



Agencia Pública de Puertos de Andalucía
CONSEJERÍA DE FOMENTO Y VIVIENDA

**PLAN FUNCIONAL DEL ÁREA LOGÍSTICA
DE INTERÉS AUTONÓMICO BAHÍA DE
ALGECIRAS**

APROBADO

SEPTIEMBRE 2014

INDICE

1	ASPECTOS PRELIMINARES	3
1.1	OBJETO	3
1.2	ANTECEDENTES.....	3
1.3	JUSTIFICACIÓN	7
1.4	MARCO LEGAL Y COMPETENCIAL.....	9
1.5	DETERMINACIONES DEL PLAN FUNCIONAL	10
2	EL ÁREA LOGÍSTICA BAHÍA DE ALGECIRAS EN EL DESARROLLO REGIONAL Y LOCAL	12
2.1	LA IMPORTANCIA DE LA ACTIVIDAD LOGÍSTICA PARA LA ECONOMÍA REGIONAL 12	
2.2	SITUACIÓN GEOESTRATÉGICA A ESCALA INTERNACIONAL.....	13
2.3	EL CAMPO DE GIBRALTAR, COMARCA SINGULAR.....	14
2.4	EL PAPEL DEL PUERTO BAHÍA DE ALGECIRAS	15
2.5	LAS ZONAS DE ACTIVIDADES LOGÍSTICAS, ELEMENTOS CLAVE DEL DESARROLLO PORTUARIO	16
2.6	EL ÁREA LOGÍSTICA BAHÍS DE ALGECIRAS Y LOS OBJETIVOS DE DESARROLLO TERRITORIAL	18
2.7	LA INTERMODALIDAD Y EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR FERROCARRIL 19	
2.8	IMPACTO ECONÓMICO Y SOCIAL.....	21
3	MARCO DE PLANIFICACIÓN TERRITORIAL	23
3.1	PLAN DE INFRAESTRUCTURA PARA LA SOSTENIBILIDAD DEL TRANSPORTE EN ANDALUCÍA.....	23
3.2	PLAN DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO DEL CAMPO DE GIBRALTAR.....	24
3.3	PLAN ESPECIAL SUPRAMUNICIPAL DEL CURSO MEDIO Y BAJO DEL RIO PALMONES.....	27

4 DETERMINACIÓN DEL ÁMBITO TERRITORIAL Y ORGANIZACIÓN FUNCIONAL.....	28
4.1 CARACTERÍSTICAS DE LOS SUELOS DEL CAMPO DE GIBRALTAR	28
4.2 PROCESO DE SELECCIÓN DE LA UBICACIÓN Y ADQUISIÓN DE TERRENOS	29
4.3 ÁREAS QUE INTEGRAN EL ÁREA LOGÍSTICA BAHÍA DE ALGECIRAS	31
5 PLANIFICACIÓN URBANÍSTICA	34
5.1 PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANÍSTICA DEL MUNICIPIO DE LOS BARRIOS.....	35
5.2 PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANÍSTICA DE SAN ROQUE.....	37
6 DEFINICIÓN FUNCIONAL Y RÉGIMEN JURÍDICO DE LOS SUELOS.....	38
6.1 SECTOR 1: EL FRESNO	38
6.2 SECTOR 2: GUADARRANQUE (SAN ROQUE).....	47
6.3 SECTORES 3 Y 4: GUADARRANQUE (LOS BARRIOS)	58
6.4 ÁREA LOGÍSTICA BAHÍA DE ALGECIRAS: RESUMEN DE SUPERFICIES.....	66
7 PROGRAMACIÓN DE LA ACTUACIÓN.	67
7.1 DESARROLLO PREVISTO	67
7.2 FASES DE COMERCIALIZACIÓN.	68
8 MODELO DE GESTIÓN	69
9 ESTUDIO ECONÓMICO FINANCIERO	70
9.1 CRITERIOS GENERALES.....	71
9.2 DATOS DE PARTIDA	72
9.3 CRITERIOS DE COMERCIALIZACIÓN.....	77
9.4 RESULTADOS	78

ANEXOS

ANEXO Nº 1 .- Planos

1 ASPECTOS PRELIMINARES

1.1 OBJETO

El presente documento constituye el nuevo Plan Funcional de la Zona de Actividades Logísticas del Campo de Gibraltar, que con su aprobación, y en cumplimiento de la Orden de 17 de febrero de 2014 de la Consejera de Fomento y Vivienda, pasa a denominarse “Área Logística de Interés Autonómico de la Bahía de Algeciras”.

El documento se ha redactado de acuerdo con los contenidos establecidos en la Ley 5/2001, de 4 de junio, por la que se regulan las Áreas de Transporte de Mercancías en la Comunidad Autónoma de Andalucía, y sustituye al plan funcional vigente (aprobado por Orden de 12 de mayo de 2006 de la entonces Consejera de Obras Públicas y Transportes), en todas sus determinaciones.

1.2 ANTECEDENTES

El proceso para la puesta en marcha del Área Logística de la Bahía de Algeciras viene desarrollándose desde mediados de la década de los noventa, y es fruto de un esfuerzo conjunto por parte de la Junta de Andalucía, la Autoridad Portuaria de Bahía de Algeciras y los Ayuntamientos de San Roque y Los Barrios.

El primer documento se remonta a enero de 1997, redactado por encargo de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras y denominado “*Trabajos de creación de las condiciones para el desarrollo de una Zona de Actividades Logísticas en el entorno portuario de la Bahía de Algeciras*”. En este documento se efectuaba una reflexión sobre el posicionamiento estratégico frente a la instalación de una ZAL en el entorno portuario de la Bahía de Algeciras y se analizaban las posibilidades de su desarrollo en los Sectores de La Menacha en Algeciras y El Fresno en Los Barrios.

En noviembre de 1998 se realizó un “Estudio de Alternativas de localización de una Zona de Actividades Logísticas (ZAL) en la Bahía de Algeciras”. Aquí se recomendaba continuar y profundizar en las posibilidades de desarrollo del Fresno, así como estudiar otras alternativas en la vega del río Guadarranque, en los municipios de Los Barrios y San Roque.

Fruto de estos primeros trabajos nos encontramos como primer antecedente administrativo, la inclusión de la actuación en el Plan Director de Infraestructuras de Andalucía 1997-2007, aprobado por el Decreto 108/1999, de 11 de mayo, donde se prevé la construcción de una Zona de Actividades Logística asociada al Puerto Bahía de Algeciras.

El 23 de marzo de 1999, se aprobó, por el Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía un acuerdo en el que se establecían medidas especiales de impulso y desarrollo de La Línea y del Campo de Gibraltar. En este documento se acuerda que "... por los órganos se impulse y se tramite con carácter urgente la iniciación de las actuaciones comprendidas en el Anexo 2 de este Acuerdo". En el citado Anexo 2 figura, entre otras actuaciones, la Zona de Actividades Logísticas de la Bahía de Algeciras.

En junio de 1999, se presenta un primer documento denominado "Desarrollo de una Zona de Actividades Logísticas en la Bahía de Algeciras Fase 1. Este documento pretendía como objetivo fundamental establecer una síntesis de la información recopilada y sistematizada hasta el momento. Su contenido comprendía los siguientes aspectos:

- Definición de las características estratégicas de la ZAL.
- Alternativas de Ubicación y Definición funcional de la ZAL.
- Análisis previo de mercado.

Posterior se produjo la aprobación de la ley 5/2001 *por la que se regulan las Áreas de Transportes de Mercancías de la Comunidad Autónoma de Andalucía*, en la que, en virtud de la disposición adicional primera se declara como centro de transportes de mercancías de interés autonómico la Zona de Actividades Logísticas del Campo de Gibraltar e insta a la redacción del correspondiente Plan Funcional.

En virtud de la Disposición Adicional Segunda de dicha Ley, la entonces Empresa Pública de Puertos de Andalucía, ampliaba su objeto social a la planificación, desarrollo y gestión de la red regional de áreas de transporte de mercancías.

El siguiente hito administrativo fue la aprobación de la Orden de la entonces Consejera de Obras Públicas y Transportes de 3 de diciembre de 2001 (BOJA nº3, de 8 de enero de 2002), por la que se formulaba el Plan

Funcional del Centro de Transportes de Mercancías de Interés Autonómico Zona de Actividades Logísticas del Campo de Gibraltar, en la provincia de Cádiz.

En septiembre de 2002, en cumplimiento de dicha orden, la entonces Empresa Pública de Puertos de Andalucía presenta un “Avance de Propuesta de Ordenación General y Criterios Básicos para el desarrollo de la ZAL Campo de Gibraltar”. El documento contempla el desarrollo de la ZAL en los sectores incluidos la vega del río Guadarranque, en las proximidades de la actual terminal ferroviaria de Adif en San Roque.

En octubre de 2003 se presenta el “Estudio de Viabilidad y Avance del Plan Funcional del CTM “ZAL Campo de Gibraltar” y, en enero de 2004, se presenta una nueva versión del documento “Estudio de Viabilidad y Avance del Plan Funcional del CTM “ZAL Campo de Gibraltar”, que incorpora el Sector del Fresno dentro del desarrollo global de la ZAL.

En marzo de 2004 se aprueba el Plan Parcial del Sector "El Fresno" en el municipio de Los Barrios y tres meses más tarde se aprueba inicialmente la Revisión del Plan General de Ordenación Urbanística del municipio de Los Barrios.

En diciembre de 2004 se aprueba el Proyecto de Urbanización del Sector "El Fresno", y este mismo mes se aprueba inicialmente la Modificación del Plan General de Ordenación Urbana del municipio de San Roque para la implantación de un Centro de Transportes en el área de Guadarranque.

En julio de 2004, se constituyó la sociedad mercantil, ZAL DEL CAMPO DE GRIBALTAR, S.A., con sus correspondientes estatutos, encargada de la gestión del Centro. Inicialmente en la sociedad participaban la Junta de Andalucía y la Autoridad Portuaria Bahía de Algeciras, sumando un 80%, y de forma minoritaria, los Ayuntamientos de San Roque y Los Barrios, la agencia IDEA y la Zona Franca de Cádiz, con un 5% cada uno.

Dos años más tarde mediante Orden de 16 de mayo de 2006 (BOJA nº 109, de 8 de junio) de la entonces Consejera de Obras Públicas y Transporte, se aprobó el Plan Funcional del Centro de Transportes de Mercancías de Interés Autonómico «Zona de Actividades Logísticas del Campo de Gibraltar», vigente hasta la aprobación del presente documento.

El Plan Funcional articulaba el área logística en cuatro sectores funcionales sin continuidad espacial: Sector 1 El Fresno, Sector 2 San Roque, Sector 3 El Cañuelo y Sector 4 Cortijo Grande-Villegas.

El Fresno, como se ha señalado, contaba con el Plan Parcial aprobado desde el 2004. El sector San Roque, se desarrolló urbanísticamente mediante un Plan Especial, “Plan Especial del Sector 002-ES-CTM”, aprobado definitivamente en noviembre de 2006.

En marzo del 2007 se firmó un acuerdo entre la Agencia Pública de Puertos y el Ayuntamiento de Los Barrios para el desarrollo del Sector 3 El Cañuelo. El Ayuntamiento es propietario de los terrenos a través de la empresa municipal AGRIVAL DE CADIZ S.A. En virtud de dicho acuerdo el Ayuntamiento se comprometía a redactar el documento urbanístico, el proyecto de urbanización y a ejecutar las obras. APPA recibirá la zona dotacional y el 10% del aprovechamiento.

El Sector 4, Cortijo Grande-Villegas, quedaba como reserva a futuro.

El Proyecto de urbanización del Sector 2 San Roque fue aprobado por la entonces Consejera de Obras Públicas y Transportes mediante Orden de 20 de Septiembre de 2007.

Posteriormente el PGOU de Los Barrios -aprobado definitivamente de forma parcial el 22 de abril de 2008 y vigente en la actualidad- asumió las determinaciones del planeamiento de desarrollo aprobado con anterioridad a su entrada en vigor (el Plan Parcial de El Fresno y el Plan Especial de San Roque), e incorporó el Sector 3 como suelo urbanizable con ordenación detallada y el Sector 4 Cortijo-Villegas, como suelo urbanizable.

Otro hito administrativo de gran relevancia es el Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía 2007-2013, en adelante PISTA, aprobado por Decreto 457/2008, de 16 de septiembre. El documento define la Red de Áreas Logística de Andalucía, que recoge dentro del Nodo Logístico del Campo de Gibraltar como actuación de primer nivel, el desarrollo de la Zona de Actividades Logísticas.

Las obras de urbanización de El Fresno finalizaron a finales de 2007, inaugurándose el primer edificio de Oficinas y Servicios a principios del 2010.

Por su parte las obras de urbanización del Sector 2 San Roque comenzaron en abril de 2008, finalizando en el segundo semestre de 2013.

A finales del 2010 la sociedad gestora original, que en agosto del 2008 cambió su denominación social por la de ZAL BAHÍA DE ALGECIRAS S.A., se fusionó en la nueva mercantil RED LOGÍSTICA DE ANDALUCÍA S.A., creada para gestionar de manera coordinada el conjunto de áreas logísticas de interés autonómico.

1.3 JUSTIFICACIÓN

El ámbito de El Fresno, como se ha señalado en los antecedentes, fue una de las ubicaciones seleccionadas en los estudios iniciales para la implantación de una Zona de Actividades Logísticas vinculada al puerto de Algeciras, realizados a principios de la década de los noventa.

Su desarrollo urbanístico, mediante la aprobación del Plan Parcial del sector, y por consiguiente enmarcado en el ámbito del planeamiento municipal, fue sin embargo anterior a la aprobación del Plan Funcional, que integró este sector en el Área Logística de Interés Autonómico Bahía de Algeciras como suelo dotacional.

La evolución de la tipología de áreas logísticas y su diseño, principalmente en lo que se refiere a su superficie, flexibilidad en la ordenación, tamaño de parcelas y vinculación ferroviaria, motivaron que en el diseño definitivo del área logística (2004) la ubicación de la actividad logística quedara definida en el área de Guadarranque (Sectores 2, 3 y 4), y que El Fresno se destinara a actividades complementarias y de servicio.

En los últimos años, ya en la fase de comercialización de las parcelas de El Fresno, se ha venido detectando que la actual ordenación pormenorizada no responde a las actuales necesidades del mercado, lo que se traduce en la imposibilidad de albergar algunos proyectos logísticos que demanda el sector en la Bahía de Algeciras. Al mismo tiempo, teniendo en cuenta que la coyuntura económica y el contexto logístico en la actualidad son muy diferentes de los existentes en el momento en que se gestó el proyecto, era necesario hacer una reflexión sobre el futuro del El Fresno.

Con este fin, se encargó en el 2012 un dictamen urbanístico para analizar las posibilidades de reordenación del ámbito. El informe constató la

existencia de una serie de disfunciones en la ordenación que es necesario corregir, y que el plan de utilización de espacios del sector, definido en el Plan Funcional vigente, no se adapta a la demanda actual de servicios e instalaciones logísticas en el entorno de El Fresno.

Por lo que respecta al Sector San Roque, una vez desarrollado el “Plan Especial del Sector 002-ES-CTM” mediante el correspondiente proyecto de urbanización, era necesario incorporar al Plan Funcional la ordenación definitiva resultante, fruto de las sucesivas modificaciones incorporadas en fase de proyecto y obra para adaptarse a los condicionantes del terreno y las afecciones de otras infraestructuras de transporte que se han desarrollado desde entonces, superando así la ordenación esquemática que contiene el documento actual.

En el mes de julio de 2013, se presentó en el Registro de la Propiedad de San Roque (Cádiz), el Documento Técnico de Desarrollo del Sector 2 del Área Logística de Interés Autonómico Bahía de Algeciras, que recoge la definición de las fincas aportadas y fincas resultantes del desarrollo del Sector 2, llevado a cabo mediante el Plan Especial y el Proyecto de Urbanización

De esta forma, la división en parques logísticos finalmente ejecutada responderá a la parcelación definida en el Plan Funcional, facilitando el desarrollo, comercialización y gestión de este sector.

Al mismo tiempo, las condiciones de uso definidas en el vigente Plan Funcional para el sector, se están mostrando demasiado rígidas para atender las necesidades de las cadenas de suministro del Nodo de Algeciras, por lo que, en el marco de los usos permitidos por la Ley 5/2001 que regula las áreas de transporte en la Comunidad Autónoma de Andalucía, se planteaba estudiar una revisión para equipararlas a los de los sectores 3 y 4, que se desarrollarán a más largo plazo.

Por todo lo anterior, el Director Gerente de la Agencia Pública de Puertos trasladó a la Consejería de Fomento y Vivienda la propuesta de modificación del Plan Funcional vigente, resultando que mediante Orden de 17 de febrero de 2014 se da inicio al procedimiento de modificación del Plan Funcional de la Zona de Actividades Logísticas del Campo de Gibraltar.

1.4 MARCO LEGAL Y COMPETENCIAL

Tres son las Leyes que regulan más directamente el establecimiento y promoción de las áreas logísticas en Andalucía:

- **Ley 1/1994** de Ordenación del Territorio de la Comunidad autónoma de Andalucía.
- **Ley 5/2001**, de 4 de junio, por la que se regulan las Áreas de Transporte de Mercancías en la Comunidad Autónoma de Andalucía
- **Ley 7/2002** de Ordenación Urbanística de Andalucía.

Por lo que respecta a la Ley de Ordenación del Territorio, su papel es esencial al tratarse las Áreas de Transporte de unas infraestructuras con una vocación fundamental de intervención en el territorio y de marcada incidencia supramunicipal.

La segunda de ellas tiene como objeto la creación de un marco normativo específico para la implantación, desarrollo, promoción y gestión de las áreas de transporte de mercancías dentro del territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía. Otorga asimismo una serie de competencias en el desarrollo y gestión de las áreas de transporte a la Agencia Pública de Puertos de Andalucía (APPA).

En relación con la Ley de ordenación Urbanística, es la norma que regula la elaboración del planeamiento urbanístico, en el marco de la planificación territorial y prevé instrumentos específicos para el planeamiento urbanístico de actuaciones con incidencia supramunicipal, como es el caso de las Áreas de Transporte de Mercancías de interés autonómico.

