detenerse e identificarse a toda persona que quiera acceder al mismo, a partir de la hora en que las circunstancias del tráfico lo permita. Dicha hora será fijada por el CTM y la empresa de seguridad.

El control se efectúa por el vigilante reflejando los vehículos y personas que accedan al recinto en un formato adecuado para tal fin. En cualquier momento el vigilante podrá exigir la identificación de cualquier persona o vehículo que acceda al C.T.M.

Se dotará al personal de vigilancia de una relación de todo el personal de las empresas instaladas en el C.T.M., así como de indicación expresa de qué personas pueden acceder al mismo fuera de horarios de trabajo.

3- Control de la zona administrativo – comercial.

El control de la zona administrativo – comercial realizado por el servicio de vigilancia del CTM, lo componen las operaciones de cierre y apertura del edificio, las rondas realizadas tanto en la zona como en el edificio durante los periodos de cierre del mismo, control de la zona de aparcamiento para evitar la comisión de algún delito, acto de presencia cuando se observe alguna anomalía o se les requiera por alguna circunstancia relacionada con su trabajo.

4- Control del parking de camiones.

El control del parking se hace mediante un sistema de gestión y cobro automatizado, quedando como función de los vigilantes la supervisión del funcionamiento y ayuda al mismo con la posibilidad de cobro manual en caso de fallo del sistema automático.

Así mismo los vigilantes son los encargados de hacer cumplir las normas de funcionamiento del parking.

5- Actuación de los vigilantes en caso de incendio.

Dado que el servicio de vigilancia es continuo durante las 24 horas, el vigilante se convierte en el perfecto aliado para detectar y controlar un fuego.

Si el vigilante detecta un fuego deberá proceder de la siguiente forma:

Una vez detectado el incendio intentará por los medios a su alcance (extintores, bocas equipadas, hidrantes, etc.) apagarlo. Si la intensidad es tal que escapa a sus posibilidades deberá avisar al servicio de bomberos.

Tanto en uno como en otro caso debe de ponerse en contacto con el personal responsable del C.T.M, así como con la persona responsable del bien que esté resultando siniestrado.

6- Actuación de los vigilantes ante la comisión de un hecho delictivo.

En caso de sorprender a una persona cometiendo un hecho delictivo, el vigilante deberá retenerlo y ponerlo inmediatamente a disposición de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, entregándoles también cualquier objeto o efecto que pueda constituir una prueba de la comisión del delito.

Bajo ningún concepto los vigilantes podrán interrogar al presunto delincuente.

El vigilante pondrá el hecho en conocimiento del personal responsable del C.T.M. lo mas rápidamente posible.

La actitud del vigilante será activa durante su turno de trabajo, tratando de prever posibles problemas, con objetivo de evitarlos a tiempo.

5.-NORMAS URBANISTICAS EN EL CTM.

Las normas urbanísticas reflejadas en el Plan Especial el Centro de Transporte de Mercancías, serán de obligado cumplimiento, en cuanto a edificabilidad, ocupación de parcela, altura máxima edificable, alineaciones, usos, etc.

6.-NORMAS DE SEÑALIZACION, ROTULACION E IMAGEN.

Debido a las características del CTM, referiremos tres zonas con normativa específica en materia de señalización, resultando las siguientes zonas:

- Zona de naves de almacenamiento y carga.
- Zona de naves de servicios al transporte.
- Zona administrativo – comercial.

6.1.-NORMAS EN ZONA DE NAVES DE ALMACENAMIENTO Y CARGA.

La rotulación y señalización que las empresas instaladas hagan en las naves será pintada directamente sobre la chapa o sobre algún soporte que se fije a la chapa, siempre que dicho soporte no sobresalga mas de 10 cm desde la chapa a la que se encuentre fijado, ni sobresalga de las líneas de la nave, tanto en altura, como laterales.

Los espacios disponibles para la rotulación serán los existentes sobre las marquesinas de las naves, dejando siempre un marco alrededor del rotulo de al menos 25 cm. También se podrá colocar, en formato pequeño, alguna señalización sobre las puertas de entrada con el objeto de indicar mas claramente la misma.

Así mismo no se colocarán neones vistos, si bien si se podrá colocar rotulación iluminada interiormente con cualquier tipo de iluminación. La iluminación de los rótulos será a base de focos que iluminen de forma indirecta a éstos.

Si la imagen corporativa de algunas de estas empresas exigiese algún tipo de variante sobre las normas dadas, será estudiada por CTM y se adoptara una solución de forma adecuada al problema.

6.2.-NORMAS EN ZONA DE NAVES DE SERVICIOS AL TRANSPORTE.

La rotulación y señalización que las empresas instaladas hagan en las naves podrá ser pintada directamente sobre la chapa o sobre algún soporte que se fije a la chapa, siempre que dicho soporte no sobresalga mas de 10 cm desde la chapa a la que se encuentre fijado, ni sobresalga de las líneas de la nave, tanto en altura, como laterales.

Los espacios disponibles para la rotulación serán los existentes sobre las marquesinas de las naves, dejando siempre un marco alrededor del rotulo de al menos 25 cm. También se podrá colocar, en formato pequeño, alguna señalización sobre las puertas de entrada con el objeto de indicar mas claramente la misma.

Dado el carácter comercial de las naves que forman dicha zona, se podrán colocar neones vistos, al igual que se podrá colocar rotulación iluminada interiormente con cualquier tipo de iluminación.

Si la imagen corporativa de algunas de estas empresas exigiese algún tipo de variante sobre las normas dadas, será estudiada por CTM y se adoptara una solución de forma adecuada al problema.

6.3.-NORMAS EN ZONA ADMINISTRATIVO – COMERCIAL.

Debido a la actividades realizadas en esta zona, la normativa relativa a señalización será distinta del resto de las zonas del CTM.

Se podrán colocar rótulos luminosos de cualquier tipo en las zonas destinadas a ello.

Dichas zonas son:

Restaurante: Fachada sur, sobre ventanal y fachada este en el tercio superior. Nunca podrán sobresalir de las líneas de edificación.

Locales: Franja de fachada sobre ventanales de 0.80 de altura y de igual longitud que el local. No se podrán colocar rotulaciones sobre la cubierta. Así mismo solo podrán sobresalir banderolas de señalización de superficie inferior a 0.5 m².

Edificio oficinas: Las oficinas instaladas en dicho edificio estarán señalizadas en un directorio en planta baja y con una placa en cada puerta. No podrán colocar ninguna señalización que no esté en concordancia con la establecida por CTM. No se podrán colocar rotulaciones en ventanas ni en otro lugar que sea de uso comunitario.

APARCAMIENTO DE VEHICULOS INDUSTRIALES.

El aparcamiento tiene como función prestar servicio tanto a los transportistas de las empresas instaladas en el Centro como a los transportistas autónomos que tienen necesidad de un lugar amplio, seguro y bien comunicado donde dejar sus vehículos estacionados, y que esté dotado de otros servicios cercanos como talleres, gasolinera, zona de ocio, etc., consiguiendo formar un área de apoyo al transportista.

Para una correcta utilización del aparcamiento así como de sus servicios auxiliares se exponen las siguientes normas a seguir.

6.4.-INSTRUCCIONES GENERALES DEL APARCAMIENTO.

- Los conductores respetarán en todo momento el reglamento del C.T.M. en cuanto a funcionamiento, así mismo respetarán en todo momento las indicaciones hechas por los vigilantes respecto al funcionamiento y control del aparcamiento.
- La velocidad máxima de circulación en el interior del aparcamiento será de 10 Km./h..
- No existen plazas reservadas en el aparcamiento. Se ocuparán las plazas disponibles en cada momento.
- Se prestará máxima atención durante las maniobras de aparcamiento con el objeto de no dañar las vallas, torreta de iluminación o cualquier otro elemento o vehículo, debiendo dejar los datos del seguro del vehículo al vigilante en caso de ocasionar algún daño.

6.5.-PROHIBICIONES.

- No se permite bajo ningún concepto el estacionamiento de vehículos con mercancías inflamables o peligrosas, incluso estando vacíos.
- Se prohíbe realizar cambios de aceite en el interior del aparcamiento, el vigilante indicará donde se puede realizar el cambio.
- No se permite realizar reparaciones de motor o de cualquier otra clase en el interior del aparcamiento.

- No se permite introducir turismos en el interior del aparcamiento bajo ningún concepto.

6.6.-OTROS SERVICIOS.

Se observarán normas de cuidado en el uso de las instalaciones higiénico – sanitarias que se ponen a disposición de todo usuario del parking, con el fin de que funcionen correctamente. . Así mismo se recomendará un especial cuidado en cuanto a limpieza en el uso de estos servicios.

El uso de las duchas esta condicionado a realizar un correcto uso de ellas, debiendo pedir la llave al vigilante para usarlas, devolviendo la misma al finalizar el uso

7.-NAVES DE ALMACENAMIENTO, DISTRIBUCION Y SERVICIOS.

Las naves referidas en este apartado, están destinadas a la instalación de empresas relacionadas con la actividad de agencia de transportes, transitario y/o almacenista - distribuidor, o cualquier otra actividad relacionada con el transporte sin que se le pueda dar otro uso sin la expresa autorización del C.T.M.

Dentro de las naves destinadas a estos usos se distinguen dos modalidades distintas a la hora de referirnos a ellas en este reglamento. Así encontramos naves en régimen de alquiler y propiedad del C.T.M. y otras naves, propiedad de la empresa que se instala, en régimen de cesión temporal del suelo.

7.1.-NAVES PROPIEDAD DEL C.T.M. (ALQUILER).

Estas naves tienen una superficie de unos 5000 m² aprox.. Pueden estar divididas en 8 módulos de unos 625 m² cada uno con derecho a utilizar cada módulo la zona de carga - descarga anexa a él de unos 425 m².

Estas naves cuentan con las condiciones idóneas para la realización de la actividad a la que están destinadas, y cada módulo de los anteriormente indicados tiene capacidad para dar servicio a una empresa que se instale en él, siendo su única limitación el espacio.