En cualquier caso, dada la singularidad que estas actuaciones suponen en la Disposición Adicional cuarta de esta Ley se indica que:

“...Las reservas para las dotaciones que en la presente Ley se contemplan no serán de aplicación a lo establecido en la Ley 5/2001, de 4 de junio (LAN 2001, 227), de Áreas de Transporte de Mercancías en la Comunidad Autónoma de Andalucía.”

1.5 DETERMINACIONES DEL PLAN FUNCIONAL

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

Siguiendo por tanto el esquema del citado Artículo 12 de la Ley 5/2001, el presente Plan Funcional del Área Logística de Interés Autonómico de la Bahía de Algeciras, contiene las siguientes determinaciones:

- Evaluación sobre la importancia de la ubicación del Centro respecto al mejor desarrollo regional y local e identificación espacial de su ámbito.
- Distinción de los espacios dotacionales, de carácter demanial, destinados a acoger actividades de prestación de servicios a los usuarios y empresas del sector, y aquellas otras zonas, de carácter patrimonial, que se destinan al desarrollo de actividades directamente explotadas y gestionadas en el ámbito del derecho privado, siempre relacionadas con el transporte de mercancías.
- Formulas de gestión, Programa de actuación, y Estudio económico-financiero: documentos previstos para lograr asegurar y contrastar la viabilidad del centro.

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

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



expropiaciones urbanísticas y proceder al desarrollo de cualquier sistema de actuación urbanística.

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

2 EL ÁREA LOGÍSTICA BAHÍA DE ALGECIRAS EN EL DESARROLLO REGIONAL Y LOCAL

2.1 LA IMPORTANCIA DE LA ACTIVIDAD LOGÍSTICA PARA LA ECONOMÍA REGIONAL

Con la globalización de la actividad económica, concretada en la fuerte interrelación de los sistemas económicos y financieros, la deslocalización de los procesos de suministro de materias primas, producción y consumo de todo tipo de productos, y el incremento de las transacciones comerciales mundiales, la movilidad eficiente de las mercancías se ha convertido en un elemento esencial para asegurar la competitividad de cualquier sistema económico.

Desde un enfoque más amplio, las actividades logísticas, que incluyen al transporte, conforman un sistema que enlaza la producción y los mercados, que están separados por el tiempo y la distancia. Estas actividades repercuten de manera directa en el coste final del producto, y consecuentemente en el nivel de competitividad de una empresa en los mercados.

En este contexto, los costes y la eficiencia en la gestión de la cadena logística tienen una importancia decisiva para muchos sectores de actividad, que requieren condiciones en sus sistemas de abastecimiento y distribución cada vez más exigentes para poder mantener y mejorar sus niveles de competitividad. En la actualidad se estima que en Europa los costes logísticos medios se sitúan en el 14 % del precio de venta de los productos, alcanzando cifras superiores al 20 % en algunos ámbitos. En determinados sectores productivos, estos costes llegan a ser superiores a los de la mano de obra del producto.

Junto a estos retos, la logística representa también una oportunidad para generar desarrollo económico en los territorios donde se localizan.

El volumen de actividad que generan estos procesos ha hecho que la logística se convierta en un sector económico con sustantividad propia, que cualifica el territorio, genera empleo e induce actividad económica en la región donde se realiza. Basta señalar que en España, el sector logístico supone aproximadamente un 5 % del PIB.

Conscientes de la importancia de esta actividad para la economía mundial, las Administraciones Públicas están desarrollando políticas e

implementando estrategias que garanticen la movilidad eficiente de las mercancías, faciliten la actividad logística y aprovechen las oportunidades de generación de desarrollo económico que la misma puede generar en determinados territorios.

Destaca el esfuerzo que está realizando la Junta de Andalucía en el desarrollo de la Red Logística de Andalucía, de la que forma parte el Área Logística Bahía de Algeciras, un conjunto de infraestructuras del transporte y de la logística que, desde una visión integrada y un funcionamiento en Red, facilite que los operadores oferten servicios logísticos integrales, incentivando la cooperación entre los distintos modos de transporte para, desde un enfoque intermodal, utilizarlos de la forma más eficiente posible (comodalidad).

2.2 SITUACIÓN GEOESTRATÉGICA A ESCALA INTERNACIONAL

Andalucía cuenta con una posición geoestratégica excepcional desde un enfoque global. En el contexto de los grandes flujos marítimos mundiales, que canalizan la mayor parte del comercio mundial, Andalucía (el Estrecho de Gibraltar) se ubica sobre las rutas que conectan Asia con Europa a través del Canal de Suez y el Mediterráneo, así como en las rutas que conectan América con Europa, y que se potenciarán a medio plazo con las nuevas capacidades que se generarán con la ampliación del Canal de Panamá. Asimismo Andalucía se sitúa en una localización privilegiada en relación con los flujos de mercancías entre Europa y el Norte de África que, de acuerdo con las previsiones de la UE se incrementarán en un 50% en los próximos diez años.

Existen además, a nivel mundial, tendencias emergentes que ofrecen a las zonas periféricas de los grandes centros de consumo (Andalucía respecto al centro de Europa) un marco de nuevas oportunidades para atraer actividad económica en base a su competitividad logística.

Tras la fase de deslocalización global masiva (principalmente, hacia China e India), los grandes conglomerados industriales y de distribución se están planteando una doble necesidad: Reducción del coste del circulante -los stocks en los países centrales, son muy caros- y Eficiencia en el aprovisionamiento de los mercados “centrales” -principalmente, Europa y EEUU-.

Estos operadores se están empezando a plantear la necesidad de contar con Bases logístico-industriales de aprovisionamiento a los mercados centrales, de proximidad a los mismos, en condiciones competitivas (precio-

distancia). Frente a los países de extremo oriente, Andalucía puede ofrecer en la actualidad un tiempo de aprovisionamiento a los mercados de Europa de 6 días por vía marítima, y en un futuro, una vez entren en servicio los corredores ferroviarios proyectados en la Red Transeuropea de Transporte, menos de 2 días por vía terrestre.

Este posicionamiento geoestratégico genera una importante oportunidad para que Andalucía se convierta en una gran plataforma logística global, apoyándose tanto en su excelente sistema portuario como en las infraestructuras logísticas y del transporte terrestre que permitan una adecuada conectividad con el resto del territorio español y europeo.

2.3 EL CAMPO DE GIBRALTAR, COMARCA SINGULAR

La relevante situación del Campo de Gibraltar como puerta de Europa hacia el continente africano, su interrelación con el Maghreb y su condición de bisagra de los espacios marítimos mediterráneo y atlántico y de punto de enlace con el continente americano, han constituido hasta ahora el primer y principal activo para el desarrollo económico de la comarca.

A partir de esta privilegiada situación, se ha promovido un desarrollo basado, por una parte, en las posibilidades del transporte y comercio internacional ligado al tráfico marítimo, y, por otra, en una actividad industrial y energética apoyada también en la facilidad de acceso marítimo de determinadas materias primas externas, para su posterior exportación o reexpedición a zonas lejanas, también por vía marítima.

El Campo de Gibraltar comprende los municipios de Algeciras, La Línea de la Concepción, San Roque, Los Barrios, Tarifa, Castellar de la Frontera y Jimena de la Frontera; su extensión alcanza los 1.523 Km² lo que representa el 30% de la superficie provincial. Los municipios de Tarifa, Jimena y Los Barrios absorben más de las dos terceras partes de la superficie total de la comarca; Algeciras, La Línea, San Roque y Castellar completan el tercio restante.

La aglomeración urbana de la Bahía de Algeciras, con algo más de 200.000 habitantes es, junto con Jerez de la Frontera, una aglomeración en la que no se ubica la capital de provincia. Pero a diferencia de esta última, la Bahía de Algeciras está sensiblemente alejada de la capital provincial y no se beneficia por tanto de los servicios que el conjunto de la Bahía de Cádiz-Jerez agrupa.

En definitiva se trata de una comarca caracterizada por una serie de potencialidades para el transporte y el comercio internacional que, hasta el momento no las ha desarrollado en la medida en que pueden hacerlo, debido entre otros factores, al déficit de infraestructuras logísticas.

2.4 EL PAPEL DEL PUERTO BAHÍA DE ALGECIRAS

El Puerto Bahía de Algeciras, primer puerto español y líder en el mercado de transporte contenerizado en el Mediterráneo, es uno de los nodos logísticos claves del sistema de transportes español.

La relevancia del puerto como nudo de transporte y comunicaciones es evidente. Prácticamente la totalidad de la Bahía de Algeciras constituye un espacio portuario, debido tanto a sus favorables condiciones de abrigo y calados, que admiten el fondeo de toda clase de buques, como a las instalaciones ya existentes o en ejecución, que ocupan la mayor parte de su borde litoral. Así, las instalaciones más importantes de Algeciras y Gibraltar en los dos extremos del arco de la bahía, se completan con las instalaciones autónomas de Acerinox, Intercar, Pantalán de Cepsa, Crinavis y La Línea.

La Autoridad Portuaria cerró el 2013 superando por primera vez los 90 millones de toneladas en tráfico total de mercancías, manteniendo su posición como principal puerto de España por volumen total de tráfico.

El Plan Funcional del Área Logística Bahía de Algeciras tiene en cuenta esta característica logística del Puerto de Algeciras que va a condicionar su desarrollo a medio y largo plazo. Para el Puerto y la Comarca, la implantación de actividades logísticas de valor añadido en el área logística facilita la integración plena del Puerto en las cadenas de suministro y en su hinterland regional.

Pero, además, esa integración no es solamente imprescindible desde la perspectiva de la política portuaria: el Campo de Gibraltar y el entorno regional necesitan una mayor imbricación con el puerto y sus actividades para aprovechar un desarrollo socioeconómico que contribuya a superar buena parte de sus déficits actuales.

La Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras aprobó en julio de 2013 un nuevo Plan Estratégico. La visión estratégica del puerto consiste

esencialmente en consolidarse como plataforma logística intercontinental y nodo portuario e intermodal de referencia en el Mediterráneo, liderando el tránsito de contenedores y productos petrolíferos en el Estrecho, afianzándose como puerta sur de Europa para los tráficos comerciales de África, Asia y las Américas, y constituyéndose como centro de excelencia en servicios marítimos y portuarios para el pasajero, el buque y la mercancía.

El reto que enfrenta el Plan Estratégico del Puerto Bahía de Algeciras implica una multiplicidad de líneas estratégicas y políticas de intervención a largo/muy largo plazo, con seis ejes de carácter vertical:

- **A:** Puerto Líder como Hub de Contenedores del West Med
- **B:** Nodo Logístico Internacional del Tráfico de Graneles Líquidos y Bunkering
- **C:** Puente Marítimo de conexión logística con el continente Africano
- **D:** Centro de Servicios al Tráfico Marítimo del Mediterráneo
- **E:** Puerta Sur de Europa
- **F:** Puerto Industrial

Dentro de eje E se contempla como objetivo el desarrollo del tráfico import-export de contenedores, la mejora del área logística de segunda línea del Puerto, y el desarrollo de la colaboración con el Área Logística Bahía de Algeciras.

2.5 LAS ZONAS DE ACTIVIDADES LOGÍSTICAS, ELEMENTOS CLAVE DEL DESARROLLO PORTUARIO

Las zonas de actividades logísticas aparecen en los puertos europeos a mediados de los años setenta. Se trata de polígonos logístico-industriales relativamente segregados del resto de terminales y tinglados en los que se ofrecen servicios de almacenaje y distribución a los usuarios del tráfico marítimo.

Las ZAL emergen como una respuesta de los puertos a un rediseño de las redes de distribución europeas que, a medida que madura el Mercado único, tienden a concentrarse en un número limitado de centros y rutas comerciales. Los puertos, puntos de ruptura modal y de concentración de tráficos, aparecen rápidamente como localizaciones privilegiadas para albergar funciones de valor añadido.

Para la comunidad portuaria la aparición de una ZAL (o más genéricamente, la oferta de servicios logísticos avanzados) se traduce en la progresiva fidelización de sus clientes. En efecto, el mercado de servicios portuarios es extremadamente competitivo, puesto que:

- el servicio es poco diferenciado: hoy en día cualquier puerto ofrece prácticamente los mismos rendimientos.
- los sistemas de transporte terrestres (ferrocarril y carretera) han acabado con las áreas de influencia cautivas, en las que el puerto controlaba los tráficos de origen y destino. Hoy en día los cargadores pueden servir sus mercados a través de diferentes encaminamientos portuarios.

Los servicios logísticos han dejado de ser una novedad para convertirse en una necesidad, en una opción que los clientes del puerto exigen. Diferentes armadores en Europa han incluso iniciado estrategias de desarrollo basadas en el aumento de la facturación realizada por sus divisiones de servicios logísticos.

Si un puerto logra que ciertos tráficos escojan sus instalaciones, no solo para llegar a cabo funciones propiamente portuarias, sino para realizar operaciones de valor añadido, conseguirá aumentar el valor añadido del servicio prestado, diferenciarse de sus competidores, y generar puestos de trabajo.

El desarrollo de una ZAL para los puertos del Mediterráneo europeo y, particularmente, para puertos con altas expectativas de crecimiento como Algeciras, es un requisito imprescindible para su competitividad y un elemento clave para desarrollar sus estrategias.

2.6 EL ÁREA LOGÍSTICA BAHÍS DE ALGECIRAS Y LOS OBJETIVOS DE DESARROLLO TERRITORIAL

Los objetivos de desarrollo territorial se plantean en cuatro ámbitos, las infraestructuras de servicios y comunicaciones, el desarrollo económico y productivo, el desarrollo social y la preservación ambiental en un marco de sostenibilidad y visión integrada

Hay que destacar que la actuación del no se plantea como un fin en sí misma, sino que se trata de articular la puesta en marcha de un elemento catalizador del desarrollo de las potencialidades que, dentro del sistema de transporte y logístico internacional, permita configurarse al Puerto y a toda la comarca como el nodo comercial que puede ser.

El aprovechamiento de ese potencial de desarrollo viene marcado por unos condicionantes en los ámbitos señalados, como son romper el aislamiento desde la perspectiva de las infraestructuras del transporte y de acceso a los mercados (especialmente por ferrocarril); Consolidar un tejido productivo y comercial que abarque un amplio rango de actividades, no solo gran industria que requiere importantísimos costes de implantación y que en su momento respondió a criterios políticos; La preservación de los valores ambientales indudables que tiene toda la comarca y que deben explotarse con unos criterios ambientales sostenibles, tanto desde un punto de vista estricto de preservación del medio como del desarrollo socioeconómico; Y, por último, la necesidad de disponer de una mano de obra cualificada y preparada para atender las necesidades de unas actividades cada vez más intensivas en preparación de acuerdo con las necesidades del mercado al que sirven.

Con el desarrollo del Área Logística Bahía de Algeciras, se sientan las bases para reunir estos condicionantes, desarrollando desde la administración autonómica políticas multidimensionales orientadas al desarrollo logístico del “nodo” y el Campo de Gibraltar:

- Políticas de infraestructuras: portuarias y terrestres (intermodalidad)
- Políticas territoriales: suelo y ambientales
- Políticas de generación de oferta: Desarrollo del Área Logística Bahía de Algeciras, oferta de servicios y dotaciones al sector
- Políticas de "fomento" y socioeconómicas: construir un “cluster” logístico - portuario - comercial

- Políticas de desarrollo logístico, promoción nacional e internacional, comercialización, etc.

2.7 LA INTERMODALIDAD Y EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR FERROCARRIL

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

La estrategia para una “Andalucía Sostenible” en relación con el sistema de transporte, en línea con las políticas europeas y del Estado en esta materia, pasa por el uso de modos de transporte más eficientes, como el ferrocarril y el transporte marítimo, pero también por el diseño de cadenas logísticas y de transporte más eficientes, la puesta en marcha de servicios de transporte de calidad y de menor coste en términos energéticos y la gestión medioambiental de las infraestructuras nodales (puertos, plataformas logísticas, terminales intermodales...) promoviendo el consumo óptimo de recursos naturales y una adecuada gestión de los residuos generados.

Pero además de la necesidad de lograr un transporte sostenible es incuestionable la importancia estratégica que tiene para Andalucía la disponibilidad de una adecuada conexión ferroviaria de mercancías con el exterior por diversas razones:

- La posición periférica que ocupa Andalucía en la Península Ibérica y en Europa supone un hándicap para la competitividad de su economía por la gran longitud de la cadena logística de suministro y distribución con sus principales mercados. En este sentido, la mejora de la eficiencia de su sistema de transporte es esencial y, dentro de ello, el ferrocarril es un elemento estratégico de competitividad, al ser la apuesta fundamental por la eficiencia y sostenibilidad ambiental y económica de la cadena logística.
- Por otra parte, como también se ha señalado previamente, la posición geoestratégica de Andalucía en relación con los flujos de mercancías

con el norte de África y con los tráficos marítimos que cruzan el Estrecho de Gibraltar en las rutas que conectan con Asia y América, ofrece un importante potencial para convertir a Andalucía en la gran plataforma logística del Sur de Europa, puerta de entrada de los grandes flujos intercontinentales. Para ello, es necesario complementar las infraestructuras y servicios portuarios existentes con unas adecuadas conexiones terrestres con el hinterland y con las redes transeuropeas de transporte, a través de un modo de alta capacidad y eficiencia como el ferrocarril.

La importancia de contar con una buena conexión con las Redes Transeuropeas de Transporte ya se recogía en el Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte de Andalucía, PISTA 2007-2013, que señalaba: *“La conexión exterior del sistema logístico, en especial por ferrocarril, es un requisito indispensable para Andalucía”*

Con la revisión de la Red Transeuropea de Transporte, aprobada a finales del 2013, Andalucía se conectará a Europa través de dos Corredores: el nº 7, denominado “Atlántico” y el nº 3, “Mediterráneo, con sus dos ramales, el central y el de la costa. Estos dos corredores articulan el conjunto de nodos logísticos definidos en la Red Logística de Andalucía, e incluyen el tramo ferroviario Algeciras – Bobadilla, porque conecta con el Puerto Bahía de Algeciras, incluido asimismo en la Red Básica de puertos de la Red Transeuropea.

La aprobación del Reglamento (UE) nº 1316/2013, por el que se crea el “Mecanismo Conectar Europa”, este tramo Algeciras-Bobadilla deberá estar ejecutado en el horizonte temporal del 2020.

Si superponemos los nodos portuarios y de la Red Logística sobre el mapa de corredores de la RTE-T, se comprueba una coincidencia plena en los nodos principales y prácticamente en todos los nodos de la red global. De esta forma, la ejecución de los corredores de la RTE-T resolverá al mismo tiempo la conexión interior de todos los nodos logísticos de Andalucía y la conexión exterior del Sistema Intermodal Andaluz de Transportes.

Pero es importante trascender el concepto de transporte como un mero flujo de mercancías, para integrar en el mismo la función logística. Bajo esta nueva concepción, el sistema de transporte necesita dotarse de nuevas infraestructuras, las plataformas logísticas intermodales, con instalaciones especializadas para realizar el intercambio modal, en los que la ruptura de la

cadena de transporte se aprovecha para generar actividades de valor añadido, y con ello desarrollo territorial.

Son además estas infraestructuras, como el Área Logística Bahía de Algeciras, las localizaciones idóneas para la implantación de los puntos de intercambio-modal que permitirán el acceso a los corredores ferroviarios, y por consiguiente juegan un papel fundamental para permitir la conexión con la RTE-T.

2.8 IMPACTO ECONÓMICO Y SOCIAL

2.8.1 Impacto Económico

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

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

El estudio realizado por la ACTE (Asociación de Centros de Transporte de España, 2010) confirma que la construcción y explotación las Áreas Logísticas implican un impacto muy relevante en la arcas municipales.

- Generación de riqueza (aportación del VAB, generación de ingresos (construcción y explotación, etc.).
- Beneficios en las empresas: dependiendo de la situación previa, las empresas pueden obtener, mediante su implantación en un centro logístico o de transporte, disminución de costes totales y emprender racionalizaciones con una elevación general de los niveles de calidad.

2.8.2 Impacto Social

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

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

Como ejemplo del posible empleo generado por un Área Logística, el estudio ACTE propone un ratio de 1 empleo total* / 40.000 € inversión (resultado de la información recopilada para todos las Áreas Logísticas analizados). Aplicando los datos del Modelo Económico Financiero (Anexo 2) del Plan Funcional, sólo los dos sectores desarrollados hasta la fecha, el Sector 1 de El Fresno, y la fase1 del Sector 2 San Roque, cuya inversión ha ascendido a 113.701.650€, se calcula que la inversión podría generar aproximadamente 2.842 empleos (sumando empleos directos e indirectos)

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

que las infraestructuras logísticas desarrollan una oferta compartida. Se diferencian dos grandes tipos de nodos: Nodos Litorales (principales enclaves de origen y destino del tráfico de mercancías y en los que se produce un mayor grado de intermodalidad de los sistemas de transporte) y Nodos interiores (desempeñando funciones de puertos secos para la distribución de cargas desde y hacia el interior de España y Europa, por lo que han de localizarse en zonas estratégicas en cuanto a su dotación de infraestructuras viarias y ferroviarias).

El ámbito del Área Logística Bahía de Algeciras forma parte del Nodo Logístico del Campo de Gibraltar, organizado en torno al puerto de Bahía de Algeciras, el de mayor volumen de mercancías transportadas de España, y del complejo industrial asociado al mismo, uno de los más importantes de Andalucía. El nodo debe su gran importancia a su posición estratégica en la confluencia entre el Mediterráneo y el Atlántico y entre Europa y el Norte de África.

Las funciones del puerto se han reforzado en estos últimos años mediante los desarrollos de Isla Verde Exterior y Campamento, en Algeciras, así como mediante la mejora de sus conexiones terrestres –una cuestión fundamental para incrementar el valor territorial del puerto, para lo que se ha acometiendo la mejora de los accesos viarios y ferroviarios al conjunto de las instalaciones portuarias. Todo ello con independencia de las actuaciones en materia de red viaria de gran capacidad y en la red ferroviaria, dentro de los dos Corredores Ferroviarios de la Red Básica Transeuropea proyectados, que deben de ampliar el ámbito de influencia del nodo.

En resumen, el Área Logística Bahía de Algeciras se integra dentro de la Red de Áreas Logísticas de Andalucía, que desarrolla la Consejería de Fomento y Vivienda de la Junta de Andalucía, como una actuación de primer nivel.

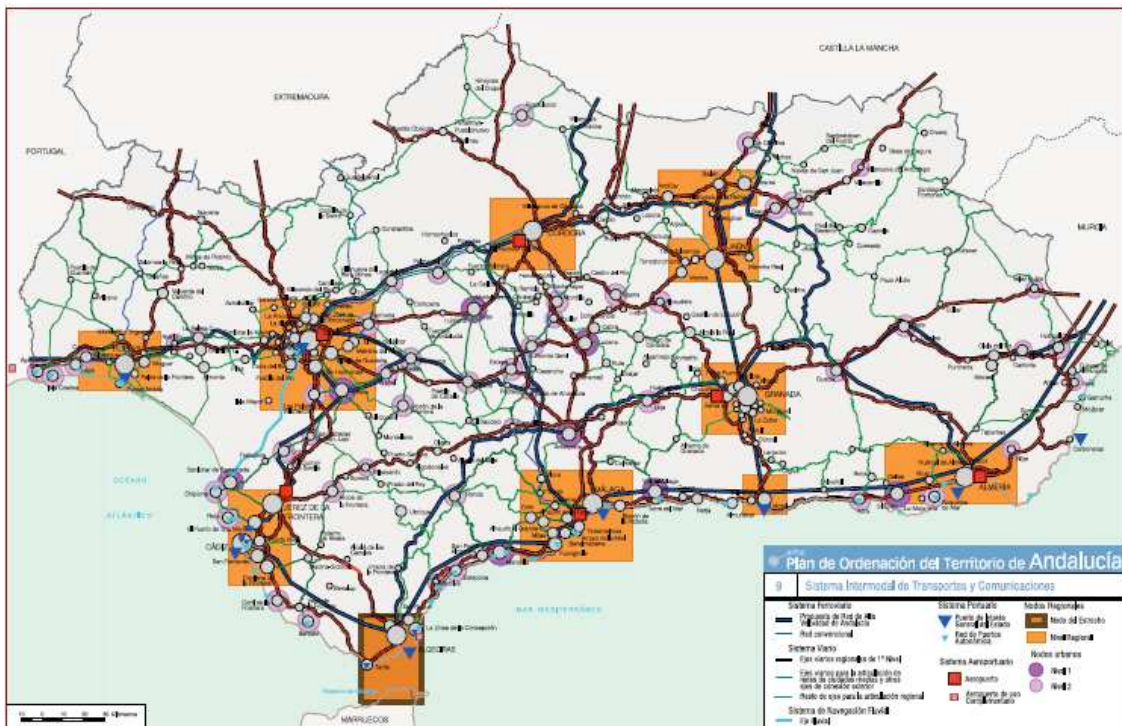
3.2 PLAN DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO DEL CAMPO DE GIBRALTAR

Por Decreto 370/2011, de 20 de diciembre, (BOJA nº 54 de 19 de marzo de 2012) se aprueba el Plan de Ordenación del Territorio del Campo de Gibraltar (Cádiz).

El Plan describe el Área Logística Bahía de Algeciras no sólo como un ámbito de oferta de instalaciones y servicios “de excelencia”, sino como un verdadero operador de desarrollo logístico, imprescindible en un marco



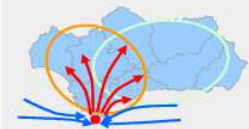




sectorialmente inmaduro como el Campo de Gibraltar, contando con el potencial necesario para convertirse en la plataforma de distribución natural para Andalucía, España, Sur de Europa y Norte de África.

Para la comunidad portuaria, la existencia del Área Logística tendrá como consecuencia la progresiva fidelización de sus clientes, ya que el mercado de servicios portuarios es extremadamente competitivo debido a que el servicio es poco diferenciado pues cualquier puerto ofrece prácticamente los mismos rendimientos, y los sistemas de transporte terrestres (ferrocarril y carretera) han acabado son las áreas de influencias cautivas, al servir los cargadores sus mercados a través de diferentes encaminamientos portuarios.



El POTA contempla por consiguiente, el Área Logística de Algeciras como una actuación estratégica que ha de fomentar el desarrollo logístico integral de la Bahía, y no solamente crear oferta se espacios y áreas para la logística. El Área Logística Bahía de Algeciras, como actuación de interés autonómico gestionada por la Sociedad Red Logística de Andalucía, ha de servir para suplir a instituciones y entramados públicos-privados que en otros puertos llevan décadas y casi siglos de implantación y desarrollo, e implicarse en propiciar proyectos de logística integral, con atención a todos los eslabones de la cadena, de empresas y operadores que opten con carácter estratégico por elegir este ámbito y su puerto como base de operaciones a escala internacional.

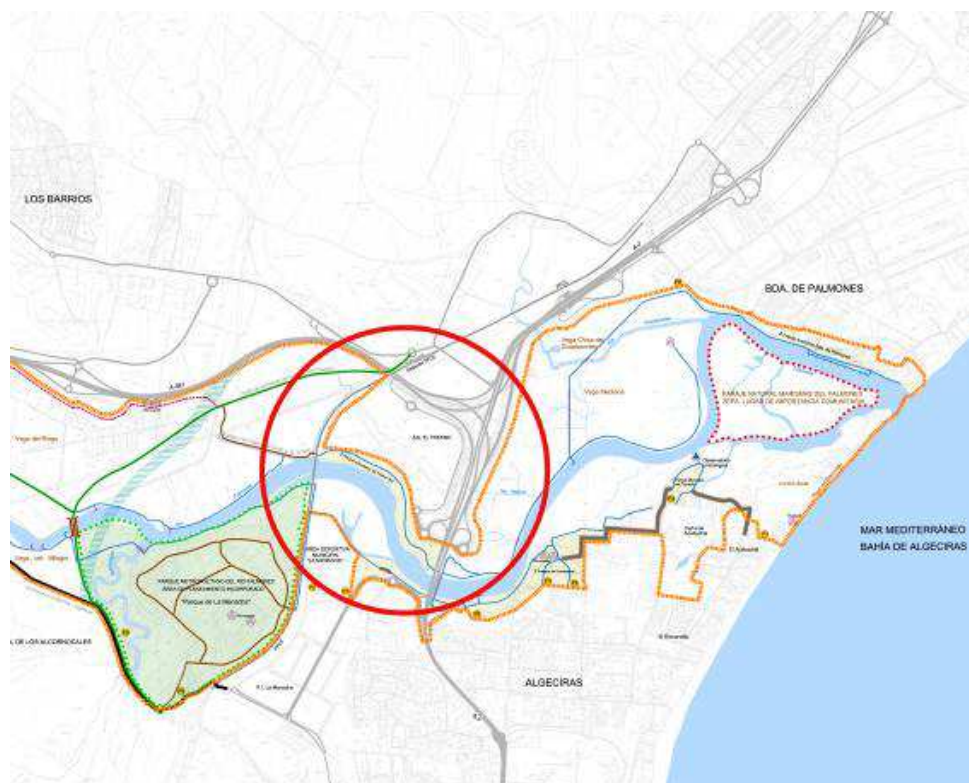
Funciones Estratégicas de la ZAL del Campo de Gibraltar

Funciones Estratégicas		Descripción	Funciones Estratégicas		Descripción	Funciones Estratégicas		Descripción
1	Centro Territorial de Transportes y Logística	Actividades y servicios ligados al transporte por carretera	4	Centro Regulador de Producción Norteafricana	Almacenes reguladores para el abastecimiento JIT de materias primas / componentes a factorías norteafricanas que producen para la U.E.	7	Hub de productos hortofrutícolas	Combinación de tráficos de productos hortofrutícolas para distintos destinos, con origen en:
		Actividades de consolidación/desconsolidación de flujos territoriales de entrada/salida por carretera			Almacenes reguladores de distribución de productos manufacturados de factorías norteafricanas que producen para la U.E.			- el Cono Sur
		Actividades de almacenaje y distribución de radio territorial						- el sur peninsular
		Actividades de valor añadido ligadas a los flujos terrestres territoriales						- el norte de África
2	Centro de Distribución Regional	Plataformas de grupaje de import/export marítimo de ámbito regional	5	Plataforma intercontinental de consolidación / desconsolidación	Plataformas de grupaje con origen y destino marítimo para operadores y cargadores de escala global	8	Centro de procesamiento y comercialización pesquero	Tráficos de pesca de caladeros de distancia media para actividades de procesamiento y comercialización
		Centros de almacenaje y distribución regional de mercancía de procedencia marítima			Centros de almacenaje y distribución al Norte y Oeste de África de mercancía de procedencia marítima			Tráficos de graneles para su distribución marítima y actividades ligadas a dichos tráficos
		Actividades de valor añadido ligadas a los flujos anteriores						Actividades de valor añadido ligadas a los flujos anteriores
3	Centro de Distribución Nacional	Plataformas de grupaje de import/export marítimo de ámbito peninsular	6	Centro de Distribución para el Norte y Oeste de África	Centros de almacenaje y distribución al Norte y Oeste de África de mercancía de procedencia marítima			Centros de almacenaje de productos con requerimientos especiales de seguridad
		Centros de almacenaje y distribución peninsular de mercancía de procedencia marítima			Centros de almacenaje y distribución al Norte y Oeste de África de mercancía de procedencia marítima			Centros de gestión medioambiental
		Actividades de valor añadido ligadas a los flujos anteriores				Actividades de valor añadido ligadas a los flujos anteriores	11	Hub internacional de montaje y acondicionamiento final

3.3 PLAN ESPECIAL SUPRAMUNICIPAL DEL CURSO MEDIO Y BAJO DEL RÍO PALMONES

Hay que mencionar también la aprobación definitiva del Plan Especial Supramunicipal del Curso Medio y Bajo del Río Palmones (Aprobado definitivamente con fecha 22 de marzo de 2012, BOJA nº148 de 30 de julio) que, si bien excluye al Fresno de su ámbito, podría condicionar el uso del Sistema General de Espacios Libres del sector. No obstante, el principio de jerarquía que caracteriza nuestro sistema de planeamiento, por un lado, y el mismo texto articulado del Plan por otro, deja claro que sus determinaciones tienen carácter supletorio para todas aquellas materias que se encuentren reguladas por el planeamiento municipal y carácter complementario para las contempladas parcialmente y que ante la posible convergencia de los mismos objetivos en determinaciones o actuaciones prevalecerán las normas o directrices que conlleven mayor grado de protección.

La imagen siguiente recoge parte del ámbito (poniendo de manifiesto de manifiesto cómo deja fuera del mismo al Fresno Sur) y la zonificación que plantea en el entorno del Fresno (Vegas Pluviales en el margen occidental y Pastizal asociado a la marisma en el borde oriental).



Plan Especial Supramunicipal del Curso Medio y Bajo del Río Palmones

4 DETERMINACIÓN DEL ÁMBITO TERRITORIAL Y ORGANIZACIÓN FUNCIONAL

El Área Logística Bahía de Algeciras un proyecto territorial de largo alcance, condicionado en su localización fundamentalmente por tres factores claves:

1. Su extensión:

El Área Logística es un proyecto estratégico a corto, medio y largo plazo. El atractivo logístico del “nodo” del Campo de Gibraltar no pueden verse constreñidos por la ausencia de suelo para un tipo de actividades fuertemente demandantes de espacio. Un Área Logística como la de la Bahía de Algeciras requiere ámbitos de actuación superiores a las 100 Has.

2. La accesibilidad y conectividad con el Puerto y los accesos terrestres (viarios y ferroviarios):

El Área Logística ha de situarse en un emplazamiento óptimo de relación con las terminales portuarias actuales y futuras, pero también con los principales accesos viarios comarcales y disponer de intermodalidad.

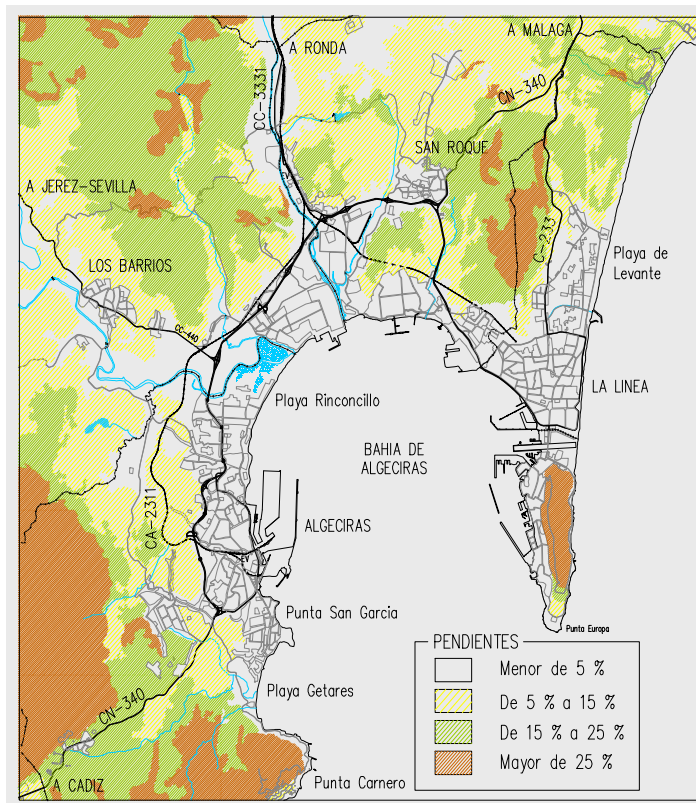
3. La topología y forma del ámbito:

Las actividades logísticas requieren espacios con pendientes muy reducidas y de topografías muy planas, con morfologías regulares para facilitar los desarrollos modulares y unos costes de urbanización acotados para ganar en competitividad.

El proceso de selección del ámbito del Área Logística ha venido siendo objeto de múltiples estudios preliminares, que se han realizado para conjugar las necesidades de espacio, con la topografía y la necesaria proximidad a las infraestructuras de comunicación y transportes. De estos análisis se derivó la selección de las localizaciones del Área del Guadarranque y el Área de El Fresno.

4.1 CARACTERÍSTICAS DE LOS SUELOS DEL CAMPO DE GIBRALTAR

La clinometría y valores ambientales son factores limitativos no solamente para el emplazamiento del Área Logística (que requiere grandes superficies y pendientes reducidas), sino para el conjunto de actividades económicas inducidas por el Puerto en la comarca.