Las empresas instaladas en estas naves, al estar en régimen de alquiler, están obligadas a cumplir unas normas que el C.T.M. en calidad de propietario de las mismas establece, tal y como se exponen a continuación:

a.- No almacenar o manipular, en el inmueble arrendado, materias **explosivas, inflamables, incómodas o insalubres**, y observar en todo momento las ordenanzas estatales y municipales vigentes.

b.- Deberán ceñirse a lo estipulado en el apartado 6 del Presente Reglamento del C.T.M., para la instalación de carteles y rótulos luminosos, debiendo cumplir estos con las disposiciones y reglamentos Municipales, así como los del Centro de Transporte.

c.- Contratar seguro de responsabilidad civil y de daños que traigan causa en el uso o estado de la finca. En cualquier momento, el personal del C.T.M. podrá exigir justificación suficiente de la vigencia de la póliza.

d.- Las empresas instaladas son directa y exclusivamente responsables de cuantos daños puedan ocasionar a terceros y sean consecuencia directa o indirecta de su negocio, eximiendo de toda responsabilidad al C.T.M., incluso por los daños derivados de instalaciones para servicios y suministros.

e.- Las empresas instaladas solo podrán usar en exclusiva los muelles y playas de carga - descarga anejos al módulo/s que tenga arrendados, si bien no podrán depositar en las mismas mercancías, palets u otros objetos fuera del horario de trabajo.

f.- Las empresas instaladas deberán abstenerse de realizar cualquier actividad u acto que pueda causar molestias a los vecinos o daños en sus bienes.

g.- Se prohíbe a las empresas instaladas realizar obras que alteren la distribución del local una vez que concluyan las de adaptación inicial del mismo. En caso de necesitar realizar algún tipo de obra deberán pedir autorización por escrito al C.T.M. y no podrán realizarse sin la previa autorización del Centro. Así mismo deberán de cumplir con la normativa dispuestas en el Plan especial de CTM que este vigente en ese momento.

Mantenimiento.

Las empresas instaladas han de realizar el mantenimiento cotidiano de sus instalaciones.

Según se expone en el contrato de arrendamiento de los módulos en su apartado Nº 9 “CONSERVACIÓN DEL LOCAL”, las obras ordinarias de conservación y mantenimiento de los servicios serán por cuenta del arrendatario.

Así mismo el arrendatario queda obligado a permitir la entrada en el local al representante del Centro de Transporte de Mercancías, a fin de examinar su estado de conservación.

Seguridad.

Para los temas relacionados con la seguridad nos referimos al apartado 2 y 4, en cual se refleja todo lo relacionado con el acceso al recinto y el control que se efectuará a personas y vehículos.

No obstante se exponen algunas consideraciones específicas de estas naves:

Durante el horario de funcionamiento, las empresas han de realizar la labor de vigilancia interna de sus instalaciones, abriendo las puertas que consideren pertinentes, y dejando entrar y salir la mercancía que consideren oportuno. Dadas las características de la actividad del transporte, el personal de seguridad no intervendrá durante el horario de apertura del centro, salvo petición expresa de alguna empresa en particular y en momentos puntuales (altercados, etc.).

Durante el horario de cierre de las instalaciones, no se permitirá la entrada o salida de mercancías salvo petición expresa. El personal de seguridad realizará continuos turnos de vigilancia de las naves. Las puertas de la nave permanecerán cerradas durante el horario de cierre.

El Centro de Transportes de Mercancías no se hace responsable ante cualquier clase de robo, hurto o incidente ni durante el horario de apertura ni de cierre.

Con objeto de realizar un servicio de seguridad fiable, se ruega aparcar en las playas de las naves solamente los vehículos que sean propiedad del arrendatario. Los vehículos propiedad de terceros, aunque trabajen para la empresa instalada en el módulo, aparcarán en el aparcamiento de vehículos industriales.

Limpieza.

Dado que la actividad desarrollada en estas naves es generadora de una gran cantidad de residuos producidos por la actividad diaria procedentes de embalajes y palets, los encargados de la limpieza en las empresas instaladas serán los responsables de depositar estos residuos en los lugares destinados a ellos, tales como contenedores y cubas que para tal efecto existen en el recinto.

Se ruega una especial sensibilidad por parte de las empresas en este punto, ya que la limpieza del Centro es la primera imagen del mismo.

7.2.-NAVES PROPIEDAD DE LA EMPRESA INSTALADA.

En estas naves al ser las mismas propiedad de las empresas instaladas el presente reglamento no tendrá aplicación en el interior de dichas naves salvo en los puntos generales que a continuación se detallan.

a.- No almacenar o manipular, en el inmueble, materias explosivas, inflamables, incómodas o insalubres, y observar en todo momento las ordenanzas estatales y municipales vigentes.

b.- Solicitar la autorización escrita del C.T.M. para la instalación de carteles y rótulos luminosos debiendo cumplir estos con las disposiciones y reglamentos Municipales, así como los del Centro de Transporte reflejados en el punto 6 del presente reglamento.

c.- Contratar seguro de responsabilidad civil. En cualquier momento, el personal del C.T.M. podrá exigir justificación suficiente de la vigencia de la póliza.

d.- Las empresas instaladas son directa y exclusivamente responsables de cuantos daños puedan ocasionar a terceros y sean consecuencia directa o indirecta de su negocio.

e.- Las empresas instaladas solo podrán usar en exclusiva los muelles y playas de carga - descarga anejos a su nave. No podrán depositar en las mismas mercancías, palets u otros objetos fuera del horario de trabajo.

f.- Las empresas instaladas deberán abstenerse de realizar cualquier actividad u acto que pueda causar molestias a los vecinos o daños en sus bienes.

Seguridad.

Para los temas relacionados con la seguridad nos referimos al apartado 2 y 4, en cual se refleja todo lo relacionado con el acceso al recinto y el control que se efectuará a personas y vehículos.

No obstante se exponen algunas consideraciones específicas:

Durante el horario de funcionamiento, las empresas han de realizar la labor de vigilancia interna de sus instalaciones, abriendo las puertas que consideren pertinentes, y dejando entrar y salir la mercancía que consideren oportuno. Dadas las características

de la actividad del transporte, el personal de seguridad no intervendrá durante el horario de apertura del centro, salvo petición expresa de alguna empresa en particular y en momentos puntuales (altercados, etc.).

Durante el horario de cierre de las instalaciones, no se permitirá la entrada o salida de mercancías salvo petición expresa. El personal de seguridad realizará continuos turnos de vigilancia de las naves. Las puertas de la nave permanecerán cerradas durante el horario de cierre.

El Centro de Transportes de Mercancías no se hace responsable ante cualquier clase de robo, hurto o incidente ni durante el horario de apertura ni de cierre.

Las empresas propietarias de la nave que ocupan podrán tomar las medidas que consideren oportunas dentro de su propiedad en cuanto a seguridad, pudiendo contratar servicio de vigilancia, sistemas pasivos, etc.

Con objeto de realizar un servicio de seguridad fiable, se ruega aparcar en las playas de las naves solamente los vehículos que pertenezcan al propietario. Los vehículos propiedad de terceros, aunque trabajen para la empresa propietaria de la nave, aparcaran en el aparcamiento de vehículos industriales.

Limpieza.

Dado que la actividad desarrollada en estas naves es generadora de una gran cantidad de residuos producidos por la actividad diaria procedentes de embalajes y palets, los encargados de la limpieza en las empresas instaladas serán los responsables de depositar estos residuos en los lugares destinados a ellos, tales como contenedores y cubas que para tal efecto existen en el recinto.

Se ruega una especial sensibilidad por parte de las empresas en este punto, ya que la limpieza del Centro es la primera imagen del mismo.

8.-CAMPAS.

Se define la Campa como un recinto cerrado de una superficie de 2.750 m², aprox., con una construcción de unos 500 m² aprox. destinado al estacionamiento y mantenimiento básico de la flota de vehículos de la empresa instalada en la misma.

En estas naves – campas, al ser las mismas propiedad de las empresas instaladas, el presente reglamento no tendrá aplicación en el interior de dichas naves salvo en los puntos generales que a continuación se detallan:

a.- No almacenar o manipular, en el inmueble, materias explosivas, inflamables, incómodas o insalubres, y observar en todo momento las ordenanzas estatales y municipales vigentes.

b.- Solicitar la autorización escrita del C.T.M. para la instalación de carteles y rótulos luminosos debiendo cumplir estos con las disposiciones y reglamentos Municipales, así como los del Centro de Transporte reflejados en el punto 6 del presente reglamento.

c.- Contratar seguro de responsabilidad civil. En cualquier momento, el personal del C.T.M. podrá exigir justificación suficiente de la vigencia de la póliza.

d.- Las empresas instaladas son directa y exclusivamente responsables de cuantos daños puedan ocasionar a terceros y sean consecuencia directa o indirecta de su negocio.

e.- Las empresas instaladas solo podrán usar en exclusiva los muelles y playas de carga - descarga anejos a su nave. No podrán depositar en las mismas mercancías, palets u otros objetos fuera del horario de trabajo.

f.- Las empresas instaladas deberán abstenerse de realizar cualquier actividad u acto que pueda causar molestias a los vecinos o daños en sus bienes.

Seguridad.

Para los temas relacionados con la seguridad nos referimos al apartado 2 y 4, en cual se refleja todo lo relacionado con el acceso al recinto y el control que se efectuará a personas y vehículos. No obstante se expondrán algunas consideraciones específicas.

Durante el horario de funcionamiento, las empresas han de realizar la labor de vigilancia interna de sus instalaciones, abriendo las puertas que consideren pertinentes, y dejando entrar y salir la mercancía que consideren oportuno. Dadas las características de la actividad del transporte, el personal de seguridad no intervendrá durante el horario de apertura del centro, salvo petición expresa de alguna empresa en particular y en momentos puntuales (altercados, etc.).

Durante el horario de cierre de las instalaciones, no se permitirá la entrada o salida de mercancías salvo petición expresa. El personal de seguridad realizará continuos turnos de vigilancia de las naves. Las puertas de la nave permanecerán cerradas durante el horario de cierre.

El Centro de Transportes De Mercancías no se hace responsable ante cualquier clase de robo, hurto o incidente ni durante el horario de apertura ni de cierre.

Las empresas propietarias de la nave que ocupan podrán tomar las medidas que consideren oportunas dentro de su propiedad en cuanto a seguridad, pudiendo contratar servicio de vigilancia, sistemas pasivos, etc.