La amplitud y disposición de las sierras con pendientes de moderadas a fuertes ha dado lugar a una drástica reducción de la capacidad de suelo físicamente disponible para el establecimiento de actividades productivas

Además, el territorio de la bahía posee unos altos valores ambientales, lo que supone dos condicionantes adicionales, que sus calidades y fragilidades precisan una adecuada compatibilización con el medio ambiente y sus limitaciones espaciales exigen una optimización de los usos del suelo.

4.2 PROCESO DE SELECCIÓN DE LA UBICACIÓN Y ADQUISIÓN DE TERRENOS

Durante el periodo 1998-2000 se elaboró un estudio denominado “Desarrollo de una Zona de Actividades Logísticas de la Bahía de Algeciras. Fase I”. En dicho documento se realiza un análisis multicriterio de 7 localizaciones posibles para el desarrollo del Área Logística. Los criterios empleados fueron:

- Interrelación con las terminales de transporte (portuarias y ferroviarias).
- Accesibilidad.
- Topografía.

- Geotecnia.
- Servicios básicos.
- Planeamiento urbanístico.
- Propiedad.
- Caracterización ambiental.
- Superficie disponible.

Las conclusiones de este análisis son que las únicas localizaciones posibles se sitúan en la vega del río Guadarranque en las zonas de Villegas-Cortijo Grande y El Cañuelo (ambos en T.M. de Los Barrios), y en Arroyo Dulce (T.M. de San Roque). El Área de El Fresno (T.M. de Los Barrios) se identificó posteriormente debido a la ubicación idónea en que quedaba tras la interconexión de la A-381 y la N-340.

En desarrollo de estas conclusiones, en diciembre de año 2001 se adquirieron los terrenos de Arroyo Dulce (124 Has), por parte de EPPA (42,2 %), Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras (42,2 %) y EPSA (15,6 %), por un importe total de 17.586.591 Euros.

Con fecha 29 de junio de 2004, se suscribe convenio entre EPPA, APBA y Ayuntamiento de Los Barrios mediante el cual se establece un proindiviso sobre los terrenos ubicados en Fresno Sur en los siguientes porcentajes: EPPA (83 %), APBA (12 %) y Ayuntamiento (5 %).

Durante los años posteriores, tuvieron lugar sucesivas actuaciones de adquisición, agrupación y segregación sobre estos terrenos que desembocaron en la plena titularidad a favor de la Agencia Pública de Puertos de Andalucía.

Por lo que respecta a los terrenos de Arroyo Dulce, cuya titularidad inicial correspondía a la APPA, EPSA y APBA, fueron objeto de sucesivas operaciones de agrupación y segregación, resultando una sola finca que fue aportada a la sociedad RED LOGÍSTICA DE ANDALUCÍA S.A (RLA). como resultado de la ampliación de capital no dineraria elevada a escritura pública con fecha de 30 de julio de 2009.

Con fecha de 30 de abril de 2013, se inscribieron en el Registro de la Propiedad de San Roque a nombre de RLA las fincas resultantes del desarrollo del Sector 2 mediante el correspondiente Plan Especial y Proyecto de Urbanización, que fue complementado mediante posterior adenda inscrita con fecha de de 2 de septiembre de 2013.

4.3 ÁREAS QUE INTEGRAN EL ÁREA LOGÍSTICA BAHÍA DE ALGECIRAS

El Área Logística Bahía de Algeciras se articula territorialmente en cuatro núcleos o Sectores Funcionales sin continuidad espacial: El Fresno, San Roque, El Cañuelo y Cortijo Grande-Villegas.

Esta estructura poli-nuclear del Área Logística responde a la configuración territorial de la aglomeración urbana de la bahía y la distribución de usos preexistentes, de forma que cada área se encuadra funcionalmente en las nuevas estrategias de desarrollo y ordenación contempladas en el Plan de Ordenación de la Territorio de la comarca del Campo de Gibraltar, así como los Planes Generales de Ordenación Urbanística de los municipios afectados.

Estos cuatro Sectores Funcionales, que se reparten entre los términos municipales de Los Barrios y San Roque, suman una superficie bruta total de 292,6 Has.

La accesibilidad a estos terrenos y la integración funcional de los Sectores Funcionales que configuran el Área Logística están garantizadas por el sistema general de comunicaciones ejecutado. La carretera A-381 Jerez-Los Barrios y la vía de acceso al Área Logística desde la N-340, la A-405, conectan las dos áreas entre sí y con los principales ejes viarios de penetración a la Bahía.

Los Sectores situados más al norte (Sectores de San Roque, El Cañuelo y Cortijo Grande-Villegas) son la gran reserva de suelo para el desarrollo del núcleo extensivo del Área Logística, mientras el Sector situado más al sur (Sector El Fresno) se orienta a usos logísticos que requieren un mayor centralidad en la Bahía.

El Sector El Fresno, con una superficie bruta útil total de 36 Has, constituye el núcleo de centralidad logística y comarcal del Área Logística, acogiendo los usos logísticos que demandan una mayor centralidad y representatividad comercial, así como la implantación de dotaciones de ámbito comarcal.

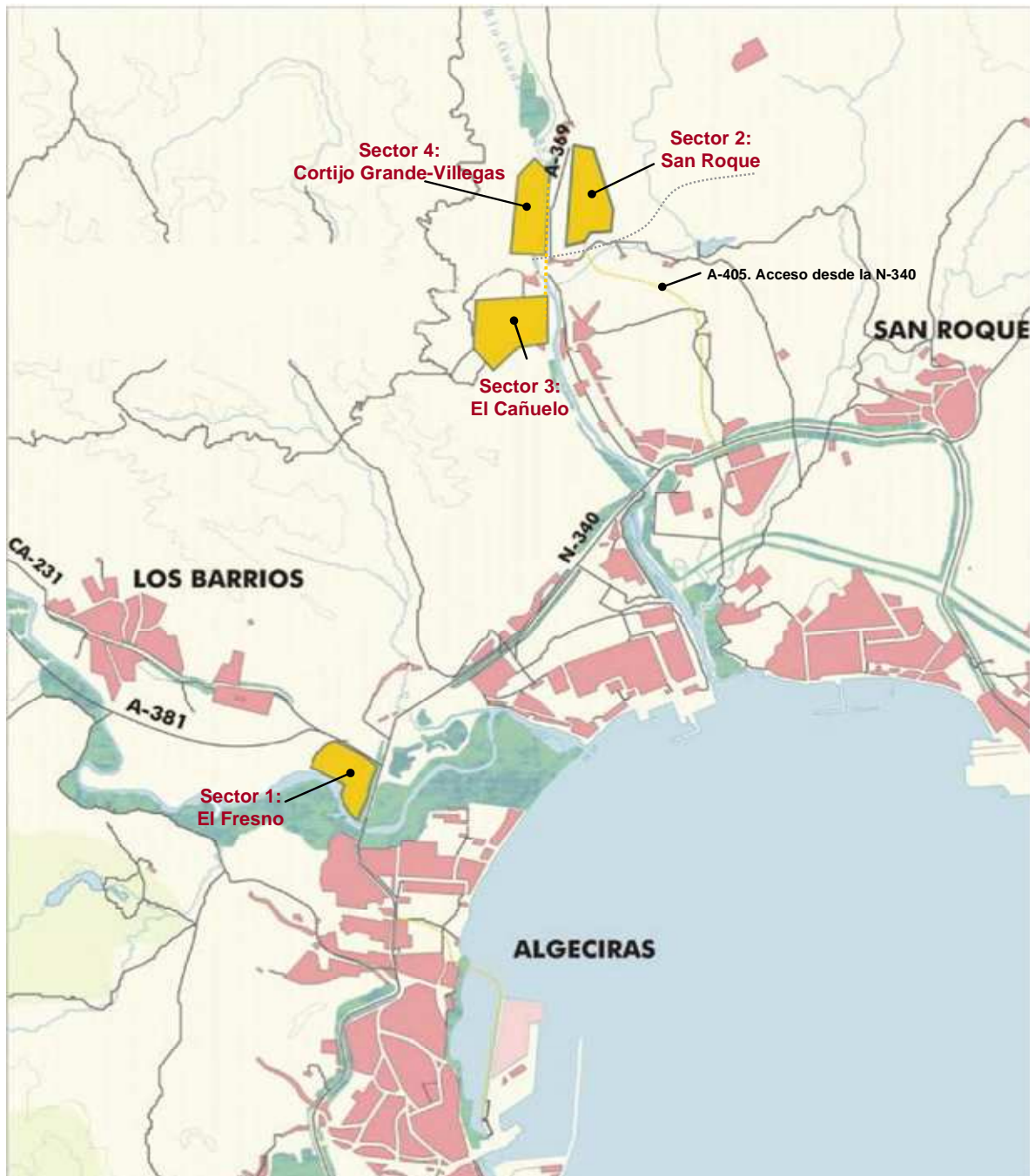
Ocupa una excelente situación en relación con el viario principal de la aglomeración de la bahía y su conexión con las instalaciones portuarias. La

accesibilidad al sector se realiza a través del enlace entre la Autovía N-340 y la A-381.

Los Sectores de San Roque, El Cañuelo y Cortijo Grande –Villegas, con una superficie bruta total de 251,6 Has., constituyen la gran reserva de suelo de la comarca, y oportunidad única, para el desarrollo de un complejo actividades logísticas y económicas estratégicas "de segunda línea", del interior territorial, con el Área Logística como componente "motor" fundamental.

Ocupan un lugar central en la aglomeración de la Bahía, equidistante de las terminales portuarias de Algeciras y Campamento. Tienen conexión directa con las terminales portuarias privadas (granelera, siderurgia y graneles líquidos) y con el complejo industrial implantado en el fondo de la Bahía.

Se dispone de una extensión de suelo suficiente para cubrir todas las necesidades, incluso a largo plazo, que pueden desarrollarse en etapas sucesivas. A medio plazo tendrá las mejores conexiones viarias con los principales ejes de penetración a la Bahía, la A-381 y Autovía N-340 (tramo oriental). La intermodalidad y conexión ferroviaria está garantizada desde la fase inicial, utilizando las instalaciones del centro logístico de San Roque.



Áreas que integran el Área Logística Bahía de Algeciras

5 PLANIFICACIÓN URBANÍSTICA

Se recoge en este capítulo la situación urbanística de los suelos que integran el Área Logística Bahía de Algeciras a la fecha de elaboración del presente documento, teniendo en cuenta que la planificación urbanística de los dos sectores ya ejecutados se realizó en momentos diferentes.

El primero de ellos, el Fresno, se incorporó al ámbito del Área Logística con un instrumento de desarrollo aprobado con anterioridad al Plan Funcional. El sector de San Roque se desarrolló posteriormente mediante un instrumento de carácter supramunicipal.

De acuerdo con lo previsto en la Disposición Adicional Primera de la Ley 5/2001, por la que se regulan las áreas de transporte de mercancías en la Comunidad Autónoma de Andalucía, el Área Logística Bahía de Algeciras es un centro de transporte de mercancías de interés autonómico, lo que le otorga un carácter supramunicipal.

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

En virtud del Artículo 38 de la Ley de Ordenación del Territorio, la aprobación por la Administración de la Junta de Andalucía de los estudios, proyectos y planes relativos a las actuaciones objeto de la declaración de Interés Autonómico tendrá, entre otros, el efecto de vincular directamente al planeamiento del municipio o municipios afectados en sus determinaciones que, deberán incorporar dichas determinaciones con ocasión de la siguiente innovación urbanística.

Las circunstancias anteriores suponen que los instrumentos de planificación sectorial (el presente Plan Funcional) y territorial sean de aplicación preferente sobre los planeamientos urbanísticos municipales, que deberán incorporar dichas determinaciones con ocasión de la siguiente innovación urbanística.

Son, además, los instrumentos de planeamiento urbanístico de ámbito supramunicipal previstos en la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía (LOUA) los medios idóneos para el planeamiento de desarrollo del Área Logística, y se utilizarán preferentemente para el desarrollo futuro de los sectores 3 y 4 del Área Logística.

En el desarrollo del Área Logística Bahía de Algeciras ha existido hasta la fecha un alto grado de concertación entre las diversas administraciones involucradas en el proceso de maduración y planificación de esta actuación, y como fruto de ello los distintos instrumentos de planeamiento municipal que se han venido tramitando en los últimos años han ido recogiendo las previsiones de desarrollo del Área Logística, con el objetivo de garantizar la máxima coherencia desde el inicio entre los planeamientos municipales y los instrumentos de planificación territorial y sectorial en materia de áreas de transporte de mercancías.

No obstante lo anterior, las determinaciones urbanísticas recogidas en los distintos instrumentos de planeamiento urbanístico municipal no deben suponer en ningún momento limitaciones funcionales al desarrollo de la actuación y, en este sentido, deberán ser, en su caso, adaptadas a las exigencias del Plan Funcional vigente en cada momento.

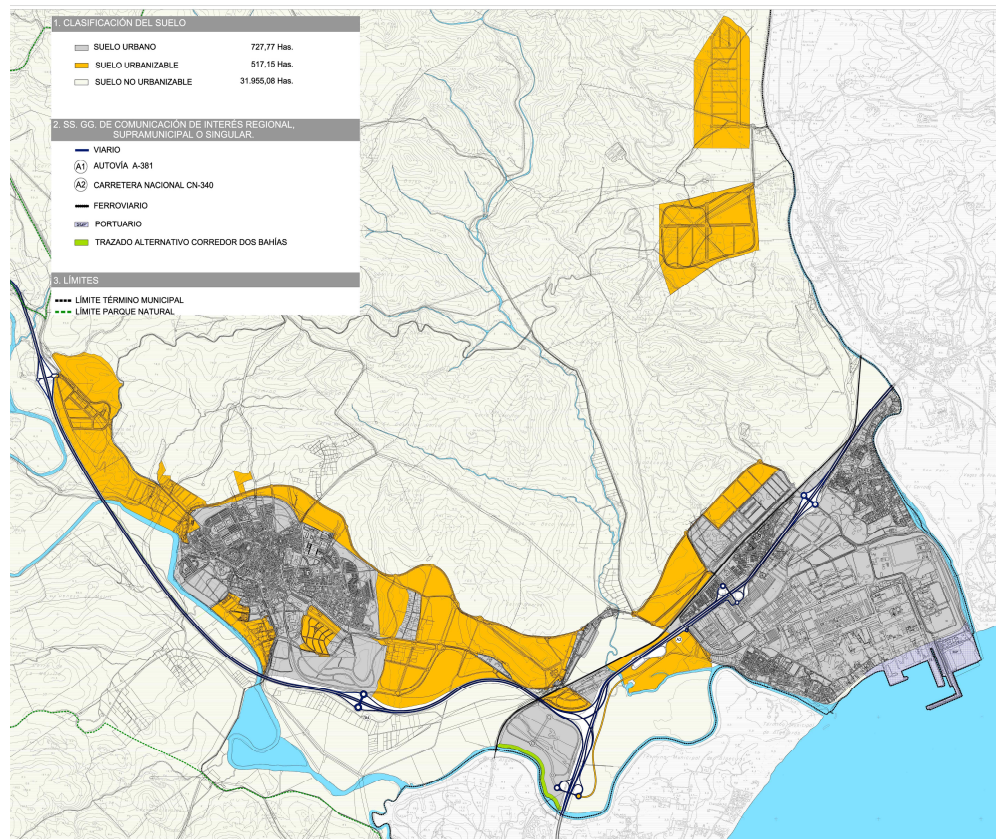
5.1 PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANÍSTICA DEL MUNICIPIO DE LOS BARRIOS

De los 4 sectores que componen el Área Logística Bahía De Algeciras, tres de ellos pertenecen al término municipal de Los Barrios: El Sector 1, El Fresno, y los Sectores 3 y 4, El Cañuelo y Cortijo Grande-Villegas respectivamente.

El Plan General de Ordenación Urbana del municipio de Los Barrios fue aprobado definitivamente de forma parcial el 05 de mayo de 2008 (publicado en el BOJA 131, de 3 de julio de 2008).

La clasificación del suelo de dichos terrenos podemos verla en el siguiente plano.

El **Sector 1, El Fresno** figura como **Suelo Urbano Consolidado**. Dicho PGOU se refiere también a los Ámbitos de Planeamiento Incorporado, que asumen genéricamente las determinaciones del planeamiento de desarrollo aprobado con anterioridad a su entrada en vigor. En el caso de El Fresno Sur se identifican como **API nº 14** (Área de Planeamiento Incorporado nº 14, remitida al Plan Parcial del Sector "Fresno sur", aprobado definitivamente con fecha 3 de marzo de 2004 (BOP nº 79 del 5 de abril de 2044).



PGOU Los Barrios. 2008. Clasificación

Tras la entrada en vigor del PGOU de Los Barrios, se tramitaron dos Estudios de Detalle, uno en la manzana del Centro de Servicios Comarcal (CSC), y otro en la manzana del Centro de Actividades Comarcal (CAC), aprobados definitivamente con fecha 31 de marzo de 2011 (BOP nº 104 de 3 de junio de 2011 y BOP nº 116 de 21 de junio de 2011, respectivamente).

El Sector 3, El Cañuelo figura como **Suelo Urbanizable Ordenado. SUO-10. CENTRO DE TRANSPORTES DE MERCANCÍAS. NUEVO ASENTAMIENTO.**

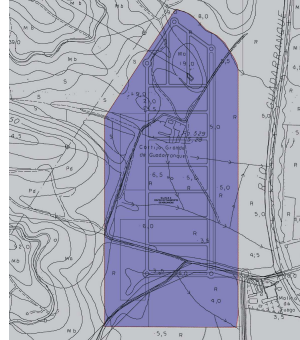
Como Determinaciones vinculantes figuran las siguientes:

1. *La organización de la entrada al Centro de Transportes desde el nudo de la carretera de conexión con la A-381.*
2. *La localización del sistema local de espacios libres.*

El **Sector 4 Cortijo Grande-Villegas** figura como **Suelo Urbanizable no sectorizado SUNS-2 CENTRO DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS**.



PGOU Los Barrios. 2008.
Sector 3, El Cañuelo



PGOU Los Barrios. 2008.
Sector 4, Cortijo Grande-Villegas

5.2 PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANÍSTICA DE SAN ROQUE

El Plan General de Ordenación Urbana del municipio de San Roque, al que pertenece el Sector 2 del Área Logística, fue aprobado definitivamente el 25 de julio del año 2000.

Con fecha de 21 de noviembre de 2005 se aprobó definitivamente por la entonces Consejería de Obras Públicas la modificación de Elementos del PGOU de San Roque para la implantación de la Zona de Actividades Logísticas de San Roque, donde se recogía la clasificación de dicho ámbito como Suelo Urbanizable Sectorizado, Sector 002-ES-CTM.

Dicho sector se desarrolló mediante un Plan Especial de Interés Supramunicipal, siendo aprobado definitivamente mediante Resolución de 7 de noviembre de 2006, de la Secretaría General de Ordenación del Territorio y Urbanismo.

El Proyecto de Obras de Urbanización correspondiente se aprobó definitivamente con fecha 1 de Octubre de 2007. BOJA 193. Las obras se desarrollaron entre los años 2009 y 2013, estando la urbanización completamente finalizada.

6 DEFINICIÓN FUNCIONAL Y RÉGIMEN JURÍDICO DE LOS SUELOS

6.1 SECTOR 1: EL FRESNO

6.1.1 Características y Localización

Se trata de una zona llana conocida como la vega de El Fresno, con una superficie aproximada de 36 hectáreas. Está situada en la confluencia de las autovías A-381 y la A-7. En la zona oriental de dicho enlace y teniendo por límites la vía férrea de la línea Algeciras-Bobadilla en su extremo noroeste, la autovía A-381 en el noreste, el río Palmones en su límite sur y la autovía A-7 en el límite oeste.

Las características del suelo lo hacen idóneo para los usos previstos por el planeamiento debido a su topografía plana, pero por el contrario, tiene unas características geotécnicas complicadas debido a su proximidad a la desembocadura del río.

6.1.2 Accesos

El acceso se resuelve a través del enlace de las autovías N-340 y A-381. Da acceso al sector por el este conectando con el eje vertebrador de la ordenación.

Está en proyecto una modificación en uno de los ramales del enlace para permitir el acceso desde Málaga.

6.1.3 Ordenación e implantación.

El Sector de El Fresno tiene una localización estratégica dentro de la aglomeración urbana de la Bahía de Algeciras y unos valores ambientales significativos, lo que aconseja que sobre el mismo se sitúen usos representativos del Área Logística que requieran esta centralidad.

Por su valor y sus condiciones de accesibilidad constituye una excelente oportunidad para configurar un sector de centralidad logística y comarcal, albergando elementos “locomotora” del Área Logística, vinculados a la concepción del Campo de Gibraltar como nodo logístico, y dotaciones de ámbito comarcal.

La ordenación propuesta para el Sector 1 del Área Logística denominado “El Fresno” busca una distribución de superficies que, cumpliendo con las reservas legales para dotaciones y espacios libres, asegure una funcionalidad adecuada a las actividades que se implanten en el sector, buscando grandes espacios logísticos-productivos con el criterio de permitir la máxima flexibilidad en la ordenación interior de los mismos.

Con este criterio la ordenación define un total tres grandes supermanzanas de uso logístico-productivo (Parques de Logística y Transformación, PLT, tal y cómo se define en el Plan de Utilización de Espacios) y dos de uso dotacional (Centro de Servicios Comarcal, CSC) articuladas por el sistema viario principal y los espacios verdes. Incluye además una parcela para albergar las instalaciones técnicas necesarias para dotar de servicios básicos al ámbito (estación depuradora y subestación eléctrica).

El sector se encuentra afectado además por el sistema general de espacios libres (SGE) y el sistema general vinculado a la red de comunicaciones (SGC) establecidos en el planeamiento general. El SGE se ha localizado según lo previsto en el Plan Parcial, ocupando una franja paralela al río Palmones.

La siguiente tabla y el esquema adjunto recogen la asignación de superficies por usos:

SECTOR 1- EL FRESNO		
USO	SUPERFICIE (m²)	%
LOGÍSTICA Y TRANSFORMACIÓN (PLT)	90.536	22,03%
<i>PLT 1</i>	<i>45.754</i>	<i>11,14%</i>
<i>PLT 2</i>	<i>32.340</i>	<i>7,87%</i>
<i>PLT 3</i>	<i>12.442</i>	<i>3,03%</i>
CENTRO DE SERVICIOS COMARCAL (CSC)	68.217	16,60%
<i>CSC 1</i>	<i>38.882</i>	<i>9,46%</i>
<i>CSC 2</i>	<i>29.335</i>	<i>7,14%</i>
ESPACIOS LIBRES	42.422	10,32%
VIARIO	25.130	6,12%
INSTALACIONES TÉCNICAS	11.298	2,75%
SISTEMAS GENERALES DEL SECTOR	173.285	42,17%
<i>S.G. Espacios Libres</i>	<i>96.808</i>	<i>23,56%</i>
<i>S.G. Viario</i>	<i>72.606</i>	<i>17,67%</i>
<i>S.G. Ferroviario</i>	<i>3.871</i>	<i>0,94%</i>
SUPERFICIE TOTAL DEL SECTOR	410.888	100,00%

Sector 1 “El Fresno”



6.1.4 Conexiones exteriores de Infraestructuras básicas

Como se ha señalado, la ordenación del Sector 1 incluye una parcela para albergar las instalaciones técnicas necesarias para dotar de servicios básicos al ámbito. En concreto una estación depuradora de aguas residuales y una subestación eléctrica.

Tratándose de un centro de interés autonómico, tendrán la misma consideración las actuaciones necesarias para garantizar las conexiones exteriores de estas instalaciones y su funcionamiento, que se ejecutarán de acuerdo a la reglamentación vigente.

En particular, por ser esencial para el desarrollo del sector, se señala la actuación necesaria para la alimentación a la subestación eléctrica mediante una línea de alta tensión a 66kV de entrada y salida en doble circuito a la subestación y conectada a la red de Endesa en el circuito existente L66kV “Estrecho-Menacha-Pinar”.

6.1.5 Plan de Utilización de Espacios del Sector 1, El Fresno

En este apartado se define el Plan de Utilización de los Espacios comprendidos en el Sector 1 El Fresno, integrado en el Área Logística de Interés Autonómico Bahía de Algeciras.

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

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

- La red viaria interior del Sector
- Los espacios libres, excluidos los citados viarios. Con una superficie mínima del 10 % (Artículo 16.3 de la Ley 5/2001)

- La zona dotacional para la implantación de servicios a las empresas y usuarios del sector del transporte, con una superficie mínima del 15 % de la superficie total (Artículo 8.3 de la Ley 5/2001).

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

- Vinculación a las previsiones del presente Plan Funcional
- Vinculación al Reglamento del Régimen Interior y de Servicio que se aprueben por la Entidad Pública que asuma la gestión del centro (Artículo 21.2 de la citada Ley).
- Obligación de contribuir a los gastos de conservación y mantenimiento en los términos previstos en el artículo 21.3 de la Ley)
- Sujeción al régimen de autorizaciones de la entidad gestora del centro, según el Artículo 21.4 de la citada Ley.

ZONAS DOTACIONALES

Las Zonas Dotacionales Públicas de carácter demanial del Sector 1 El Fresno, excluyendo la red viaria territorial y estructurante, abarcan un total de 68.217 m², lo que supone un 17% del total de la superficie del ámbito.

Se incluyen las manzanas siguientes:

Centro Servicios Comarcal (CSC 1 y CSC 2): Es el área funcional donde se desarrollan los usos específicos de un Centro Administrativo y Comercial de servicios a las empresas de la comarca, compatibles con los usos específicos de un Centro de Servicios al Vehículo y de un Centro del Motor. Está integrada por las manzanas **CSC 1**, situada al noroeste del Sector, y **CSC 2**, situada en una franja que bordea el nordeste del ámbito, con una superficie de 38.882 m² y 29.335 m² respectivamente.

Condiciones de Uso.

Los usos predominantes y compatibles serán los usos específicos de un Centro Administrativo y Comercial de servicios a las empresas; entre ellos, pueden señalarse los siguientes:

- a) Comercio, incluyendo locales de exposición y venta de vehículos.
- b) Oficinas.
- c) Recreativos.
- d) Hostelería
- e) Garaje-aparcamiento.
- f) Equipamientos docentes, asistenciales, deportivos y socioculturales y administrativos.
- g) Hotelero, en todas sus categorías.
- h) Suministro de carburantes.

Por otro lado, también serán usos compatibles los usos específicos de un Centro de Servicios al Vehículo y de un Centro del Motor; entre ellos, pueden señalarse los siguientes:

- a) Aparcamiento de Vehículos Pesados, con los servicios correspondientes: vestuarios, oficinas, taquillas, autolavados, talleres adjuntos, básculas, etc.
- b) Talleres de reparación de vehículos, especializados, ITV., etc.
- c) Locales de exposición y venta de vehículos.
- d) Estación de servicio, con los usos asociados: servicio de carburantes, aire y aceite, venta de suministros y lubricantes, etc.
- e) Almacenamiento: se considera compatible el almacenaje necesario para las actividades a las que sirva, autorizadas en esta zona, y siempre y cuando se encuentre ligado físicamente a dichas actividades.
- f) Servicios complementarios: restauración, comercio asociado, servicios financieros, seguros, comunicaciones, hostelería de servicio a transportistas, oficinas administrativas, gestión y contratación de cargas, etc.

Dentro del CAC-2 se ha ocupado una parcela que alberga un edificio de servicios administrativos y de oficinas. De esta forma se ofrece la posibilidad del

reunir en un mismo espacio a las empresas del sector logístico y de la Comunidad Portuaria, generando importantes sinergias.

Los coeficientes de edificabilidad, así como las condiciones de la edificación son los aprobados en el correspondiente instrumento urbanístico.

Dado el carácter demanial de estos suelos la entidad gestora del centro decidirá la forma de comercialización más adecuada dentro del marco jurídico vigente.

ZONAS PATRIMONIALES

Las zonas de carácter patrimonial las constituyen las parcelas logísticas, de titularidad pública o privada, cuya promoción, disposición y explotación se regirá por el derecho público o privado. Los titulares de estos suelos podrán implantar, una vez autorizados, recintos fiscales aduaneros.

Se incluyen las manzanas siguientes:

- **Parque de Logística y Transformación:** En estos espacios se realizan actividades relativas al transporte, la logística y la distribución de mercancías de un determinado sector, combinadas con actividades logísticas de valor añadido, embalaje, etiquetado, personalización de pedidos, etc.. y actividades de transformación ligera no contaminantes. Está integrada por tres manzanas, PLT-1, PLT-2 y PLT-3, con una superficie total de 94.055 m² (47.754 m² el PLT1, 32.340 m² el PLT2 y 12.442 m² el PLT3) que supone el 23 % del ámbito.

Condiciones de Uso.

Los usos predominantes serán los correspondientes a las funciones de logística y distribución, combinados con actividades productivas de baja intensidad, entre ellos, pueden señalarse los siguientes:

- a) Almacenaje, incluyendo las actividades correspondientes al subsistema logístico de distribución física: Almacenamiento, preparación de pedidos, embalaje, transporte, manutención, etc.

b) Oficinas propias de empresas.

Por otro lado, también serán usos compatibles los usos que a continuación se detallan:

- a) Actividades correspondientes al subsistema logístico de producción: montaje de componentes, pintura, acabado, personalización de pedidos, y en general, cualquier actividad de valor añadido sobre la mercancía.
- b) Actividades industriales ligeras con procesos de transformación no contaminantes, siempre que incluyan actividades relacionadas con el transporte y la logística asociada a dicha actividad.
- c) Aparcamiento de Vehículos Pesados de uso particular, con los servicios correspondientes: vestuarios, oficinas, taquillas, autolavados, talleres adjuntos, básculas, etc.

Estos usos y actividades de las manzanas PLT podrán desarrollarse en régimen de recinto fiscal conforme a la legislación vigente en la materia.

Las naves logísticas se construirán según los criterios de edificabilidad de cada parcela aprobados en el correspondiente instrumento urbanístico, conservando en cualquier caso las distancias mínimas a los viales que permitan una adecuada funcionalidad de las tareas logísticas.

En las parcelas asignadas a las diferentes naves logísticas se establecerán las plazas de aparcamiento, tanto de vehículos pesados como ligeros, comerciales o no, en función de las necesidades operativas de los distintos usuarios y de las dotaciones previstas en el correspondiente instrumento urbanístico.

En función de las circunstancias del mercado, y teniendo en cuenta el carácter patrimonial de estos suelos, la entidad promotora decidirá la forma de comercialización más adecuada, podrá construir y alquilar instalaciones logísticas, vender parcelas urbanizadas o ceder derechos de superficie.

ESPACIOS LIBRES

Se han dispuesto un total de 42.422 m² de zonas verdes, lo cual supone el 10% del la superficie bruta del ámbito, de acuerdo con la reserva mínima

establecida en la Ley 5/2001. A esto hay que añadir la superficie correspondiente al Sistema General de Espacios Libres que está dentro del sector, con una superficie de 96.808 m². En total, un 34% del ámbito del sector destinado a albergar espacios libres. Su distribución responde a un criterio de servir del colchón entre las actividades propias del Área Logística y el margen del río Palmones. También se ha dispuesto una banda de zona verde en la zona central del sector. Todo ello redunda en la calidad ambiental y la cualificación de este espacio productivo.

6.1.6 Resumen de Superficies del Sector 1 El Fresno

Esta distribución cumple con las estipulaciones establecidas en el artículo 16.3 de la Ley por la que se regulan las Áreas de Transporte de Mercancías en la Comunidad Autónoma de Andalucía, en el que se fijan las reservas mínimas para zonas verdes y zonas dotacionales.

SECTOR 1- EL FRESNO		
USO	SUPERFICIE (m²)	%
ZONAS PATRIMONIALES		
Logística y Transformación	90.536	22%
ZONAS DOTACIONALES		
Centro de Servicios Comarcal	68.217	17%
ESPACIOS LIBRES		
Zonas Verdes	42.422	10%
VIARIO	25.130	6%
INSTALACIONES TÉCNICAS	11.298	3%
SISTEMAS GENERALES DEL SECTOR	173.285	42%
SUPERFICIE TOTAL DEL SECTOR	410.888	100%

6.2 SECTOR 2: GUADARRANQUE (SAN ROQUE)

6.2.1 Características y Localización

Se trata de una zona predominantemente llana conocida como Los Chaparrales en la vega del río Guadarranque, con una superficie aproximada de 120 hectáreas. Está situada a pie de la vía férrea de la línea Algeciras-Bobadilla, al este de la terminal de contenedores de San Roque. Su límite sur la carretera CA-5121, el este es una línea quebrada que discurre entre la vía férrea y el canal de la Cuenca Mediterránea Andaluza que existe en la zona y su límite norte es el límite del término municipal de San Roque.

Se trata de una superficie predominantemente llana cuyas pendientes aumentan según nos alejamos paralelamente a las vías del tren.

6.2.2 Accesos

La accesibilidad a los terrenos del Segundo Sector del Área Logística se resuelve a través de la denominada variante de Miraflores, la carretera A-405, Gaucín-San Roque, que tiene su origen en el enlace situado en el Km.117 de la autovía N-340.

Esta carretera, ejecutada en el marco del anterior Plan Director de Infraestructuras de Andalucía, da acceso al área industrial central de la bahía, y se desarrolla hacia el norte hasta enlazar con la A-369 en el término municipal de Castellar. El tramo sur, que conecta la N-340 con la CA-5152, resuelve el acceso directo al Área Logística.

A futuro el Plan de Ordenación del Territorio de la Comarca del Campo de Gibraltar (probado por Decreto 370/2011, de 20 de diciembre, BOJA nº 54 de 19 de marzo de 2012) propone también la variante norte de la aglomeración de la bahía (conexión de las autovías A-381 y N-340), que se contempla como una actuación esencial para mejorar la comunicación entre los distintos núcleos del Área Logística, así como desde esta hacia otras zonas peninsulares.

Este proyecto permitirá mejorar sensiblemente la distribución de tráfico actual en la aglomeración de la bahía y la configuración ambiental de esta,

mediante la canalización de los tráficos pesados y de tránsito por el exterior y facilitar el acceso al eje de actividades productivas del Guadalquivir.

Por otra parte, se prevé la mejora y ampliación de la carretera provincial CA-5121 en el tramo comprendido entre la A-369 y el acceso principal a la Zona de Actividades Logísticas, que actuará como eje de conexión entre las áreas de actividad situada a ambos márgenes del río Guadalquivir.

6.2.3 Ordenación e implantación.

El Sector de San Roque constituye la gran oferta de suelo de la Comarca a corto y medio plazo para el desarrollo de un Complejo de Actividades Logísticas y Económicas estratégicas “de segunda línea”.

Ocupa un lugar central en la Aglomeración de la Bahía, equidistante de las terminales portuarias de Algeciras y Campamento. Tiene conexión directa con las terminales portuarias privadas y con el complejo industrial implantado en el fondo de la Bahía. La intermodalidad y conexión ferroviaria está garantizada desde la fase inicial.

La superficie de suelo disponible hace de este Sector la ubicación ideal para las actividades logísticas más extensivas o que mayor consumo de suelo demandan.

La red viaria interior está constituida por una malla reticular con dos ejes de distribución Norte-Sur con cierre perimetral, que se extiende a lo largo de todos los terrenos conectando las grandes supermanzanas en que se ha ordenado el centro, y una segunda dirección ortogonal a la anterior que resuelve el acceso a la zona intermodal ZI y el acceso a las parcelas.

El eje principal (Norte-Sur) tiene su origen en la CA-5121. Se plantea como una vía de doble calzada y dos carriles por sentido, entre las glorietas que articulan la red viaria, con una mediana amplia y dos bandas ajardinadas que sirvan a la vez de corredores para los sistemas básicos de infraestructuras.

El resto del viario interior es de un carril por sentido, respetando sobre todo las condiciones de accesibilidad de vehículos pesados, acceso a los muelles de carga, radios de maniobra, áreas de aparcamiento y pendientes.

La ordenación propuesta para este sector, permite cubrir funcionalmente todas las necesidades de la demanda identificada a corto y medio plazo, basándose en un esquema flexible de parcelas de grandes dimensiones. Se estructura entorno a tres áreas funcionales básicas que definen un total de ocho grandes supermanzanas o Parques de Actividad articuladas por el sistema viario principal y los espacios verdes.