Con objeto de realizar un servicio de seguridad fiable, se ruega aparcarse en las playas de las naves solamente los vehículos que pertenezcan al propietario. Los vehículos propiedad de terceros, aunque trabajen para la empresa propietaria de la nave, aparcarse en el aparcamiento de vehículos industriales.

Limpieza.

Dado que la actividad desarrollada en estas naves es generadora de una gran cantidad de residuos producidos por la actividad diaria procedentes de embalajes y palets, los encargados de la limpieza en las empresas instaladas serán los responsables de depositar estos residuos en los lugares destinados a ellos, tales como contenedores y cubas que para tal efecto existen en el recinto.

Se ruega una especial sensibilidad por parte de las empresas en este punto, ya que la limpieza del Centro es la primera imagen del mismo.

9.-ZONA ADMINISTRATIVO – COMERCIAL.

La citada zona comprende el edificio administrativo, locales comerciales y un local de uso hostelero, así mismo incluye la zona de aparcamientos y jardines anexos a las construcciones.

En función de los usos dispuestos distinguimos tres partes,

Edificio Administrativo.

Locales Comerciales.

Local Restaurante.

9.1.-EDIFICIO ADMINISTRATIVO.

El edificio tiene una superficie construida de 1942 m², distribuidos en oficinas de 35 y 50 m²(1200) y zonas comunes, aseos, etc. (742 m²). Cuenta con una serie de servicios tales como Climatización, Alumbrado exterior, Red contra incendios, Preinstalación de comunicaciones, etc. que hace que el edificio cuente con unas condiciones idóneas para la realización de la actividad a que está destinado.

Las empresas que están instaladas en el edificio, al estar en régimen de alquiler, están obligadas a cumplir unas normas generales que C.T.M. en calidad de propietario del mismo establece tal y como se indica a continuación:

a.- No se destinará el local a un uso distinto del especificado en el contrato de arrendamiento, caso de pretender efectuar dicho cambio se deberá solicitar y esperar la aprobación de C.T.M. para poder modificar dicho uso.

b.- No podrán instalar señalizaciones, rotulaciones, luminosos, carteles, etc. que no sean los dispuestos por C.T.M., y en los lugares destinados para tal fin, directorios, etc.

c.- Se prohíbe instalar exteriormente toldos, persianas, y cualquier tipo de señalización o aparato cualquiera que sea su uso.

d.- No almacenar, manipular, introducir en el local arrendado materias explosivas, nocivas, inflamables, incómodas o insalubres observado las normas de buena vecindad en el uso del local.

e.- Contratar un póliza de seguro de responsabilidad civil y de daños que traigan causa en el uso o estado del local. En cualquier momento el personal de C.T.M. podrá exigir justificación de la vigencia de la póliza.

f.- Las empresas instaladas son directa y exclusivamente responsables de cuantos daños puedan ocasionar a terceros y sean consecuencia directa o indirecta de su actividad, eximiendo a C.T.M. de toda responsabilidad, incluso por los daños derivados de instalaciones para servicios y suministros afines a los locales.

g.- Las empresas instaladas deberán abstenerse de realizar cualquier actividad u acto que pueda causar molestias a los vecinos o daños en sus bienes.

h.- Se prohíbe a las empresas instaladas realizar obras que alteren la distribución del local una vez que concluyan las de adaptación inicial del mismo. En caso de necesitar realizar algún tipo de obra deberán pedir autorización por escrito al C.T.M. y no podrán realizarse sin la previa autorización del Centro. Así mismo deberán de cumplir con la normativa dispuesta a tal fin en ese momento.

Mantenimiento.

Las empresas instaladas deberán realizar el mantenimiento cotidiano de sus locales, lo cual se expone claramente en el contrato de arrendamiento, en sus condiciones NOVENA, DECIMA y DECIMOQUINTA.

Así mismo el arrendatario queda obligado a permitir la entrada en el local al representante del C.T.M., a fin de examinar su estado de conservación.

Seguridad.

Para los temas referidos a seguridad nos referimos a los apartados 2 y 4, en los cuales se refleja todo lo relacionado con el acceso al edificio y el sistema que se utiliza en el edificio.

No obstante se exponen algunas consideraciones específicas de la zona:

Durante el horario de funcionamiento del edificio, las empresas han de realizar la labor de vigilancia interna, abriendo las puertas que consideren oportunas y dejando pasar a sus oficinas las personas que consideren pertinente.

El personal de seguridad no intervendrá durante el horario de apertura del edificio, salvo petición expresa de alguna empresa y en momentos puntuales (altercado).

Durante el horario de cierre de las instalaciones, no se permitirá la entrada de personal salvo que este sea arrendatario o debidamente autorizado por el mismo. El personal de seguridad realizará rondas por el edificio durante el horario de cierre, comprobando cualquier anomalía que pudiese detectar.

El Centro de Transportes de Mercancías no se hace responsable ante cualquier clase de robo, hurto o incidente ni durante el horario de apertura ni de cierre.

Con objeto de realizar un servicio de seguridad fiable se ruega a los arrendatarios que notifiquen cualquier cambio de personal y autoricen debidamente al mismo.

Limpieza.

La limpieza de las oficinas corre a cargo del arrendatario.

Se ruega una especial sensibilidad por parte de las empresas, ya que la limpieza del edificio es la primera imagen del mismo.

9.2.-LOCALES COMERCIALES.

Los locales comerciales constituyen una superficie de 300 m², distribuidos en 5 locales de 60 m² cada uno. Dichos locales están planteados como locales totalmente independientes, que podrán ser combinados, fuera del edificio pero integrados dentro de la zona administrativo – comercial.

Las empresas que están instaladas en los locales comerciales, al estar en régimen de alquiler, están obligados a cumplir unas normas generales que C.T.M. en calidad de propietario del mismo establece, tal y como se indica a continuación:

a.- No se destinará el local a un uso distinto del especificado en el contrato de arrendamiento, caso de pretender efectuar dicho cambio se deberá solicitar y esperar la aprobación de C.T.M. para poder modificar dicho uso.

b.- En lo referente a señalización se asumirá lo expuesto en el apartado 6. **NORMAS DE SEÑALIZACION, ROTULACIÓN E IMAGEN.**

c.- Se prohíbe instalar exteriormente toldos, persianas, y cualquier tipo de aparato cualquiera que sea su uso.

d.- No almacenar, manipular, introducir en el local arrendado materias explosivas, nocivas, inflamables, incómodas o insalubres observado las normas de buena vecindad en el uso del local.

e.- Contratar un póliza de seguro de responsabilidad civil y de daños al continente que traigan causa en el uso o estado del local. En cualquier momento el personal de C.T.M. podrá exigir justificación de la vigencia de la póliza.

f.- Las empresas instaladas son directa y exclusivamente responsables de cuantos daños puedan ocasionar a terceros y sean consecuencia directa o indirecta de su actividad, eximiendo a C.T.M. de toda responsabilidad, incluso por los daños derivados de instalaciones para servicios y suministros afines a los locales.

g.- Las empresas instaladas deberán abstenerse de realizar cualquier actividad u acto que pueda causar molestias a los vecinos o daños en sus bienes.

Mantenimiento.

Las empresas instaladas deberán realizar el mantenimiento cotidiano de sus locales.

Así mismo el arrendatario queda obligado a permitir la entrada en el local al representante del C.T.M., a fin de examinar su estado de conservación por si este pudiese afectar estructuralmente al continente.

Seguridad.

Para los temas referidos a seguridad nos referimos a los apartados 2 y 4, en los cuales se refleja todo lo relacionado con la zona y el sistema que se utiliza en la misma.

No obstante se exponen algunas consideraciones específicas de la zona:

Durante el horario de funcionamiento de los locales, las empresas han de realizar la labor de vigilancia interna, abriendo las puertas que consideren oportunas y dejando pasar a sus locales las personas que consideren pertinente.

El personal de seguridad no intervendrá durante el horario de apertura del edificio, salvo petición expresa de alguna empresa y en momentos puntuales (altercado).

Durante el horario de cierre de las instalaciones, no se permitirá la entrada de personal salvo que este sea arrendatario o debidamente autorizado por el mismo. El personal de seguridad realizará rondas por la zona durante el horario de cierre, comprobando cualquier anomalía que pudiese detectar.

El Centro de Transportes de Mercancías no se hace responsable ante cualquier clase de robo, hurto o incidente ni durante el horario de apertura ni de cierre.

Con objeto de realizar un servicio de seguridad fiable se ruega a los arrendatarios que notifiquen cualquier cambio de personal y autoricen debidamente al mismo.

Limpieza.

La limpieza de los locales corre a cargo del arrendatario.

Se ruega una especial sensibilidad por parte de las empresas, ya que la limpieza de la zona es la primera imagen de la misma.

9.3.-LOCAL RESTAURANTE.

El local cuyo uso esta destinado a restaurante, tiene una superficie de 360 m², esta planteado como un local totalmente independiente ,pero integrado dentro de la zona administrativo – comercial.

La empresa que esta instalada en el local, al estar en régimen de alquiler, esta obligada a cumplir unas normas generales que C.T.M. en calidad de propietario del mismo establece, tal y como se indica a continuación:

a.- No se destinará el local a un uso distinto del especificado en el contrato de arrendamiento, caso de pretender efectuar dicho cambio se deberá solicitar y esperar la aprobación de C.T.M. para poder modificar dicho uso.

b.- En lo referente a señalización se asumirá lo expuesto en el apartado 6. NORMAS DE SEÑALIZACION, ROTULACIÓN E IMAGEN.

c.- Para la instalación de toldos, mesas, u otro tipo de material, se deberá solicitar por escrito a C.T.M., que autorizará si lo cree conveniente, de igual forma.

d.- No almacenar, manipular, introducir en el local arrendado materias explosivas, nocivas, inflamables, incómodas o insalubres observado las normas de buena vecindad en el uso del local.

e.- Contratar un póliza de seguro de responsabilidad civil y de daños al continente que traigan causa en el uso o estado del local. En cualquier momento el personal de C.T.M. podrá exigir justificación de la vigencia de la póliza.

f.- La empresa instalada es directa y exclusivamente responsable de cuantos daños pueda ocasionar a terceros y sean consecuencia directa o indirecta de su actividad, eximiendo a C.T.M. de toda responsabilidad, incluso por los daños derivados de instalaciones para servicios y suministros afines al local.

g.- La empresa instalada deberá abstenerse de realizar cualquier actividad u acto que pueda causar molestias a los vecinos o daños en sus bienes.

Mantenimiento.

La empresa instalada deberá realizar el mantenimiento cotidiano de su local.

Así mismo el arrendatario queda obligado a permitir la entrada en el local al representante del C.T.M., a fin de examinar su estado de conservación por si este pudiese afectar estructuralmente al continente.

Seguridad.

Para los temas referidos a seguridad nos referimos a los apartados 2 y 4, en los cuales se refleja todo lo relacionado con la zona y el sistema que se utiliza en la misma.

No obstante se exponen algunas consideraciones específicas de la zona:

Durante el horario de funcionamiento de los locales, las empresas han de realizar la labor de vigilancia interna, abriendo las puertas que consideren oportunas y dejando pasar a sus locales las personas que consideren pertinente.

El personal de seguridad no intervendrá durante el horario de apertura del edificio, salvo petición expresa de alguna empresa y en momentos puntuales (altercado).

Durante el horario de cierre de las instalaciones, no se permitirá la entrada de personal salvo que este sea arrendatario o debidamente autorizado por el mismo. El personal de seguridad realizará rondas por la zona durante el horario de cierre, comprobando cualquier anomalía que pudiese detectar.

El Centro de Transportes de Mercancías no se hace responsable ante cualquier clase de robo, hurto o incidente ni durante el horario de apertura ni de cierre.

Con objeto de realizar un servicio de seguridad fiable se ruega a los arrendatarios que notifiquen cualquier cambio de personal y autoricen debidamente al mismo.

Limpieza.

La limpieza de los locales corre a cargo del arrendatario.

Se ruega una especial sensibilidad por parte de la empresa, ya que la limpieza de la zona es la primera imagen de la misma.

PROYECTO DE PLAN FUNCIONAL DEL ÁREA LOGÍSTICA DE INTERÉS AUTONÓMICO DE MÁLAGA

Anexo 4: ANÁLISIS ECONÓMICO- FINANCIERO

1. METODOLOGÍA GENERAL DEL ESTUDIO ECONÓMICO FINANCIERO

1.1. Metodología general: el descuento de los flujos de caja

El Análisis Económico Financiero del Proyecto tiene como finalidad la obtención de los resultados en el largo plazo, proporcionando información acerca de la Rentabilidad resultante, el Valor Actual Neto de los flujos económicos, la Financiación necesaria y el Periodo de Retorno de la Inversión.

Para la determinación de la viabilidad y rentabilidad de este tipo de proyectos existen una serie de variables que deben ser estudiadas y proyectadas al futuro. Los supuestos o escenarios que se utilizarán para su evaluación son críticos para la evaluación del modelo matemático financiero realizadas en hojas de cálculo vinculadas de forma automática a través del sistema informático Excel. Dicho modelo servirá para la realización de análisis de sensibilidad y obtener distinto valores del proyecto en función de los escenarios aplicados

La evaluación del proyecto se realiza a través del **descuento de flujos de caja**, método considerado más apropiado para realizar las valoraciones de empresas o proyectos.

Los métodos de descuento de flujos se basan en el pronóstico detallado y cuidadoso, para cada periodo, de cada una de las partidas financieras vinculadas a la generación de cash flows. El movimiento de flujos **es la base de la evaluación económica del proyecto**. Se basa en un conjunto de previsiones relativas tanto al mercado (cantidades, precios, distribución), como a la propia empresa (costes, relaciones técnicas, consumos, etc). En la medida en que éstos indicadores se ajusten a la realidad, tanto más se ajustará el movimiento de flujos, y por tanto la evaluación resultará más válida.

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

El cálculo de los movimientos de flujos exige previamente:

- La determinación del **número de periodos del horizonte temporal y el valor terminal o de liquidación del negocio** que depende de su potencialidad económica a largo plazo
- El cálculo de **los fondos absorbidos en cada periodo** (consumos, gastos)
- El cálculo de los **fondos generados** (rendimientos)
- **Tasa de descuento** adecuada para el tipo de negocio

1.2. Índices de Rentabilidad aplicados

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

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

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

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

Complementariamente se realiza una **hipótesis de financiación**, mediante aportaciones de Capital Social y recurso a Financiación externa.

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

1.3. Metodología Específica del CTM de Málaga

El estudio económico financiero de CTM de Málaga se ha desarrollado bajo los siguientes supuestos:

- **Criterios generales**
 - Plazo: 20 años, considerando el año 2011 como año 1
 - Inflación media interanual: 2%
 - Tasa de descuento del accionista: 8%
 - Tipo de impuesto de sociedades: 0%. (Los consorcios no pagan impuesto de sociedades.)
 - Valor de liquidación al final del periodo de estudio: 7 veces el EBITDA o BAIIA del último año
- Se han considerado **dos Hipótesis de estudio**:
 - **Estudio Conjunto del CTM de Málaga** en este se consideran las siguientes inversiones, costes e ingresos:
 - Los costes e ingresos del actual Centro de Transporte
 - Los costes e ingresos de las nuevas naves (naves 10 y 11), así como las inversiones que se realizan en los terrenos actuales del CTM.

- Las inversiones, costes e ingresos de la Ampliación, en los nuevos terrenos.
- **Estudio de la Ampliación del CTM de Málaga:** en este supuesto se ha considerado sólo el estudio económico financiero de la Ampliación, analizando la rentabilidad del proyecto independiente del funcionamiento del CTM actual (inversiones, gastos e ingresos del CTM actual).
- **Hipótesis de Costes de Suelo.**
 - **Coste de suelo como inversión:** en esta hipótesis se considera que la sociedad compra el suelo en el año 2011, por lo que **se deduce su coste en los flujos de caja como una inversión.**
 - **Coste de suelo como aportación:** en este caso la sociedad recibe los terrenos como aportación no dineraria, considerándose en el año 2011 una ampliación del capital social por el valor total del suelo aportado. Por lo tanto, en esta hipótesis, el coste del suelo no produce ningún ajuste en los flujos operativos, sino que **sólo influye en los flujos de caja del accionista.**
- **Modalidad de productos:**

Se han considerado los siguientes productos:

 - **Productos en alquiler:**
 - CTM Actual: Naves 1, 2 y 8; Zona Administrativa-Comercial, Parking de vehículos industriales y su ampliación, y la Zona de Exposición y venta.
 - Ampliación en los nuevos terrenos: Centro Administrativo y comercial; Parking de vehículos pesados.
 - **Derechos de superficie sobre la parcela o concesión equivalente:**
 - CTM Actual: Naves 3, 4, 5, 6, 7 y 9; Talleres: S1 y S2; Campas de la 1 a la 4, Gasolinera.
 - Nuevas naves en los terrenos actuales: Naves 10 y 11 y Taller S3
 - Ampliación en los nuevos terrenos: Nave de Servicios, Estación de servicio y Servicios Técnicos.
 - **Hipótesis de comercialización de las Naves 1-6 de la ampliación:**

- **Se consideran las Naves 1-6 como derechos de superficie:** en esta hipótesis se considera que las naves de la 1-6 de la ampliación van a comercializarse como derechos de superficies recibiendo anualidades y un pago anual (en concepto de gastos de comunidad).
- **Ritmo de inversión:**
 - En el año 2011 se realizan en el CTM actual las siguientes inversiones
 - Compra del suelo
 - Aparcamiento de vehículos industriales
 - Otras inversiones
 - Las obras de urbanización de la ampliación del CTM actual (Sector I), se prevén también para el 2011.
 - Las inversiones de la ampliación en los nuevos terrenos se realizarán en los siguientes años:

CALENDARIO DE INVERSIONES DE LA AMPLIACION					
	2011	2012	2013	2014	2015
Costes de suelo (*)	100%				
Urbanización	100%				
C. Servicios al Vehículo y C. Administrativo Comercial		100%			
Aparcamiento de vehículos pesados		100%			
Servicios Técnicos		100%			

(*) En el caso que los Costes de suelo se consideren como una inversión

- **Ritmo de comercialización:**
 - **Escenario Proactivo:** se considera una hipótesis optimista en la comercialización de los productos de la nueva ampliación.

CALENDARIO PROACTIVO (% A COMERCIALIZAR)									
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019 y posteriores
CTM ACTUAL (SECTOR I)									
Derechos de superficies									
Naves arrendadas									
Naves 1, 2 y 8									
Alquiler	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Pago anual	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Derechos de superficies									
Naves 3, 4, 5 y 6									
Pago inicial									
Pago anual	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Nave S1 y S2									
Pago	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Pago anual	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Nave 7									
Pago inicial									
Pago anual	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Nave 9									
Pago inicial	50%	50%							
Pago anual	50%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Campa 1, 2, 3 y 4									
Pago	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Pago anual	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Zona Administrativa (€ anuales)									
Alquiler	58%	80%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Pago anual	58%	80%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Parking vehiculos industriales (€ anuales)									
Alquiler	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Pago anual	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Gasolinera									
Pago inicial	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Pago anual	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
AMPLIACION CTM ACTUAL (Sector I)									
Naves 10 y 11									
Pago inicial		100%							
Pago anual		100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Otros									
Zona de Exposición y venta (€ anuales)									
Alquiler	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Pago anual	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Nave S-3									
Pago inicial	100%								
Pago anual	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Ampliación Parking de Vehículos									
Alquiler		50%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Pago anual		50%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
SECTOR II									
Dcho de superficie									
Nave 1 y 2									
Pago		100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Pago anual		100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Nave 3.1 y 3.2									
Pago			100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Pago anual			100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Nave 4.1									
Pago				100%	100%	100%	100%	100%	100%
Pago anual				100%	100%	100%	100%	100%	100%
Nave 4.2									
Pago					100%	100%	100%	100%	100%
Pago anual					100%	100%	100%	100%	100%
Nave 5									
Pago						100%	100%	100%	100%
Pago anual						100%	100%	100%	100%
Nave 6									
Pago							100%	100%	100%
Pago anual							100%	100%	100%
Naves de servicios									
Centro de Servicios al Vehículo: Nave									
Pago			40%	40%	20%				
Pago anual			40%	80%	100%	100%	100%	100%	100%
Otros									
CIS- Area empresarial (Pago único)									
Pago inicial			35%	50%	10%	5%			
Pago anual			35%	85%	95%	100%	100%	100%	100%
CIS-Area de servicios (Alquiler)									
Alquiler			35%	40%	50%	75%	90%	100%	100%
Pago anual			35%	40%	50%	75%	90%	100%	100%
Parkiing de Vehículos Industriales P-1									
Pago inicial			25%	50%	75%	80%	80%	80%	80%
Pago anual									
Servicios Técnicos									
Pago inicial			100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Pago anual			100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Centro de Servicios: Estación de Servicio									
Pago inicial			100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Pago anual			100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

- **Escenario tendencial:** es un escenario de Comercialización Conservador considera que el proceso de comercialización de las naves de la ampliación se llevará a cabo de forma más lenta.