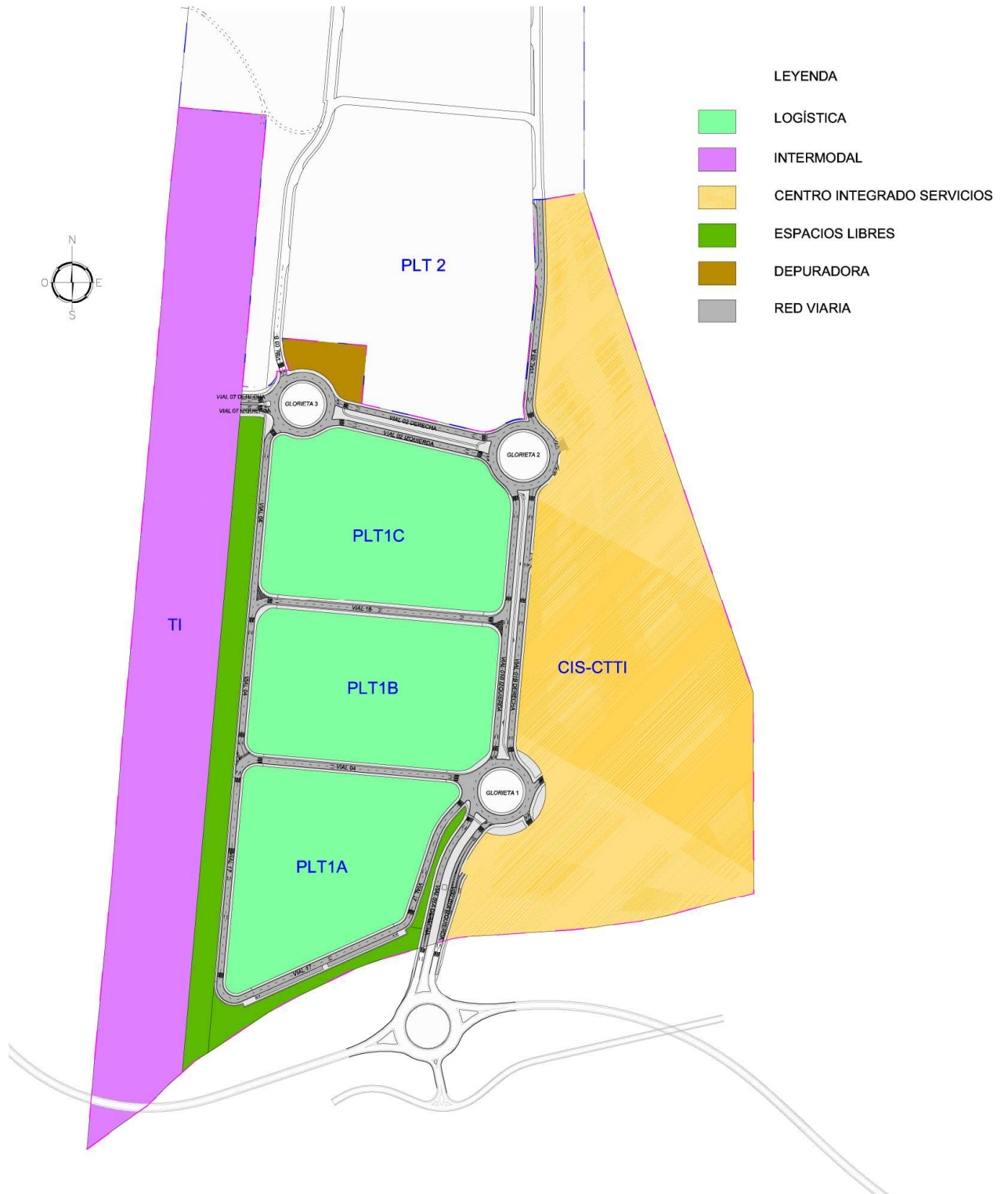
La ordenación del presente plan funcional responde a un criterio funcional, no de ordenación espacial. Aunque se ha recogido la ordenación definida en el Plan Especial de Interés Supramunicipal del Sector 002-ES-CTM, vigente en el momento de la redacción, y la ejecutada en el Proyecto de Urbanización de la 1ª Fase, se ha de entender que el Plan Funcional lo que establece son los usos y las funciones, no la distribución exacta ni el tamaño preciso, aspectos estos que podrán evolucionar según se vaya desarrollando todo el ámbito.

Por lo tanto, manteniendo los usos previstos y la orientación funcional en su conjunto será posible reordenar su distribución espacial sin necesidad de modificar este Plan Funcional.

La siguiente tabla y el esquema adjunto recogen la asignación de superficies por usos:

SECTOR 2- San Roque		
USO	SUPERFICIE (m²)	%
LOGÍSTICA Y TRANSFORMACIÓN (PLT)	557.051	46,46%
<i>PLT 1 A</i>	<i>54.470</i>	<i>4,54%</i>
<i>PLT 1 B</i>	<i>54.914</i>	<i>4,58%</i>
<i>PLT 1 C</i>	<i>59.695</i>	<i>4,98%</i>
<i>PLT 2</i>	<i>104.101</i>	<i>8,68%</i>
<i>PLT 3</i>	<i>88.857</i>	<i>7,41%</i>
<i>PLT 4</i>	<i>195.014</i>	<i>16,26%</i>
CENTRO INTEGRADO DE SERVICIOS (CIS)	190.380	15,88%
<i>CIS-CTTI</i>	<i>190.380</i>	<i>15,88%</i>
TERMINAL INTERMODAL (Z.I)	132.086	11,02%
ESPACIOS LIBRES	214.300	17,87%
VIARIO	100.123	8,35%
INSTALACIONES TÉCNICAS	5.091	0,42%
SUPERFICIE TOTAL DEL SECTOR	1.199.036	100,00%

Sector 2-San Roque. 1ª Fase



6.2.4 Plan de Utilización de Espacios del Sector 2, San Roque

En este apartado se define el Plan de Utilización de los Espacios comprendidos en el Sector 2 San Roque, integrado en el Área Logística de Interés Autonómico Bahía de Algeciras.

De forma análoga a lo expuesto en el Plan de Utilización de Espacios del Sector 1, tienen la consideración de dominio público de la Junta de Andalucía, adscrito funcionalmente al Sector 2 del Área Logística Bahía de Algeciras, los siguientes suelos:

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

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

- Vinculación a las previsiones del presente Plan Funcional
- Vinculación al Reglamento del Régimen Interior y de Servicio que se aprueben por la Entidad Pública que asuma la gestión del centro (Artículo 21.2 de la citada Ley).
- Obligación de contribuir a los gastos de conservación y mantenimiento en los términos previstos en el artículo 21.3 de la Ley)
- Sujeción al régimen de autorizaciones de la entidad gestora del centro, según el Artículo 21.4 de la citada Ley

ZONAS DOTACIONALES

Las Zonas Dotacionales Públicas de carácter demanial del Sector 2 San Roque, excluyendo la red viaria territorial y estructurante, abarcan un total de 190.380 m², lo que supone un 15,9% del total de la superficie del ámbito.

Se incluyen las manzanas siguientes:

Centro Integrado de Servicios y Centro de Tránsito Internacional: Es el área funcional donde se concentran servicios a empresas, personas y vehículos en general y otros servicios especializados para las empresas del sector del transporte de mercancías por carretera, los transportistas y sus vehículos. Está integrada por el Parque de Actividad C.I.S-C.I.T.I con una superficie inicialmente prevista de 190.380 m², pero modificable según las condiciones de desarrollo.

Condiciones de Uso.

Los usos predominantes serán los usos específicos de un Centro de Servicios y de Tránsito de Vehículos, actividades complementarias a las desarrolladas en el área del Parque de Logística y Transformación; entre ellos, pueden señalarse los siguientes:

- a) Consolidación y fragmentación de cargas
- b) Comercio, incluyendo locales de exposición y venta de vehículos.
- c) Oficinas.
- d) Actividades ligadas al transporte por carretera.
- e) Hotelero y de atención a la flota y los transportistas.
- f) Restauración
- g) Actividades industriales de empaquetamiento o pequeñas transformaciones.
- h) Servicios tecnológicos

Por otro lado, también serán usos compatibles los usos específicos de un Centro de Servicios al Vehículo y de un Centro del Motor; entre ellos, pueden señalarse los siguientes:

- a) Aparcamiento de Vehículos Pesados, con los servicios correspondientes: vestuarios, oficinas, taquillas, autolavados, talleres adjuntos, básculas, etc.
- b) Talleres de reparación de vehículos especializados, ITV., etc.
- c) Deportivo singular e instalaciones recreativas

- d) Estación de servicio, con los usos asociados: suministro de carburantes, aire y aceite, venta de suministros y lubricantes, etc.
- e) Servicios complementarios: restauración, comercio asociado, hostelería de servicio a transportistas, oficinas administrativas, etc.
- f) Edificios e instalaciones para infraestructuras del centro
- g) Uso de vivienda destinado al personal de guardia y vigilancia.

Zona Intermodal: Es el área funcional especializada en la logística vinculada al transporte intermodal ferrocarril-carretera, con posibilidad de albergar instalaciones con acceso ferroviario directo. Está integrada por el Parque de Actividad Z.I. de 132.086 m².

Condiciones de Uso.

Los usos predominantes serán los usos específicos de una terminal ferroviaria de mercancías y sus instalaciones propias anejas, así como de espacios logísticos y productivos asociados con necesidad de contar con acceso ferroviario directo, y que por consiguiente no pueden localizarse en los Parques de Logística y Transformación, entre ellos, pueden señalarse los siguientes:

- a) Instalaciones para el intercambio modal ferrocarril-carretera.
- b) Edificio de oficinas para su gestión y control.
- c) Uso de vivienda destinado al personal de guardia y vigilancia.
- d) Almacenaje, asociado al transporte intermodal, incluyendo las actividades correspondientes al subsistema logístico tales como preparación de pedidos, embalaje, manutención, transporte, etc.
- e) Estacionamiento de vehículos pesados con los servicios correspondientes: vestuarios, oficinas, autolavados, talleres adjuntos, básculas, etc.
- f) Espacios para el depósito de unidades de transporte intermodal (UTIS), incluyendo talleres de reparación y mantenimiento.
- g) Garajes y zonas de aparcamientos para los vehículos ligeros de la empresa.

También serán usos compatibles los usos siguientes:

- a) Realización de procesos finales, ensamblaje, montaje de elementos finales, acabados, pintura, etiquetado, presentación y en general todas aquellas actividades referidas a la comercialización, transporte y distribución del producto.
- b) Actividades industriales ligeras con procesos de transformación no contaminantes, siempre que requieran contar con acceso ferroviario directo y que incluyan actividades relacionadas con el transporte y la logística asociada a dicha actividad.

ZONAS PATRIMONIALES

Las zonas de carácter patrimonial las constituyen las parcelas logísticas, de titularidad pública o privada, cuya promoción, disposición y explotación se regirá por el derecho público o privado.

Se incluyen las manzanas siguientes:

Parque de Logística y Transformación: Es el área especializada en las funciones de logística y distribución, combinada con actividades productivas de baja intensidad. Está integrada por cuatro Parques de Actividad, PLT-1 (que su vez se divide en PLT-1 A, PLT-1 B y PLT-1 C), PLT-2, PLT-3 y PLT-4. Tanto el número de parques de actividades, como su tamaño y localización son orientativos, pudiendo variarse todos esos aspectos sin necesidad de modificar este Plan Funcional.

Condiciones de Uso.

Los usos predominantes serán los correspondientes a las funciones de logística y distribución, combinados con actividades productivas de baja intensidad, entre ellos, pueden señalarse los siguientes:

- a) Realización de procesos finales, ensamblaje, montaje de elementos finales, acabados, pintura, embalajes, etiquetado, presentación y en general todas aquellas actividades referidas a la comercialización, embalaje, transporte y distribución del producto.
- b) Almacenaje, incluyendo las actividades correspondientes al subsistema logístico tales como embalaje, manutención, transporte, etc. Se incluye en este grupo el comercio de mayoristas y los depósitos de almacenaje en general.

- c) Funciones de transporte y distribución de mercancías y de productos en general, vinculados a la fragmentación y agregación de cargas y su distribución. Se contempla también la posible instalación de las bases de empresas de transporte de viajeros.
- d) Actividades productivas de baja intensidad, asimilables a las categorías 6 y 7 del uso industrial del PGOU de San Roque.
- e) Oficinas propias de empresas.

Por otro lado, también serán usos compatibles los usos que a continuación se detallan:

- a) Actividades industriales correspondientes a la categoría 5 del uso industrial, únicamente si se implantan en el PLT-2 y siempre que no representen más del 10% de la edificabilidad máxima permitida para el conjunto del sector por el PGOU.
- b) Servicios tecnológicos
- c) Servicios a la producción, que incluyen los centros de inspección, control y certificación, centros de test y ensayos, centros de acondicionamiento y embalaje de productos, servicios de ingeniería industrial y consejos en ingeniería y otros servicios técnicos ligados a la producción o construcción.
- d) Servicios informáticos.
- e) Servicios de comunicación, como servicios de prensa y bases de datos, correo, mensajerías y servicios avanzados de telecomunicaciones.
- f) Investigación y desarrollo. Centros de investigación y primeras fases del desarrollo de un producto.
- g) Servicios a las actividades comerciales, que incluyen publicidad, estudios de mercado, promoción, marketing, ayuda a la exportación.
- h) Aparcamiento de turismos del personal de la empresa
- i) Aparcamiento de Vehículos Pesados de uso particular, con los servicios correspondientes: vestuarios, oficinas, taquillas, autolavados, talleres adjuntos, básculas, etc.
- j) Uso de vivienda para parcelas superiores a 6.000 m², destinado al personal de guardia y vigilancia.
- k) Centros de transformación, instalaciones de depuración de aguas y otras instalaciones destinadas a las infraestructuras del centro

La promoción de estos suelos, su urbanización y su posible comercialización se determinará en función de las fases de urbanización, que se han previsto, según la demanda del mercado.

Las naves logísticas se construirán según los criterios de edificabilidad de cada parcela aprobados en el correspondiente instrumento urbanístico, conservando en cualquier caso las distancias mínimas a los viales que permitan una adecuada funcionalidad de las tareas logísticas.

En las parcelas asignadas a las diferentes naves logísticas se establecerán las plazas de aparcamiento, tanto de vehículos pesados como ligeros, comerciales o no, en función de las necesidades operativas de los distintos usuarios y de las dotaciones previstas en el correspondiente instrumento urbanístico.

En función de las circunstancias del mercado, y teniendo en cuenta el carácter patrimonial de estos suelos, la entidad promotora decidirá la forma de comercialización más adecuada, podrá construir y alquilar instalaciones logísticas, vender parcelas urbanizadas o ceder derechos de superficie.

ESPACIOS LIBRES

Se han dispuesto un total de 214.300 m² de zonas verdes, lo cual supone el 17,9 % de la superficie bruta del ámbito. Su distribución responde a un criterio de servir del colchón entre las actividades propias del Área Logística y el entorno circundante. También se ha dispuesto una banda de zona verde en la zona central del sector, que corresponde con una zona de drenaje deficiente que mantiene unas ciertas condiciones de vegetación de ribera.

Igualmente en el extremo sur se localiza la Cañada Real de Manilva, que ocupa una parte del sector y que se conserva con las condiciones propias de una vía pecuaria del rango correspondiente.

6.2.5 Resumen de Superficies del Sector 2 San Roque

Esta distribución cumple con las estipulaciones establecidas en el artículo 16.3 de la Ley por la que se regulan las Áreas de Transporte de Mercancías en la Comunidad Autónoma de Andalucía, en el que se fijan las reservas mínimas para zonas verdes y zonas dotacionales.

SECTOR 2- SAN ROQUE		
USO	SUPERFICIE (m²)	%
ZONAS PATRIMONIALES		
Logística y Transformación	557.051	46%
ZONAS DOTACIONALES		
Centro Integrado de Servicios	190.380	16%
Zona Intermodal	132.086	
ESPACIOS LIBRES		
Zonas Verdes	214.300	18%
VIARIO	100.123	8%
INSTALACIONES TÉCNICAS	5.091	0%
SUPERFICIE TOTAL DEL SECTOR	1.199.036	100%

6.3 SECTORES 3 Y 4: GUADARRANQUE (LOS BARRIOS)

Los Sectores Funcionales de “El Cañuelo” y “Cortijo Grande-Villegas” constituyen la gran reserva de suelo de la Comarca para el desarrollo a largo plazo de Actividades Logísticas y Económicas, con capacidad para responder a la demanda futura en función de cómo evolucione en los próximos años.

La indefinición que existen en el momento de redacción del presente documento en relación con la ejecución de las infraestructuras territoriales necesarias para el desarrollo de estos dos sectores del Área Logística, así como sus condicionantes y afecciones, no hacen posible recoger una ordenación detallada para estos dos sectores, y de hacerlo, sería meramente indicativa. Su definición deberá acometerse en el momento de su promoción efectiva, una vez haya madurado el proyecto de las infraestructuras previstas, y en función de las necesidades de la demanda y de los resultados obtenidos tras el desarrollo de los dos primeros sectores del Área Logística.

Ello no debe ser impedimento para que llegado el momento pueda acometerse el desarrollo de estos dos sectores sin necesidad de modificar el presente Plan Funcional, pues sí se recoge el Plan de Utilización de los espacios que integran los dos sectores, que, según el artículo 12.2 de la Ley 5/2001 es determinante.

El instrumento de desarrollo de los Sectores 3 y 4 del Área Logística, por consiguiente, definirá la ordenación que respetando los condicionantes físicos y

afecciones sectoriales del ámbito mejor se adapte a las necesidades funcionales de la demanda, y deberá integrar los usos y las superficies vinculantes del presente Plan Funcional.

6.3.1 Características y Localización

Se trata de zonas predominantemente llanas situadas en la vega del río Guadarranque, con una superficie aproximada total entre ambos sectores de 132 hectáreas. Está organizada en dos sectores uno al sur del trazado previsto en el POT para la futura variante de la autovía A-7 y otro al norte. El Sector 3, denominado El Cañuelo, que tiene una superficie de 70 hectáreas es el que está situado al sur de la citada variante, mientras que el denominado Cortijo Grande (Sector 4) es el que se localiza al norte de la futura autovía.

En ambos casos se trata de superficies predominantemente llanas cuyas pendientes aumentan según nos alejamos del cauce del río.

La disposición separada de los sectores 3 y 4, es decir careciendo de continuidad espacial debe entenderse como meramente orientativa. Se ha optado por presentarla de esta forma para prever que entre ambos sectores se sitúe una zona de reserva de suelo para la construcción de la futura variante de la aglomeración urbana de la Bahía. Una vez realizada esta autovía, se deberán ajustar dichos ámbitos de tal forma que no se creen bolsas de suelo vacantes o ajenas a la gestión y desarrollo del Área Logística Bahía de Algeciras.

6.3.2 Accesos

Como se ha indicado antes, estos sectores constituyen las reservas de espacio para garantizar el desarrollo futuro del Área Logística, por lo que los accesos previstos se han planteado a nivel indicativo, pero asegurando que cuando se desarrollen dicha accesibilidad esté garantizada.

A medio plazo el PGOU prevé dentro de la Red viaria de primer nivel un viario de conexión de Los Timbales con el Área Logística (PGOU. Sistemas Generales. Red de primer Nivel. Conexiones internúcleos. Propuesta B5), que

conectará el acceso principal del Sector 4 Cortijo Grande-Villegas y del Sector 3 “El Cañuelo.

La actual A-369, tras la realización de los Varios de Acceso (Este/Oeste) quedaría como viario local-comarcal interior del complejo. Sería conveniente la realización de una glorieta futura en la conexión con el Eje de Interconexión.

La futura Variante Norte de la aglomeración de la bahía que propone el POT (conexión de las autovías A-381 y N-340) constituye igualmente un elemento básico de articulación de las diferentes zonas entre si como elemento de comunicación esencial con el resto de la red de transportes. Esta vía permitirá mejorar sensiblemente la distribución de tráfico actual en la aglomeración de la bahía y la conexión entre los sectores 2,3 y 4 del Área Logística y la A-381, que permite a su vez la conexión con el Sector 1 de “El Fresno”.

6.3.3 Ordenación e implantación.

La ordenación de estos sectores, cuando se aborde mediante los instrumentos de desarrollo necesarios, se realizará con el mismo criterio de flexibilidad, definiendo parcelas de grandes dimensiones articuladas por el sistema viario principal y los espacios verdes.

Los ejes viarios principales que conecten con los accesos serán de doble calzada y el resto del viario interior un carril por sentido, respetando sobre todo las condiciones de accesibilidad de vehículos pesados, acceso a los muelles de carga, radios de maniobra, áreas de aparcamiento y pendientes.

Esta condición es especialmente significativa en lo referido a las pendientes del viario, que deberán diseñarse de acuerdo con las especificaciones propias de la operativa logística y que solo en casos debidamente justificados podrán superar el 1%, siendo recomendable mantenerse en el 0,5 %.

6.3.4 Plan de Utilización de Espacios del Sector 3 “El Cañuelo” y Sector 4 “Cortijo Grande-Villegas

En este apartado se define el Plan de Utilización de los Espacios comprendidos en los sectores 3 y 4, integrados en el Área Logística de Interés Autónomo Bahía de Algeciras.

De forma análoga a lo expuesto en el Plan de Utilización de Espacios de los sectores anteriores, tendrán la consideración de dominio público de la Junta de Andalucía, adscrito funcionalmente a los sectores 3 y 4 del Área Logística Bahía de Algeciras, los siguientes suelos:

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

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

- Vinculación a las previsiones del presente Plan Funcional
- Vinculación al Reglamento del Régimen Interior y de Servicio que se aprueben por la Entidad Pública que asuma la gestión del centro (Artículo 21.2 de la citada Ley).
- Obligación de contribuir a los gastos de conservación y mantenimiento en los términos previstos en el artículo 21.3 de la Ley)
- Sujeción al régimen de autorizaciones de la entidad gestora del centro, según el Artículo 21.4 de la citada Ley

ZONAS DOTACIONALES

Las Zonas Dotacionales Públicas de carácter demanial de los Sectores 3 y 4, excluyendo la red viaria territorial y estructurante, abarcarán como mínimo el 15% del total de la superficie de cada ámbito.

Incluirán la siguiente área funcional:

Centro Integrado de Servicios (CIS): Es el área funcional donde se desarrollarán los usos específicos de un Centro Administrativo y Comercial de servicios a las empresas de la comarca, compatibles con los usos específicos de un Centro de Servicios al Vehículo y de un Centro del Motor.

Condiciones de Uso.

Los usos predominantes y compatibles serán los usos específicos de un Centro Administrativo y Comercial de servicios a las empresas; entre ellos, pueden señalarse los siguientes:

- a) Comercio, incluyendo locales de exposición y venta de vehículos.
- b) Oficinas.
- c) Recreativos.
- d) Hostelería
- e) Garaje-aparcamiento.
- f) Equipamientos docentes, asistenciales, deportivos y socioculturales y administrativos.
- g) Hotelero, en todas sus categorías.
- h) Suministro de carburantes.

Por otro lado, también serán usos compatibles los usos específicos de un Centro de Servicios al Vehículo y de un Centro del Motor; entre ellos, pueden señalarse los siguientes:

- a) Aparcamiento de Vehículos Pesados, con los servicios correspondientes: vestuarios, oficinas, taquillas, autolavados, talleres adjuntos, básculas, etc.
- b) Talleres de reparación de vehículos, especializados, ITV., etc.
- c) Locales de exposición y venta de vehículos.

- d) Estación de servicio, con los usos asociados: servicio de carburantes, aire y aceite, venta de suministros y lubricantes, etc.
- e) Almacenamiento: se considera compatible el almacenaje necesario para las actividades a las que sirva, autorizadas en esta zona, y siempre y cuando se encuentre ligado físicamente a dichas actividades.
- f) Servicios complementarios: restauración, comercio asociado, servicios financieros, seguros, comunicaciones, hostelería de servicio a transportistas, oficinas administrativas, gestión y contratación de cargas, etc.

Los coeficientes de edificabilidad, así como las condiciones de la edificación son los aprobados en el correspondiente instrumento urbanístico.

Dado el carácter demanial de estos suelos la entidad gestora del centro decidirá la forma de comercialización más adecuada dentro del marco jurídico vigente.

ZONAS PATRIMONIALES

Las zonas de carácter patrimonial estarán constituidas por las parcelas destinadas a usos productivos, de titularidad pública o privada, cuya promoción, disposición y explotación se registrará por el derecho público o privado.

Se incluyen las manzanas siguientes:

Parque Multifuncional Logístico-Industrial: Es el área especializada en actividades productivas que integran en un elevado porcentaje de sus procesos funciones de logística y distribución. Los usos industriales previstos en estas parcelas, que impliquen la transformación de productos, no podrán ocupar más del 50% de la superficie ni más del 40% de la edificación, debiendo dedicar el resto de las superficies o instalaciones a actividades relacionadas con el transporte y la logística asociada a la actividad industrial.

Condiciones de Uso.

Los usos predominantes serán los correspondientes a actividades productivas no contaminantes, combinadas con funciones de logística y distribución, entre ellos, pueden señalarse los siguientes:

- a) Actividades industriales con procesos de transformación no contaminantes, siempre que incluyan actividades relacionadas con el transporte y la logística asociada a dicha actividad.
- b) Actividades correspondientes al subsistema logístico de producción: montaje de componentes, pintura, acabado, personalización de pedidos, y en general, cualquier actividad de valor añadido sobre la mercancía.

Por otro lado, también serán usos compatibles los usos que a continuación se detallan:

- a) Almacenaje, incluyendo las actividades correspondientes al subsistema logístico de distribución física: Almacenamiento, preparación de pedidos, embalaje, transporte, manutención, etc.
- b) Oficinas propias de empresas.
- c) Aparcamiento de Vehículos Pesados de uso particular, con los servicios correspondientes: vestuarios, oficinas, taquillas, autolavados, talleres adjuntos, básculas, etc.

La promoción de estos suelos, su urbanización y su posible comercialización se determinará en función de la demanda del mercado.

Los coeficientes de edificabilidad, así como las condiciones de la edificación son los aprobados en el correspondiente instrumento urbanístico.

En función de las circunstancias del mercado, y teniendo en cuenta el carácter patrimonial de estos suelos, la entidad promotora decidirá la forma de comercialización más adecuada, podrá construir y alquilar instalaciones logísticas, vender parcelas urbanizadas o ceder derechos de superficie.

ESPACIOS LIBRES

Los Espacios Libres ocuparán como mínimo un 10% de la superficie de cada sector. Su distribución responderá al criterio de servir a la integración paisajística del Área Logística el entorno circundante.

6.3.5 Resumen de Superficies de los Sectores 3 y 4

La distribución de superficies que definan finalmente el instrumento de desarrollo de cada uno de los sectores cumplirá con las estipulaciones establecidas en el artículo 16.3 de la Ley por la que se regulan las Áreas de Transporte de Mercancías en la Comunidad Autónoma de Andalucía, en el que se fijan las reservas mínimas para zonas verdes y zonas dotacionales.

Las siguientes distribuciones de superficie son meramente orientativas:

SECTOR 3 "EL CAÑUELO"		
USO	SUPERFICIE (m²)	%
ZONAS PATRIMONIALES		
Parque Multifuncional Logístico-Industrial	302.376	43%
ZONAS DOTACIONALES		
Centro Integrado de Servicios	105.661	15%
ESPACIOS LIBRES		
Zonas Verdes	171.901	25%
VIARIO	113.475	16%
INSTALACIONES TÉCNICAS	7.500	1%
SUPERFICIE TOTAL DEL SECTOR	700.913	100%

SECTOR 4 "CORTIJO GRANDE-VILLEGAS"		
USO	SUPERFICIE (m²)	%
ZONAS PATRIMONIALES		
Parque Multifuncional Logístico-Industrial	362.601	59%
ZONAS DOTACIONALES		
Centro Integrado de Servicios	92.796	15%
ESPACIOS LIBRES		
Zonas Verdes	95.500	15%
VIARIO	60.244	10%
INSTALACIONES TÉCNICAS	7.500	1%
SUPERFICIE TOTAL DEL SECTOR	618.641	100%

6.4 ÁREA LOGÍSTICA BAHÍA DE ALGECIRAS: RESUMEN DE SUPERFICIES

SECTOR 1- EL FRESNO		
USO	SUPERFICIE (m ²)	%
ZONAS PATRIMONIALES		
Logística y Transformación	90.536	22%
ZONAS DOTACIONALES		
Centro de Servicios Comarcal	68.217	17%
ESPACIOS LIBRES		
Zonas Verdes	42.422	10%
VIARIO	25.130	6%
INSTALACIONES TÉCNICAS	11.298	3%
SISTEMAS GENERALES DEL SECTOR	173.285	42%
SUPERFICIE TOTAL DEL SECTOR	410.888	100%
SECTOR 2- SAN ROQUE		
USO	SUPERFICIE (m ²)	%
ZONAS PATRIMONIALES		
Logística y Transformación	557.051	46%
ZONAS DOTACIONALES		
Centro Integrado de Servicios	190.380	16%
Zona Intermodal	132.086	
ESPACIOS LIBRES		
Zonas Verdes	214.300	18%
VIARIO	100.123	8%
INSTALACIONES TÉCNICAS	5.091	0%
SUPERFICIE TOTAL DEL SECTOR	1.199.036	100%
SECTOR 3 "EL CANUELO"		
USO	SUPERFICIE (m ²)	%
ZONAS PATRIMONIALES		
Parque Multifuncional Logístico-Industrial	302.376	43%
ZONAS DOTACIONALES		
Centro Integrado de Servicios	105.661	15%
ESPACIOS LIBRES		
Zonas Verdes	171.901	25%
VIARIO	113.475	16%
INSTALACIONES TÉCNICAS	7.500	1%
SUPERFICIE TOTAL DEL SECTOR	700.913	100%
SECTOR 4 "CORTIJO GRANDE-VILLEGAS"		
USO	SUPERFICIE (m ²)	%
ZONAS PATRIMONIALES		
Parque Multifuncional Logístico-Industrial	362.601	59%
ZONAS DOTACIONALES		
Centro Integrado de Servicios	92.796	15%
ESPACIOS LIBRES		
Zonas Verdes	95.500	15%
VIARIO	60.244	10%
INSTALACIONES TÉCNICAS	7.500	1%
SUPERFICIE TOTAL DEL SECTOR	618.641	100%
TOTAL ÁREA LOGÍSTICA BAHÍA DE ALGECIRAS		
USO	SUPERFICIE (m ²)	%
ZONAS PATRIMONIALES		
Parques Logísticos y Multifuncionales	1.312.564	45%
ZONAS DOTACIONALES		
Centros de Servicios	457.054	16%
Zona Intermodal	132.086	5%
ESPACIOS LIBRES		
Zonas Verdes	524.123	18%
VIARIO	298.972	10%
INSTALACIONES TÉCNICAS	31.389	1%
SISTEMAS GENERALES DEL SECTOR	173.285	6%
SUPERFICIE TOTAL ÁREA LOGÍSTICA	2.929.473	100%

7 PROGRAMACIÓN DE LA ACTUACIÓN.

El desarrollo del centro varía según los sectores y las diferentes fases previstas para su desarrollo. Se ha previsto inicialmente un desarrollo en tres 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, en función de cómo evolucione la demanda, y por otro lado, el volumen de inversión inicial necesario para acometer una urbanización completa.

7.1 DESARROLLO PREVISTO

Los hitos previstos en el desarrollo del centro condicionan los ritmos de financiación y de obtención de resultados que asegurarán su viabilidad, pero en cualquier caso están sujetos a la demanda de este tipo de instalaciones.

HORIZONTE	PLAZO ESTIMATIVO	OBJETIVOS
CORTO PLAZO	2014-2016	<p>Sector 1: Consolidación del sector, ya ejecutado, comercializando la totalidad del suelo disponible</p> <p>Sector 2: Consolidación de la 1ª Fase ejecutada, comercializando la totalidad del suelo logístico disponible</p>
MEDIO PLAZO	2016-2020	<p>Sector 2: Lanzamiento y ejecución de la 2ª Fase, iniciando la comercialización. Desarrollo y consolidación de la Zona Intermodal</p> <p>Sector 3: Lanzamiento e inicio de obras de urbanización</p>
LARGO PLAZO	2020 en adelante	<p>Sector 3: Consolidación del sector, y comercialización del suelo disponible</p> <p>Sector 4: Lanzamiento y ejecución. Inicio de comercialización.</p>

En el cuadro anterior se presenta un cuadro de desarrollo previsto inicialmente en el horizonte 2014-2020, pero, teniendo en cuenta el largo periodo de desarrollo de esta actuación, será necesario adaptar a la demanda la oferta de suelos e instalaciones con especial hincapié en la flexibilidad del diseño.

7.2 FASES DE COMERCIALIZACIÓN.

La comercialización se apoya en el ritmo de construcción, como condicionante previo, aunque no determinante. De este modo, la comercialización de las parcelas se ha previsto que pueda comenzar hasta 1 año antes de su construcción, pero no antes, sin limitar su posibilidad de comercialización con posterioridad y con un periodo superior al año.

Las fases de comercialización, tal como se ha señalado anteriormente, son flexibles y se irán adaptando a la demanda.

8 MODELO DE GESTIÓN

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

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

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

A finales del 2010 la sociedad gestora original, que en agosto del 2008 cambió su denominación social por la de ZAL BAHÍA DE ALGECIRAS S.A., se fusionó en la nueva mercantil RED LOGÍSTICA DE ANDALUCÍA S.A., con capital mayoritario de la Junta de Andalucía, creada para gestionar de forma coordinada el conjunto de áreas logística de interés autonómico.

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

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

9 ESTUDIO ECONÓMICO FINANCIERO

A continuación se incluye un estudio de viabilidad económico-financiera para el desarrollo de cada uno de los sectores que integra el Área Logística Bahía de Algeciras, realizado con el fin de asegurar que existe un retorno mínimo para las inversiones y que el Área Logística es viable desde un punto de vista económico y social.

Se debe de tener en cuenta que este Plan Funcional parte con el Sector 1-El Fresno y la primera fase del Sector 2-San Roque ya desarrollados y en explotación, y que por consiguiente la inversión necesaria para su desarrollo y su financiación quedó resuelta en años anteriores.

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

Para ello se realiza una estimación de las partidas financieras vinculadas a la generación de flujos de caja (inversiones, precios, costes, consumos, etc.), cuyos movimientos constituyen la **base de la evaluación económica del proyecto** y se proyectan al futuro, evaluando el proyecto a través del método de **descuento de flujos de caja**.

La **tasa de descuento adecuada para el flujo de fondos del proyecto** se determina teniendo en cuenta los indicadores de mercado y la coyuntura económica.

El índice más recurrido para sintetizar los resultados de este análisis es la **Tasa Interna de Retorno, o Tasa Interna de Rentabilidad (TIR)**. Mide la rentabilidad en términos relativos y se expresa en forma de porcentaje (%). Este concepto de rentabilidad representa el tipo de interés compuesto que se percibe durante la vida de la inversión por la inmovilización del capital invertido. En términos puramente económicos interesa realizar aquellos proyectos cuya TIR sea superior al coste de capital, pero en proyectos como el Área Logística Bahía de Algeciras hay que tener en cuenta además la rentabilidad social del proyecto y beneficios que son difícilmente internalizables, como los efectos en la mejora del

sistema de transportes, la cualificación de la Comarca y su competitividad logística, y en suma, en el desarrollo económico de toda la región.

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 se realizarían los proyectos cuyo VAN sea positivo, pero una vez más, hay que señalar que en el caso de proyectos estratégicos hay que valorar este resultado con un criterio más global.

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

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

9.1 CRITERIOS GENERALES

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

- Plazo: 25 años. En el caso de los Sectores 1 y 2 se han considerado los años de inicio de las obras, 2005 y 2009 respectivamente. Para los Sectores 3 y 4, cuyo horizonte temporal está indefinido, no se considera un año concreto.
- Inflación 0,5%
- Tasa de descuento 4%
- Tipo de impuesto de sociedades 30%
- Valor de liquidación al final del período de estudio: valor de las inversiones no amortizadas al final del período más el coste de suelo.

9.2 DATOS DE PARTIDA

9.2.1 Adquisición del suelo

Sector 1 “El Fresno”:

El suelo de este sector se adquirió en dos pagos de 3,99 M€ y 3,67 M€, en los años 2005 y 2006, por un importe total de 7.600.000 €.