CALENDARIO TENDENCIAL (% A COMERCIALIZAR)									
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019 y posteriores
CTM ACTUAL (SECTOR I)									
Naves arrendadas									
Naves 1,2 y 8									
Alquiler	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Pago anual	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Derechos de superficies									
Naves 3,4,5 y 6									
Pago inicial									
Pago anual	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Nave S1 y S2									
Pago	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Pago anual	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Nave 7									
Pago inicial									
Pago anual	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Nave 9									
Pago inicial	50%	50%							
Pago anual	50%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Campa 1,2,3 y 4									
Pago	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Pago anual	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Zona Administrativa (€ anuales)									
Alquiler	58%	80%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Pago anual	58%	80%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Parking vehículos industriales (€ anuales)									
Alquiler	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Pago anual	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Gasolinera									
Pago inicial	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Pago anual	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
AMPLIACION CTM ACTUAL (Sector I)									
Naves 10 y 11									
Pago inicial		100%							
Pago anual		100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Otros									
Zona de Exposición y venta (€ anuales)									
Alquiler	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Pago anual	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Nave S-3									
Pago inicial	100%								
Pago anual	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Ampliación Parking de Vehículos									
Alquiler		50%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Pago anual		50%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
SECTOR II									
Dcho de superficie									
Nave 1									
Pago		100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Pago anual		100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Nave 2									
Pago			75%	75%	100%	100%	100%	100%	100%
Pago anual			75%	75%	100%	100%	100%	100%	100%
Nave 3.1									
Pago			50%	75%	100%	100%	100%	100%	100%
Pago anual			50%	75%	100%	100%	100%	100%	100%
Nave 3.2									
Pago				50%	75%	100%	100%	100%	100%
Pago anual				50%	75%	100%	100%	100%	100%
Nave 4.1									
Pago					50%	75%	100%	100%	100%
Pago anual					50%	75%	100%	100%	100%
Nave 4.2									
Pago						50%	75%	100%	100%
Pago anual						50%	75%	100%	100%
Nave 5									
Pago							50%	75%	100%
Pago anual							50%	75%	100%
Nave 6									
Pago									100%
Pago anual									100%
Naves de servicios									
Centro de Servicios al Vehículo: Nave									
Pago			20%	40%	40%	100%	100%	100%	100%
Pago anual			20%	60%	80%	100%	100%	100%	100%
Otros									
CIS- Area empresarial (Pago único)									
Pago inicial			25%	25%	20%	10%	10%	10%	
Pago anual			25%	50%	70%	80%	90%	100%	100%
CIS-Area de servicios (Alquiler)									
Alquiler			20%	40%	40%	60%	70%	80%	90%
Pago anual			20%	40%	40%	60%	70%	80%	90%
Parking de Vehículos Industriales P-1									
Pago inicial			20%	40%	50%	60%	70%	70%	70%
Pago anual									
Servicios Técnicos									
Pago inicial			100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Pago anual			100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Centro de Servicios: Estación de Servicio									
Pago inicial			100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Pago anual			100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

- **Financiación Externa**

Se han considerado las siguientes hipótesis de financiación:

- **Suelo como inversión:**
 - Se considera que las inversiones son financiadas con el excedente de tesorería o en su defecto con financiación ajena
- **Suelo como aportación:**
 - Se considera que el año 2011 se hace una ampliación de capital por el valor de suelo aportado.
 - Las inversiones son financiadas con el excedente de tesorería o en su defecto con financiación ajena
- Los préstamos que se han utilizado son:
 - Prestamos a 10 años con un tipo de interés de un 6%
 - La amortización de los préstamos se ha realizado de dos maneras:
 - Amortización anticipada: en el caso de que exista excedente de tesorería se amortizarán anticipadamente los préstamos aumentándose el monto a devolver los primeros años y por tanto, reduciéndose los años de devolución.
 - Amortización no anticipada: la devolución se realizará durante los 10 años de vida de los préstamos.
- Se han incluido la **devolución del siguiente préstamo:**
 - Préstamo del año 2002: 841.417 €. Tipo de interés: 2,91%. Periodo de 12 años.
- Datos que no se han considerado en el presente estudio:
 - No se ha considerado el IVA.
 - No se ha considerado circulante.

2. RESUMEN DE SUPERFICIES

Las superficies consideradas se muestran en la tabla siguiente:

CONCEPTO	Parcela	Nave	Patio de maniobras	Oficinas
CTM ACTUAL				
Naves arrendadas				
Nave 1	8.160,0	5.280,0	2.880,0	2.640,0
Nave 2	8.160,0	5.280,0	2.880,0	2.640,0
Nave 8	7.697,0	3.936,0	3.761,0	1.968,0
Derechos de superficies				
Nave 3	8.160,0	5.280,0	2.880,0	2.640,0
Nave 4	8.160,0	5.280,0	2.880,0	2.640,0
Nave 5	8.160,0	5.280,0	2.880,0	2.640,0
Nave 6	8.160,0	5.280,0	2.880,0	2.640,0
Nave 7	10.273,0	5.280,0	4.993,0	2.640,0
Nave 9	6.900,0	3.878,0	3.022,0	1.939,0
Talleres				
Nave S1	4.944,0	2.640,0	0,0	0,0
Nave S2	4.944,0	2.640,0	0,0	0,0
Nave S3	5.470,0	2.937,0	0,0	0,0
Campas				
Campa 1	3.466,0	680,0	0,0	0,0
Campa 2	3.403,0	680,0	0,0	0,0
Campa 3	3.390,0	680,0	0,0	0,0
Campa 4	3.390,0	680,0	0,0	0,0
Otros				
Zona Administrativa y Comercial	11.171,0	0,0	0,0	0,0
Parking de vehículos industriales	12.634,0	0,0	0,0	0,0
Gasolinera	4.553,0	0,0	0,0	0,0
NUEVAS NAVES EN TERRENOS ACTUALES				
Derechos de superficies				
Nave 10	13.470,0	6.860,0	6.610,0	3.430,0
Nave 11	7.303,0	3.385,0	3.918,0	1.692,5
Parking de Vehículos Industriales P-1	20.176,0	0,0	0,0	0,0
Zona de Exposición y venta	7.438,0	0,0	0,0	0,0
Varios y aceras	79.756,0	0,0	0,0	0,0
Zona verde y espacios libres	13.140,0	0,0	0,0	0,0
Total	272.478,0	65.956,0	39.584,0	27.509,5

CONCEPTO	Parcela	Nave	Patio de maniobras	Oficinas
AMPLIACIÓN EN LOS NUEVOS TERRENOS				
Dcho de superficie				
Nave 1	16.331,0	12.234,0	4.097,0	6.117,0
Nave 2	18.371,0	12.658,0	5.713,0	6.329,0
Nave 3.1	27.564,0	19.872,0	7.692,0	9.936,0
Nave 3.2	29.335,0	21.942,0	7.393,0	10.971,0
Nave 4.1	21.984,5	16.146,0	5.838,5	8.073,0
Nave 4.2	21.984,5	11.546,0	10.438,5	5.773,0
Nave 5	16.724,0	10.807,0	5.917,0	5.403,5
Nave 6	21.325,0	16.146,0	5.179,0	8.073,0
Otros				
Centro de Servicios al Vehículo: Nave	14.252,0	4.974,0	0,0	0,0
Centro de Servicios al Vehículo: Estación de Servicio	5.696,0	0,0	0,0	0,0
Centro Administrativo y Comercial	9.082,0	6.000,0	0,0	0,0
Parking de Vehículos Industriales P-1	29.232,0	300,0	0,0	0,0
Servicios Técnicos	2.580,0	0,0	0,0	0,0
Varios y aceras	57.519,0	0,0	0,0	0,0
Viaro interior	5.952,0			
Zona verde y espacios libres	49.871,0	0,0	0,0	0,0
TOTAL	347.803,0	132.625,0	52.268,0	60.675,5

3. INVERSIONES Y COSTES

3.1. Hipótesis de inversiones y costes.

Las inversiones que se van a realizar para el conjunto del CTM de Málaga se han valorado de la siguiente manera:

- Inversiones en los terrenos actuales del CTM (Según las previsiones del Centro):
 - Costes de suelo: **697.346,5 €**
 - Aparcamientos de Vehículos Industriales: **617.385,6 €**
 - Ampliación CTM (estudios y proyectos) : **114.129,6 €**
 - Otras inversiones: **242.247,3 €**
 - Urbanización: **1.207.231,2 €**
- Ampliación en los nuevos terrenos:
 - Costes de suelo : **17.9 €/m2**
 - Urbanización: **10.642.771,80 €**
 - Centro de Servicios al Vehículo y C. Administrativo Comercial: **888.318,00 €**
 - Aparcamiento de vehículos pesados: **894.499,20 €**
 - Servicios técnicos: **78.948,00 €**
 - Además se han considerado los siguientes costes asociados a inversiones:
 - Proyectos, DO y estudios técnicos : **409.076,59 €**
 - Licencias de Obra: **421.309,49 €**
 - Gastos varios: **46.811,95 €**

Además de estas inversiones se han considerado los siguientes costes fijos anuales:

- Costes del CTM actual –Sector I:

INVERSIONES Y GASTOS	
CTM ACTUAL (SECTOR I)	
Personal	239.277,6 €
Seguridad	216.701,6 €
A.P.P., Ediciones, A.C.T.E	16.602,0 €
Reparaciones, Mantenimiento y Limpieza	134.462,1 €
Suministros y otros	118.697,4 €
Reuniones, viajes e indemnizaciones	2.542,1 €
Gastos financieros y seguros	47.632,8 €
Estudios y Trabajos Técnicos	28.322,4 €
Impuestos	36.983,2 €
Convenios con instituciones	12.337,9 €
Cursos de Formación	7.180,3 €

- Costes de la Ampliación—Sector II (se producen a partir del año 2012):

GASTOS	
SECTOR II	
Personal (Se refuerza el actual equipo gestor)	36.343,20 €
Seguridad (se estiman análogos al CTM actual)	216.701,57 €
Reparaciones, Mantenimiento y Limpieza (se aplica el ratio €/ m2 del CTM actual)	171.633,38 €
Suministros y otros (se aplica el ratio €/ m2 del CTM actual)	151.510,57 €

3.2. Inversiones y Costes Totales

Las inversiones y los costes asociados para el CTM y las nuevas naves en los terrenos actuales se muestran en tabla siguiente (sin IPC):

Concepto	Unidad	Medición	Precio Unit.	Costes totales anuales	Costes totales
CTM ACTUAL (SECTOR I)				860.739	16.354.047
Personal	ud	1	239.277,6	239.278	4.546.274
Seguridad	ud	1	216.701,6	216.702	4.117.330
A.P.P., Ediciones, A.C.T.E	ud	1	16.602,0	16.602	315.439
Reparaciones, Mantenimiento y Limpieza	ud	1	134.462,1	134.462	2.554.780
Suministros y otros	ud	1	118.697,4	118.697	2.255.250
Reuniones, viajes e indemnizaciones	ud	1	2.542,1	2.542	48.300
Gastos financieros y seguros	ud	1	47.632,8	47.633	905.023
Estudios y Trabajos Técnicos	ud	1	28.322,4	28.322	538.125
Impuestos	ud	1	36.983,2	36.983	702.681
Convenios con instituciones	ud	1	12.337,9	12.338	234.420
Cursos de Formación	ud	1	7.180,3	7.180	136.425
AMPLIACION CTM ACTUAL (Sector I)				2.878.340	2.878.340
Costes de suelo	ud	1	697.346,46	697.346	697.346
Aparcamientos de Vehículos Industriales	ud	1	617.385,60	617.386	617.386
Ampliación CTM (estudios y proyectos)	ud	1	114.129,64	114.130	114.130
Otras inversiones	ud	1	242.247,31	242.247	242.247
Urbanización	ud	1	1.207.231,20	1.207.231	1.207.231
Total Inversiones y Gastos					19.232.387
Total sin costes de suelo					18.535.041

Las inversiones y los costes de la ampliación en los nuevos terrenos son las siguientes (sin IPC):

Concepto	Unidad	Medición	Precio Unit.	Costes totales anuales	Costes totales
SECTOR II				18.712.821	18.712.821
Costes de suelo	m2	347.803	17,9	6.208.284	6.208.284
Centro de Servicios al Vehículo y C.Administrativo Comercial	ud	1	888.318	888.318	888.318
Aparcamiento de vehículos pesados	ud	1	894.499	894.499	894.499
Servicios Técnicos	ud	1	78.948	78.948	78.948
Urbanización	ud	1	10.642.772	10.642.772	10.642.772
COSTES ASOCIADOS A INVERSIONES (%sb inversiones)					877.198
Proyectos, DO y estudios técnicos			409.077		409.077
Licencias de Obra			421.309		421.309
Gastos varios			46.812		46.812
OTROS COSTES				576.189	10.371.397
Personal	ud	1	36.343	36.343	654.178
Seguridad	ud	1	216.702	216.702	3.900.628
Reparaciones, Mantenimiento y Limpieza	ud	1	171.633	171.633	3.089.401
Suministros y otros	ud	1	151.511	151.511	2.727.190
Total Inversiones y Gastos					29.961.416
Total sin costes de suelo					23.753.132

En resumen los costes totales son los siguientes:

COSTES CTM DE MÁLAGA			
	CTM ACTUAL	AMPLIACION	TOTAL
CON COSTES DE SUELO	19.232.387	29.961.416	49.193.803
SIN COSTES DE SUELO	18.535.041	23.753.132	42.288.173

4. HIPÓTESIS DE INGRESOS

4.1. Precios unitarios considerados

Los precios que se han considerado para los productos del CTM actual son los siguientes:

PRECIOS UNITARIOS		
CTM ACTUAL (SECTOR I)		
PRODUCTOS EN ALQUILER	PRECIO	G.COMUNIDAD
Naves arrendadas (1,2,8)		
Precio de alquiler Naves 1 y 2 (€/m2 nave)	29,0 €/m2	3,00 €/m2 oc.
Precio de alquiler nave 8 (€/m2 nave)	39,0 €/m2	3,00 €/m2 oc.
Otros		
Zona Administrativa (€ anuales)	246.676,54 €	52.670,52 €
Parking vehículos industriales (€ anuales)	169.598,67 €	
Ampliación Parking Vehículos (€ anuales)	339.197,34 €	
Zona de Exposición y venta (€ anuales)	14.864,60 €	6.924,24 €
DERECHOS DE SUPERFICIES	PRECIO	G.COMUNIDAD
Naves 3, 4, 5, 6, 7 y 9		
Pago Inicial (€/m2 de parcela)	0 €/m2	3,00 €/m2 oc.
Talleres		
Pago anual (€/m2 parcela)	4,66 €/m2	3,00 €/m2 oc.
Campas		
Pago anual (€/m2 parcela)	4,81 €/m2	3,00 €/m2 oc.
Naves 10 y 11		
Pago Inicial (€/m2 de parcela)	127 €/m2	3,00 €/m2 oc.
Otros		
Gasolinera (€ anuales)	89.426,52 €	10.749,60 €
Nave S-3	63,99 €/m2	3,00 €/m2 oc.

- La comunidad se calcula sobre los m2 ocupados (de nave). La comunidad correspondiente al parking de vehículos pesados se incluye en el precio.
- Las naves 3, 4, 5, 6, 7 y 9 no tiene pago inicial, puesto que se ha realizado con anterioridad.

Los precios que se han considerado en la **Ampliación del CTM de Málaga** son los siguientes:

PRECIOS UNITARIOS		
SECTOR II	PRECIO	P. COMUNIDAD
Derecho de superficie (Naves 1-6)		
Pago Inicial (€/m2 de parcela)	14 €/m2	1,91 €/m2 parcela.
Derecho de superficie (Nave de Servicios)		
Pago único (€/m2 parcela)	14 €/m2	1,91 €/m2 de nave
Otros		
Centro Administrativo Comercial (€ anuales)	547.200,00 €	1,91 €/m2 de nave
Parking de vehículos pesados (€ anuales)	235.980,50 €	1,91 €/m2 parcela.
Estación de servicios (€ anuales)	34.156,36 €	1,91 €/m2 parcela.
Servicios Técnicos (€ anuales)	18.149,31 €	1,91 €/m2 parcela.

Para asumir los gastos de Conservación y Mantenimiento de los servicios comunes cada titular asumirá una participación en los gastos, (art 21.3 Ley 5/2001),

igual al porcentaje derivado del derecho que le asiste por su contrato en función de la edificabilidad, superficie de ocupación e intensidad de uso.

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

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

- Centro Administrativo y Comercial: m² de techo.
- Parking de vehículos industriales: m² de parcela.
- Centro de Servicios al Vehículo, Nave: m² de techo.
- Centro de Servicios al Vehículo, Estación de suministro de combustible: m² de parcela.
- Parcelas Logísticas: m² de parcela.
- Servicios Técnicos: m² de parcela.

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

De la división del presupuesto anual de gastos comunes entre los metros cuadrados computables, **se obtiene una cuota de 1,91 € por metro cuadrado a aplicar en las diferentes zonas.**

4.2. Ingresos totales

Los Ingresos totales del CTM de Málaga actual se muestran en la siguiente tabla (sin IPC):

PRODUCTO	Unidad	Medición	Precio	Ingresos Totales
CTM ACTUAL (SECTOR I)				24.488.022,6
Naves arrendadas				9.561.408,0
Nave 1				3.210.240,0
Alquiler	m2	5.280,0	29,0	
Pago anual	ud	5.280,0	3,00	
Nave 2				3.210.240,0
Alquiler	m2	5.280,0	29,0	
Pago anual	ud	5.280,0	3,00	
Nave 8				3.140.928,0
Alquiler	m2	3.936,0	39,0	
Pago anual	ud	3.936,0	3,00	
Derechos de superficies				4.298.894,6
Nave 3				300.960,0
Pago inicial	m2	8.160,0	0,0	
Pago anual	ud	5.280,0	3,0	
Nave 4				300.960,0
Pago inicial	m2	8.160,0	0,0	
Pago anual	ud	5.280,0	3,0	
Nave 5				300.960,0
Pago inicial	m2	8.160,0	0,0	
Pago anual	ud	5.280,0	3,0	
Nave 6				300.960,0
Pago inicial	m2	8.160,0	0,0	
Pago anual	ud	5.280,0	3,0	
Nave 7				300.960,0
Pago inicial	m2	10.273,0	0,0	
Pago anual	ud	5.280,0	3,0	
Nave 9				215.229,0
Pago inicial	m2	6.900,0	0,0	
Pago anual	ud	3.878,0	3,0	
Nave S1				588.221,8
Pago	m2	4.944,0	4,7	
Pago anual	ud	2.640,0	3,0	
Nave S2				588.221,8
Pago	m2	4.944,0	4,7	
Pago anual	ud	2.640,0	3,0	
Campa 1				355.517,7
Pago	m2	3.466,0	4,8	
Pago anual	ud	680,0	3,0	
Campa 2				349.760,2
Pago	m2	3.403,0	4,8	
Pago anual	ud	680,0	3,0	
Campa 3				348.572,1
Pago	m2	3.390,0	4,8	
Pago anual	ud	680,0	3,0	
Campa 4				348.572,1
Pago	m2	3.390,0	4,8	
Pago anual	ud	680,0	3,0	
Otros				10.627.720,0
Zona Administrativa (€ anuales)				5.501.999,0
Alquiler	ud	1,0	246.676,5	
Pago anual	ud	1,0	52.670,5	
Parking vehículos industriales (€ anuales)				3.222.374,7
Alquiler	ud	1,0	169.598,7	
Pago anual	ud	1,0	0,0	
Gasolinera				1.903.346,3
Pago inicial	ud	1,0	89.426,5	
Pago anual	ud	1,0	10.749,6	
AMPLIACION CTM ACTUAL (Sector I)				10.050.588,5
Derechos de superficies				3.183.238,1
Nave 10				2.075.836,9
Pago inicial	m2	13.470,0	126,6	
Pago anual	ud	6.860,0	3,0	
Nave 11				1.107.401,2
Pago inicial	m2	7.303,0	126,6	
Pago anual	ud	3.385,0	3,0	
Otros				6.867.350,4
Zona de Exposición y venta (€ anuales)				413.988,0
Alquiler	ud	1,0	14.864,6	
Pago anual	ud	1,0	6.924,2	
Nave S-3				517.409,0
Pago inicial	ud	5.470,0	64,0	
Pago anual	ud	2.937,0	3,0	
Ampliación Parking de Vehículos				5.935.953,5
Alquiler	ud	1,0	339.197,3	
Pago anual	ud	1,0	0,0	

Los ingresos del Sector II son los siguientes (sin IPC):

PRODUCTO	Unidad	Medición	Precio	Ingresos Totales
SECTOR II				56.911.591,5
Dcho de superficie				44.078.602,8
Nave 1				4.677.487,5
Pago	m2	16.331,0	14,0	
Pago anual	ud	16.331,0	1,91	
Nave 2				5.261.779,7
Pago	m2	18.371,0	14,0	
Pago anual	ud	18.371,0	1,91	
Nave 3.1				7.456.216,7
Pago	m2	27.564,0	14,0	
Pago anual	ud	27.564,0	1,91	
Nave 3.2				7.701.891,4
Pago	m2	29.335,0	14,0	
Pago anual	ud	29.335,0	1,91	
Nave 4.1				5.597.111,2
Pago	m2	21.984,5	14,0	
Pago anual	ud	21.984,5	1,91	
Nave 4.2				5.247.291,7
Pago	m2	21.984,5	14,0	
Pago anual	ud	21.984,5	1,91	
Nave 5				3.725.594,2
Pago	m2	16.724,0	14,0	
Pago anual	ud	16.724,0	1,91	
Nave 6				4.411.230,5
Pago	m2	21.325,0	14,0	
Pago anual	ud	21.325,0	1,91	
Naves de servicios				353.602,3
Centro de Servicios al Vehículo: Nave				353.602,3
Pago	m2	14.252,0	14,0	
Pago anual	ud	4.974,0	1,91	
Otros				12.479.386,3
Centro Administrativo Comercial (€ anuales)				8.324.221,3
Alquiler	ud	1,0	547.200,0	
Pago anual	ud	6.000,0	1,9	
Parking de Vehículos Industriales P-1				2.996.952,3
Pago inicial	ud	1,0	235.980,5	
Pago anual	ud	29.232,0	1,9	
Servicios Técnicos				392.402,7
Pago inicial	ud	1,0	18.149,3	
Pago anual	ud	2.580,0	1,9	
Centro de Servicios al Vehículo: Estación de Servicio				765.810,1
Pago inicial	ud	1,0	34.156,4	
Pago anual	ud	5.696,0	1,9	

En conclusión los ingresos totales del CTM, según cada escenario, se resumen en la siguiente tabla:

	ESCENARIO PROACTIVO	ESCENARIO TENDENCIAL
ESCENARIOS	NAVES 1-6 DCHO DE SUPERFICIE	NAVES 1-6 DCHO DE SUPERFICIE
CTM ACTUAL	34.538.611 €	34.538.611 €
SECTOR II	56.911.591 €	51.676.417 €
TOTAL	91.450.203 €	86.215.028 €

5. ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS DEL ESTUDIO ECONÓMICO FINANCIERO.

5.1. Resultados del Conjunto del CTM de Málaga antes de financiación

Escenario PROACTIVO		Escenario TENDENCIAL	
Suelo como Inversión		Suelo como Inversión	
VAN	38.794.794	VAN	34.977.094
7,0%		7,0%	
TIR	21,41%	TIR	19,39%
Punta de Financiación	-19.257.576	Punta de Financiación	-19.257.576
	2.011		2.011
Periodo de Retorno	2.017	Periodo de Retorno	2.018

En el escenario en el que el **Coste de suelo es considerado como una Inversión**, la **TIR** del proyecto oscila, en función del calendario entre **21,41%** y **19,39%** para los escenarios proactivo y tendencial

El **VAN** resultante para cada escenario es de **38.794.794€** y de **34.977.094€** respectivamente, descontados con un WACC (Coste Medio Ponderado) del 7 %. Hay que tener en cuenta que el WACC es el promedio entre el coste del dinero de los accionistas, y coste de la deuda, por lo que si se modifica, la hipótesis de amortización de los préstamos (anticipada o no anticipada), el WACC varía modificándose por tanto, el resultado del VAN. En estos casos se ha introducido el VAN descontados con el WACC de la hipótesis de amortización anticipada.

El ritmo esperado de comercialización da como resultado una **Punta de Financiación** de **19.257.576 €**, produciéndose ésta en el **2011**.

El **periodo de retorno de la inversión** se produce el año 2017 o en el 2018 según el escenario.

Escenario PROACTIVO		Escenario TENDENCIAL	
Suelo como Aportación		Suelo como Aportación	
VAN	44.427.270	VAN	40.388.228
7,2%		7,2%	
TIR	30,31%	TIR	27,03%
Punta de Financiación	-12.213.833	Punta de Financiación	-12.213.833
	2.011		2.011
Periodo de Retorno	2.016	Periodo de Retorno	2.016

En el escenario en el que el **Coste de suelo es considerado como aportación de capital**, el **VAN** resultante para cada escenario es **44.427.270 €** y **40.388.228€**

respectivamente, descontados con el WACC (Coste Medio Ponderado) del 7.2%.. La TIR varía entre 30,31% y 27,03%

El ritmo esperado de comercialización da como resultado una **Punta de Financiación de 12.213.833 €** produciéndose esta puntas de financiación en el 2011.

El **periodo de retorno de la inversión** se produce en el año 2016.

5.2. Resultados de la Ampliación del CTM de Málaga antes de financiación .

Escenario PROACTIVO		Escenario TENDENCIAL	
Suelo como Inversión		Suelo como Inversión	
VAN 6,5%	18.654.801	VAN 6,1%	16.299.002
TIR	13,53%	TIR	11,73%
Punta de Financiación	-20.053.723	Punta de Financiación	-20.357.854
Periodo de Retorno	2.012	Periodo de Retorno	2.012
	2.020		2.021

En el escenario en el **que el Coste de suelo se considera como una Inversión** la TIR del proyecto oscila entre **13,53% y el 11,73%** para los escenarios proactivo y tendencial.

El VAN resultante para el escenario proactivo **18.654.801€** descontados con el 6,5% y el del escenario pesimista es de **15.331.845€**, descontados al WACC del **6.1%**.

La Punta de Financiación alcanza **20.053.723€ y 20.357.854 €** para cada escenario, produciéndose ambos en el año **2012**.

Se recupera la inversión en el año 2020 o 2021 según el escenario.

Escenario PROACTIVO		Escenario TENDENCIAL	
Suelo como Aportación		Suelo como Inversión	
VAN 6,9%	22.737.362	VAN 6,9%	19.084.031
TIR	18,39%	TIR	15,80%
Punta de Financiación	-13.721.274	Punta de Financiación	-14.025.405
Periodo de Retorno	2.012	Periodo de Retorno	2.012
	2.018		2.019

En el escenario en el **que el Coste de suelo se considera como una aportación** la TIR del proyecto oscila entre **18,39% y el 15,80%** para los escenarios proactivo y tendencial.

El VAN resultante para el escenario proactivo **22.737.362 €** descontados con el 6,9% y el del escenario pesimista es de **19.063.644€**, descontados al WACC del **6.9%**.

La Punta de Financiación alcanza **13.721.274 €** y **14.025.405 €** para cada escenario, produciéndose ambos en el año **2012**.

Se recupera la inversión en el año 2018 y 2019 según el escenario.

5.3. Resultados del Conjunto del CTM de Málaga después de financiación

- Los resultados después de Financiación o Cash Flow del accionista, se han calculado a partir del siguiente modelo de financiación:
 - Cuando el suelo es considerado una inversión, no se produce ninguna ampliación de capital, y los excedentes de tesorería se reinvierten para realizar las futuras inversiones, y en su defecto se acude a financiación ajena.
 - Cuando el suelo es considerado una aportación, se produce una ampliación de capital en el 2011 por el valor del mismo, y como en el caso anterior los excedentes de tesorería se reinvierten, y en su defecto se acude a financiación ajena.
 - Además se han incluido la **devolución del siguiente préstamo**:
 - Préstamo del año 2002: 841.417 €. Tipo de interés: 2,91%. Periodo de 12 años.
 - Hay que recordar que se han considerado dos opciones de amortización de préstamos: amortización anticipada con los excedentes de tesorería y amortización (no anticipada) durante 10 años.

Escenario PROACTIVO			Escenario TENDENCIAL		
Suelo como Inversión			Suelo como Inversión		
	Amort. 10 años	Amort. Anticip.		Amort. 10 años	Amort. Anticip.
VAN 8,00%	34.403.013,11 €	34.412.275,65 €	VAN 8%	30.657.205,88 €	30.657.205,88 €
TIR	-	-	TIR	-	-
Capital desembolsado	0	0	Capital desembolsado	0	0
Periodo de Retorno	Año 2014	Año 2014	Periodo de Retorno	Año 2015	Año 2015

En el escenario en el que el Coste de suelo se considera como una inversión, el VAN resultante con una amortización de todos los préstamos de 10 años es, para el escenario proactivo, de **34.403.013€** y el del escenario tendencial es de **30.657.205€** descontado al tipo de descuento pedido por el accionista del 8%.

El VAN resultante con amortización anticipada es en la hipótesis proactiva de 34.412.275€ y en el tendencial de 30.657.205€

Debido a que todos los flujos son positivos no se puede calcular la TIR.

No se realiza ninguna ampliación de capital.

La inversión se recupera en el 2014 o en el 2015 según el escenario.

Escenario PROACTIVO			Escenario TENDENCIAL		
Suelo como Aportación			Suelo como Aportación		
	Amort. 10 años	Amort. Anticip.		Amort. 10 años	Amort. Anticip.
VAN			VAN		
8,00%	39.613.839,32 €	39.612.979,30 €	8%	35.763.099,80 €	35.760.164,02 €
TIR	48,16%	48,13%	TIR	40,49%	40,38%
Capital desembolsado	6.905.630	6.905.630	Capital desembolsado	6.905.630	6.905.630
Periodo de Retorno	Año 2013	Año 2013	Periodo de Retorno	Año 2014	Año 2014

En el escenario en el que **el suelo se considera como una aportación de capital** la **TIR** para el accionista oscila entre **48,16% y 40,49%** para los escenarios proactivo y tendencial. En el caso de que se amorticen anticipadamente es de 48,13% y 40,38%

El VAN resultante para el escenario proactivo es de **39.613.839,32€** y el del escenario tendencial es de **35.763.099,80€**; **si se amortiza anticipadamente serían respectivamente de 39.612.979,30€ y 35.760.164,02 €** descontado al tipo de descuento pedido por el accionista del **8%**.

El Capital Social desembolsado por el accionista es de **6.905.630€ en ambos escenarios..**

El periodo de retorno de la inversión se produce en el año 2013 o 2014 dependiendo del escenario.

5.4. Resultados de la Ampliación del CTM de Málaga después de financiación

Suelo como Inversión		
	Amort. 10 años	Amort. Anticip.
VAN 8,00%	14.938.389,14 €	15.053.264,88 €
TIR	-	-
Capital desembolsado	0	0
Periodo de Retorno	Año 2022	Año 2020

Suelo como Inversión		
	Amort. 10 años	Amort. Anticip.
VAN 8%	11.713.792,31 €	11.713.792,31 €
TIR	-	-
Capital desembolsado	0	0
Periodo de Retorno	Año 2022	Año 2020

En el escenario en el que el suelo se considera como una inversión y no se amortiza anticipadamente el VAN resultante para el escenario proactivo es **14.938.389,14€** y el del escenario tendencial es de **11.713.792,31€** ambos descontados al tipo de descuento pedido por el accionista del 8%.

En el caso que se amortizará anticipadamente sería de **15.053.264,88 €** para el proactivo y en el tendencial el mismo que sin amortizar anticipadamente

No se puede calcular la Tir por ser todos los flujos positivos.

El periodo de retorno de la inversión se produce en el año 2020 o 2022.

Escenario PROACTIVO		
Suelo como Aportación		
	Amort. 10 años	Amort. Anticip.
VAN 8,00%	17.194.046,94 €	17.186.781,31 €
TIR	20,12%	20,15%
Capital desembolsado	6.905.630	6.905.630
Periodo de Retorno	Año 2018	Año 2018

Escenario TENDENCIAL		
Suelo como Aportación		
	Amort. 10 años	Amort. Anticip.
VAN 8%	12.510.155,98 €	13.057.580,89 €
TIR	16,13%	16,83%
Capital desembolsado	6.905.630	6.905.630
Periodo de Retorno	Año 2022	Año 2021

En el escenario en el que **el suelo es una aportación de la sociedad y la amortización es a 10 años** la TIR para el accionista oscila entre **20,12% y 16,13%** para los escenarios proactivo y tendencial. En el caso de que se amortice anticipadamente es de 20,15% y de 16,83% respectivamente.

El VAN resultante (cuando no se amortiza anticipadamente) descontados al tipo de descuento pedido por el accionista del **8%**. es de **17.194.046,94 €** para el escenario proactivo y de **112.510.155,98 €** el del escenario tendencial . Con amortización anticipada es de 17.186.781,31 € y de 13.057.580,89 €

El Capital Social desembolsado por el accionista es de 6.905.630 €

En el periodo de estudio se recupera la inversión entre el 2018-2022 según el escenario.

5.5. Resumen de resultados

A continuación se muestra un resumen de los principales resultados del análisis económico financiero.

Se resumen los resultados para la hipótesis de financiación con amortización anticipada de los préstamos. Como se ha expuesto esta hipótesis utiliza el excedente de tesorería para amortizar anticipadamente los préstamos aumentándose el monto de las devoluciones los primeros años y por tanto, reduciéndose el plazo de devolución de los mismos.

- **Escenario Proactivo**

ESCENARIO PROACTIVO. CONJUNTO		
	DERECHO DE SUPERFICIE	
	SUELO:INVERSION	SUELO: APORTACION
VOLUMEN TOTAL DE INVERSION +COSTES	49.193.803 €	42.288.173 €
RESULTADOS DEL CASH FLOW OPERATIVO		
VAN (al WACC)	38.794.794 €	44.427.270 €
TIR	21,4%	30,3%
PUNTA DE FINANCIACIÓN	-19.257.576 €	-12.213.833 €
PERIODO DE RETORNO	2.017	2.016
RESULTADOS DEL ACCIONISTA		
VAN (8%)	34.412.276 €	39.612.979 €
TIR	-	48%
PERIODO DE RETORNO	2014	2013

ESCENARIO PROACTIVO. AMPLIACION		
	DERECHO DE SUPERFICIE	
	SUELO:INVERSION	SUELO: APORTACION
VOLUMEN TOTAL DE INVERSION +COSTES	29.961.416 €	23.753.132 €
RESULTADOS DEL CASH FLOW OPERATIVO		
VAN (al WACC)	18.654.801 €	22.737.362 €
TIR	13,5%	18,4%
PUNTA DE FINANCIACIÓN	-20.053.723 €	-13.721.274 €
PERIODO DE RETORNO	2.020	2.018
RESULTADOS DEL ACCIONISTA		
VAN (8%)	15.053.265 €	17.186.781 €
TIR	-	20%
PERIODO DE RETORNO	2020	2018

- **Escenario Tendencial**

ESCENARIO TENDENCIAL. CONJUNTO		
	DERECHO DE SUPERFICIE	
	SUELO: INVERSION	SUELO: APORTACION
VOLUMEN TOTAL DE INVERSION	49.193.803 €	42.288.173 €
RESULTADOS DEL CASH FLOW OPERATIVO		
VAN (al WACC)	34.977.094 €	40.388.228 €
TIR	19,4%	27,0%
PUNTA DE FINANCIACIÓN	-19.257.576 €	-12.213.833 €
PERIODO DE RETORNO	2.018	2.016
RESULTADOS DEL ACCIONISTA		
VAN (8%)	30.657.206 €	35.760.164 €
TIR	-	40,4%
PERIODO DE RETORNO	2015	2014

ESCENARIO TENDENCIAL. AMPLIACION		
	DERECHO DE SUPERFICIE	
	SUELO: INVERSION	SUELO: APORTACION
VOLUMEN TOTAL DE INVERSION	29.961.416 €	23.753.132 €
RESULTADOS DEL CASH FLOW OPERATIVO		
VAN (al WACC)	16.299.002 €	19.084.031 €
TIR	11,7%	15,8%
PUNTA DE FINANCIACIÓN	-20.357.854 €	-14.025.405 €
PERIODO DE RETORNO	2.021	2.019
RESULTADOS DEL ACCIONISTA		
VAN (8%)	11.713.792 €	13.057.581 €
TIR	-	16,8%
PERIODO DE RETORNO	2020	2.021

5.6. Análisis de Sensibilidad al coste del suelo:

- Escenario Proactivo

CONJUNTO			
SUELO COMO INVERSION		SUELO COMO APORTACION	
VAN Despues Financ. (€/m2)	DCHO SUPERFICIE	VAN Despues Financ. (€/m2)	DCHO SUPERFICIE
11,5	36.310.184 €	11,5	39.925.512 €
12,2	36.108.490 €	12,2	39.894.500 €
12,8	35.906.796 €	12,8	39.863.489 €
13,5	35.705.101 €	13,5	39.832.478 €
14,2	35.503.407 €	14,2	39.801.467 €
14,9	35.301.713 €	14,9	39.770.455 €
15,5	35.100.019 €	15,5	39.739.444 €

AMPLIACION			
SUELO COMO INVERSION		SUELO COMO APORTACION	
VAN Despues Financ. (€/m2)	DCHO SUPERFICIE	VAN Despues Financ. (€/m2)	DCHO SUPERFICIE
11,5	16.650.384 €	11,5	18.130.611 €
12,2	16.459.003 €	12,2	18.030.676 €
12,8	16.267.623 €	12,8	17.930.741 €
13,5	16.078.127 €	13,5	17.830.806 €
14,2	15.889.671 €	14,2	17.730.871 €
14,9	15.703.385 €	14,9	17.630.936 €
15,5	15.520.503 €	15,5	17.531.002 €

- Escenario Tendencial

CONJUNTO

SUELO COMO INVERSION	
VAN Despues Financ. (€/m2)	DCHO SUPERFICIE
11,5	32.524.613,75 €
12,2	32.325.303,78 €
12,8	32.125.993,82 €
13,5	31.926.683,86 €
14,2	31.728.675,67 €
14,9	31.531.875,10 €
15,5	31.335.074,52 €

SUELO COMO APORTACION	
VAN Despues Financ. (€/m2)	DCHO SUPERFICIE
11,5	36.083.016,97 €
12,2	36.052.005,73 €
12,8	36.020.994,48 €
13,5	35.989.983,24 €
14,2	35.958.972,00 €
14,9	35.927.960,76 €
15,5	35.896.949,52 €

AMPLIACION

SUELO COMO INVERSION	
VAN Despues Financ. (€/m2)	DCHO SUPERFICIE
11,5	gne
12,2	13.120.588,91 €
12,8	12.953.994,58 €
13,5	12.787.400,25 €
14,2	12.620.805,91 €
14,9	12.454.211,58 €
15,5	12.287.617,24 €

SUELO COMO APORTACION	
VAN Despues Financ. (€/m2)	DCHO SUPERFICIE
11,5	14.159.646,71 €
12,2	14.042.957,38 €
12,8	13.926.268,06 €
13,5	13.809.578,74 €
14,2	13.692.889,42 €
14,9	13.576.200,10 €
15,5	13.459.510,77 €