Sector 2 “San Roque”:

La totalidad del suelo de este sector se adquirió por un valor de 18,3 M€.

Sector 3 “El Cañuelo” y Sector 4 “Cortijo Grande-Villegas”:

El coste del suelo se estimado en ambos sectores en 15 €/m², lo que representa 10.513.695 € y 9.279.615 € respectivamente.

9.2.2 Costes de urbanización

Sector 1 “El Fresno”

La urbanización de este sector se acometió entre los años 2005 y 2009, por un importe total de 10.042.000 €. Se efectuaron los siguientes pagos: 2,73M€ en 2005, 6,01M€ en 2006, y un último pago de 1,68 M€ en 2009.

Sectores 2 “San Roque”:

La urbanización de la primera fase de este sector se acometió entre los años 2009 y 2013 por un importe total de 23.871.484 €. El coste de urbanización de la 2ª fase se ha estimado en base al ratio por m² de suelo bruto, con un importe de 21.920.208 €. En total el coste de desarrollo del Sector 2 del Área Logística ascendería a 45.791.692 €

Sectores 3 y 4:

Se ha realizado una estimación basada en ratios por m² de suelo bruto, por un importe de 21.027.390 € y 18.559.230 €. Los costes de urbanización considerados en estos sectores incluyen:

Los gastos de construcción del viario principal. Este coste recoge la explanación general y la pavimentación y servicios del viario principal incluyendo acometidas y accesos a los Parques.

Las zonas verdes en todos los sectores.

Los gastos derivados de afecciones exteriores: la estimación de estas cargas se ha llevado a cabo en base a los condicionantes establecidos en lo referente a factores como las conexiones viarias, la instalación de subestaciones eléctricas, etc.

Las obras derivadas de una serie de afecciones exteriores y de otras obras complementarias que servirían para mejorar los accesos no se han incluido en este desarrollo, debiendo realizarse con cargo las administraciones correspondientes y estas serían:

- Conexiones viarias con la N-340
- Mejora y adecuación del cauce del río Guadarranque
- Conexión entre ambos márgenes del río (mejora de la carretera provincial CA-5121 incluyendo puente sobre el río Guadarranque y paso sobre el ferrocarril)

9.2.3 Gastos de explotación

El Área Logística Bahía de Algeciras se explota a través de la Sociedad Red Logística de Andalucía S.A.

Los gastos de explotación considerados con los gastos en los que incurre dicha Sociedad por la gestión, mantenimiento y conservación de los Sectores que integran el Área Logística.

En el caso del Sector 1 y 2, se han considerado las previsiones reales de la Sociedad en estos años. Para los Sectores 3 y 4, se realiza una estimación basada en su superficie.

Los valores considerados se muestran en las tablas resumen.

9.2.4 Ingresos

Los precios unitarios que se han considerado para los productos a comercializar en cada uno de los sectores el Área Logística de Bahía de Algeciras

se muestran a continuación. Estos precios son meras estimaciones, y en ningún caso vinculan a la sociedad gestora, que podrá establecer los precios que considere oportunos en función de las condiciones del mercado

En el caso de los **derechos de superficie** sobre parcelas dotacionales, se considera un canon anual calculado sobre m² de parcela neta.

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

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

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

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

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

- Zonas Dotacionales: m² de parcela
- Parcelas Logísticas: m² de parcela
- Zona Intermodal: m² de ocupación

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.

Se repercute el 100% del coste del coste de personal. La proporción estimada inicialmente es del 40% para el Sector de El Fresno y 60% Área de San Roque. En el momento en que entren en servicio los sectores 3 y 4, se repartirá proporcionalmente a la superficie de cada sector.

Se consideran los siguientes servicios a repercutir:

- Vigilancia
- Jardinería
- Limpieza de viales
- Mantenimiento de instalaciones, como la Depuradora
- Mantenimiento y conservación (incluye la recogida de basuras).
- Suministros eléctricos comunes (alumbrado público y depuradora).

9.2.5 Resumen de hipótesis consideradas

Sector 1:

INVERSIONES Y COSTES TOTALES					
Concepto	Unidad	Medición m2	Precio Unitario €	Costes Totales Anuales €	Costes Totales €
INVERSIONES					18.079.989
Costes de Suelo	m2	413.227	18,5		7.659.989
Costes de Urbanización	ud	1	10.420.000		10.420.000
COSTES ASOCIADOS A INVERSIONES					903.999
Proyectos, DO y Estudios Técnicos	ud		903.999		903.999
GASTOS DE EXPLOTACIÓN				216.000	4.320.000
Personal	ud	1		52.000	1.040.000
Seguridad	ud	1		80.000	1.600.000
Reparaciones, Mantenimiento y Limpieza	ud	1		62.000	1.240.000
Suministros y Otros	ud	1		22.000	440.000
TOTAL INVERSIONES Y GASTOS					23.303.988,34 €
TOTAL SIN COSTES DE SUELO					15.643.999,44 €

PRECIOS UNITARIOS Sector 1 "El Fresno"				
		PRECIO		COMUNIDAD
VENTA				
Parcelas Logísticas (€/m2)	120	€/m2 parc. Neta	1,33	€/m2 ocup.año
DERECHOS DE SUPERFICIE				
Área de servicio al transporte (€/m2/año)	25	€/m2 parc. neta/año	1,33	€/m2 ocup.año
Zona Administrativa y comercial (€/m2/año)	30	€/m2 parc. neta/año	1,33	€/m2 const.año

Sector 2:

INVERSIONES Y COSTES TOTALES					
Concepto	Unidad	Medición m2	Precio Unitario €	Costes Totales Anuales €	Costes Totales €
INVERSIONES					64.497.100
Costes de Suelo	m2	1.199.031	15,7		18.830.000
Costes de Urbanización	ud	1	45.667.100		45.667.100
COSTES ASOCIADOS A INVERSIONES					1.462.500
Proyectos, DO y Estudios Técnicos	ud		1.462.500		1.462.500
GASTOS DE EXPLOTACIÓN				760.000	15.200.000
Personal	ud	1		120.000	2.400.000
Seguridad	ud	1		270.000	5.400.000
Reparaciones, Mantenimiento y Limpieza	ud	1		320.000	6.400.000
Suministros y Otros	ud	1		50.000	1.000.000
TOTAL INVERSIONES Y GASTOS					81.159.600,00 €
TOTAL SIN COSTES DE SUELO					62.329.600,00 €

PRECIOS UNITARIOS Sector 1 "El Fresno"				
		PRECIO	COMUNIDAD	
VENTA				
Parcelas Logísticas (€/m2)	130	€/m2 parc. Neta	0,93	€/m2 ocup.año
DERECHOS DE SUPERFICIE				
Área de servicio al transporte (€/m2/año)	25	€/m2 parc. neta/año	0,93	€/m2 ocup.año
Terminal Intermodal	3	€/unidad/año	0,93	€/m2 ocup.año

Sector 3:

INVERSIONES Y COSTES TOTALES					
Concepto	Unidad	Medición m2	Precio Unitario €	Costes Totales Anuales €	Costes Totales €
INVERSIONES					31.541.085
Costes de Suelo	m2	700.913	15,0		10.513.695
Costes de Urbanización	ud	1	21.027.390		21.027.390
COSTES ASOCIADOS A INVERSIONES					1.577.054
Proyectos, DO y Estudios Técnicos	ud		1.577.054		1.577.054
GASTOS DE EXPLOTACIÓN				332.000	6.640.000
Personal	ud	1		52.000	1.040.000
Seguridad	ud	1		135.000	2.700.000
Reparaciones, Mantenimiento y Limpieza	ud	1		120.000	2.400.000
Suministros y Otros	ud	1		25.000	500.000
TOTAL INVERSIONES Y GASTOS					39.758.139,25 €
TOTAL SIN COSTES DE SUELO					29.244.444,25 €

PRECIOS UNITARIOS Sector 1 "El Fresno"				
	PRECIO		COMUNIDAD	
VENTA				
Parcelas PIM (€/m2)	130	€/m2 parc. Neta	0,96	€/m2 ocup.año
DERECHOS DE SUPERFICIE				
Área de servicio al transporte (€/m2/año)	25	€/m2 parc. neta/año	0,96	€/m2 ocup.año
Zona Administrativa y comercial (€/m2/año)	30	€/m2 parc. neta/año	0,96	€/m2 const.año

Sector 4:

INVERSIONES Y COSTES TOTALES					
Concepto	Unidad	Medición m2	Precio Unitario €	Costes Totales Anuales €	Costes Totales €
INVERSIONES					27.838.845
Costes de Suelo	m2	618.641	15,0		9.279.615
Costes de Urbanización	ud	1	18.559.230		18.559.230
COSTES ASOCIADOS A INVERSIONES					1.391.942
Proyectos, DO y Estudios Técnicos	ud		1.391.942		1.391.942
GASTOS DE EXPLOTACIÓN					6.640.000
Personal	ud	1		52.000	1.040.000
Seguridad	ud	1		135.000	2.700.000
Reparaciones, Mantenimiento y Limpieza	ud	1		120.000	2.400.000
Suministros y Otros	ud	1		25.000	500.000
TOTAL INVERSIONES Y GASTOS					35.870.787,25 €
TOTAL SIN COSTES DE SUELO					26.591.172,25 €

PRECIOS UNITARIOS Sector 1 "El Fresno"				
	PRECIO		COMUNIDAD	
VENTA				
Parcelas PIM (€/m2)	130	€/m2 parc. Neta	0,86	€/m2 ocup.año
DERECHOS DE SUPERFICIE				
Área de servicio al transporte (€/m2/año)	25	€/m2 parc. neta/año	0,86	€/m2 ocup.año
Zona Administrativa y comercial (€/m2/año)	30	€/m2 parc. neta/año	0,86	€/m2 const.año

9.3 CRITERIOS DE COMERCIALIZACIÓN

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

- **Escenario Proactivo:** corresponde a una hipótesis de ciclo económico expansivo, que se traduce en una recuperación rápida de la demanda, y de enfoque activo de la gestión. La venta de los productos se extiende a lo

largo de un periodo más corto que en el escenario tendencial, hasta completar el 100% de superficie comercializable prevista por producto.

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

9.4 RESULTADOS

En las tablas adjuntas figuran los resultados de los cálculos de la rentabilidad económica financiera calculada de acuerdo con los criterios expresados y para cada uno de los diferentes sectores.

SECTOR 1

RESULTADOS ANTES DE FINANCIACION. ESCENARIO TENDENCIAL	
VAN 4,00%	-856.384
TIR	3,81%
Punta de Financiación	-19.088.682
Año de la Punta de Financiación	Año 2009
Periodo de Retorno	

RESULTADOS ANTES DE FINANCIACION. ESCENARIO PROACTIVO	
VAN 4,00%	-448.080
TIR	3,90%
Punta de Financiación	-19.088.682
Año de la Punta de Financiación	Año 2009
Periodo de Retorno	

Los resultados de este sector vienen muy condicionados por el alto precio que se pagó por la adquisición de los terrenos, más de 18€/m² suelo, y por la dificultad técnica de las obras de urbanización, que retrasaron el inicio de su comercialización hasta el año 2010, cinco años después.

SECTOR 2

RESULTADOS ANTES DE FINANCIACION. ESCENARIO TENDENCIAL	
VAN 4,00%	284.365
TIR	4,02%
Punta de Financiación	-44.101.327
Año de la Punta de Financiación	Año 2012
Periodo de Retorno	Año 2026

RESULTADOS ANTES DE FINANCIACION. ESCENARIO PROACTIVO	
VAN 4,00%	1.059.528
TIR	4,09%
Punta de Financiación	-44.101.327
Año de la Punta de Financiación	Año 2012
Periodo de Retorno	Año 2026

SECTOR 3

RESULTADOS ANTES DE FINANCIACION. ESCENARIO TENDENCIAL	
VAN 4,00%	1.946.191
TIR	4,25%
Punta de Financiación	-33.055.158
Año de la Punta de Financiación	Año 2022
Periodo de Retorno	Año 2035

RESULTADOS ANTES DE FINANCIACION. ESCENARIO PROACTIVO	
VAN 4,00%	2.605.597
TIR	4,32%
Punta de Financiación	-33.055.158
Año de la Punta de Financiación	Año 2022
Periodo de Retorno	Año 2035

SECTOR 4

RESULTADOS ANTES DE FINANCIACION. ESCENARIO TENDENCIAL	
VAN 4,00%	5.027.381
TIR	4,69%
Punta de Financiación	-29.241.995
Año de la Punta de Financiación	Año 2022
Periodo de Retorno	Año 2032

RESULTADOS ANTES DE FINANCIACION. ESCENARIO PROACTIVO	
VAN 4,00%	5.683.370
TIR	4,74%
Punta de Financiación	-29.241.995
Año de la Punta de Financiación	Año 2022
Periodo de Retorno	Año 2032

Como conclusión de este estudio económico financiero hay que significar que este proyecto, debido a su carácter plurinuclear, debe contemplarse en su globalidad, aunque para proceder a un análisis sistemático se haya procedido a descomponer cada uno de los sectores separadamente y estudiarlos de forma independiente.

Igualmente, hay dos factores con una gran repercusión y que se deben de tener en cuenta a la hora de valorar los resultados. El primero de ellos es la gran repercusión que tiene el coste de adquisición de los suelos. El momento de adquisición de los suelos de los Sectores 1 y 2 coincidió con una coyuntura del sector inmobiliario muy desfavorable. Esto es especialmente importante si consideramos que el uso logístico no admite costes de suelo muy elevados y que necesariamente el precio final de los productos a comercializar deben de ser competitivos.

El otro aspecto que marca los resultados del análisis económico-financiero, son las proyecciones de demanda y, por lo tanto, de su comercialización. Se trata de una actuación singular que arrancó en una coyuntura económica muy difícil y con una situación de la demanda muy débil, por lo que las estimaciones de comercialización han sido muy conservadoras en los dos escenarios. Será la evolución del mercado la que determine los resultados finales del análisis económico-financiero.

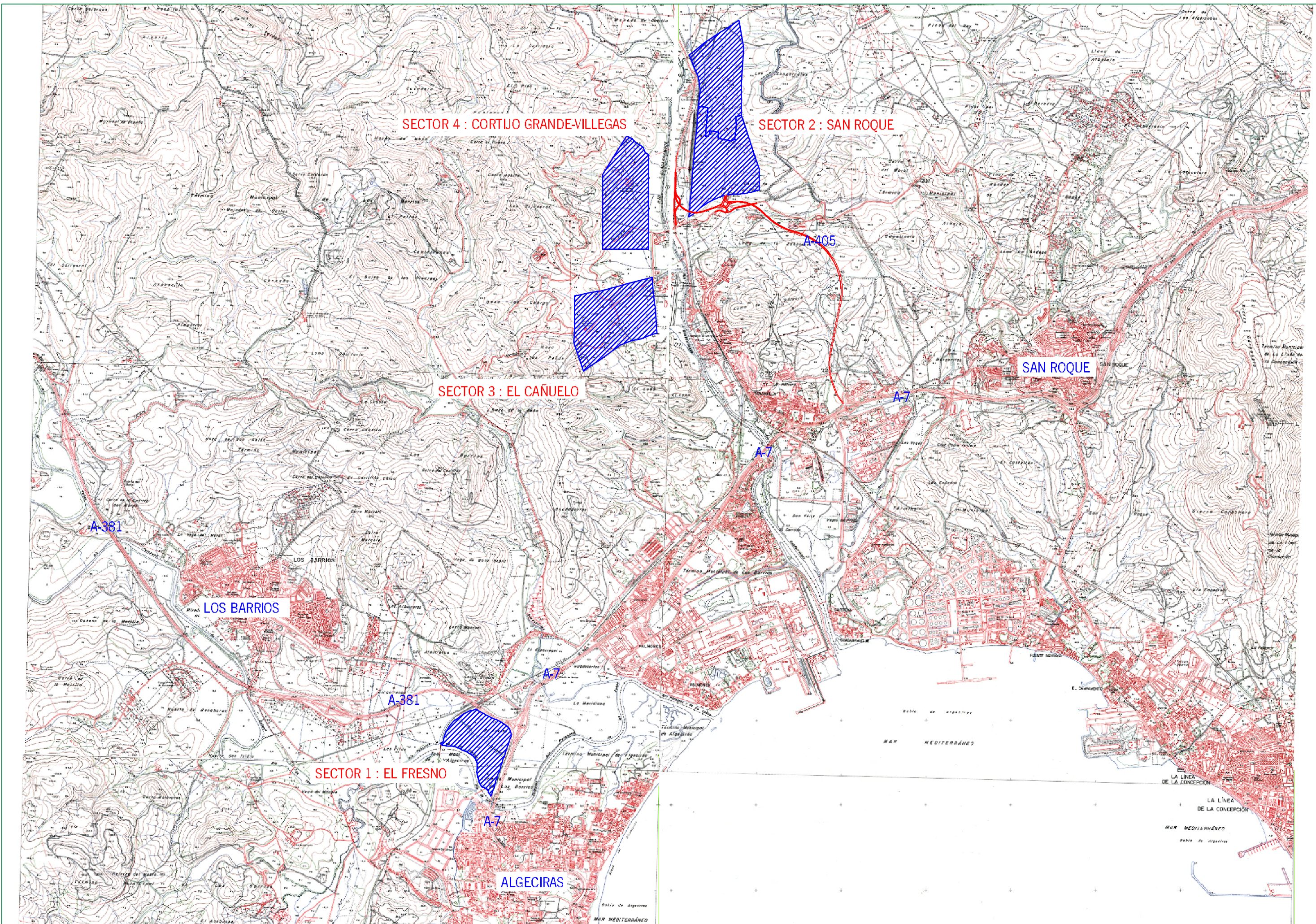
En cualquier caso, es desde esa perspectiva global es desde la que se puede apreciar la rentabilidad económica de toda la actuación, ya que la rentabilidad social y de elemento dinamizador de la economía de toda la comarca ya se ha puesto de manifiesto en otras partes de este documento.



ANEXOS



ANEXO Nº 1 **Planos**



SECTOR 4 : CORTIJO GRANDE-VILLEGAS

SECTOR 2 : SAN ROQUE

SECTOR 3 : EL CAÑUELO

SECTOR 1 : EL FRESNO

LOS BARRIOS

ALGECIRAS

SAN ROQUE

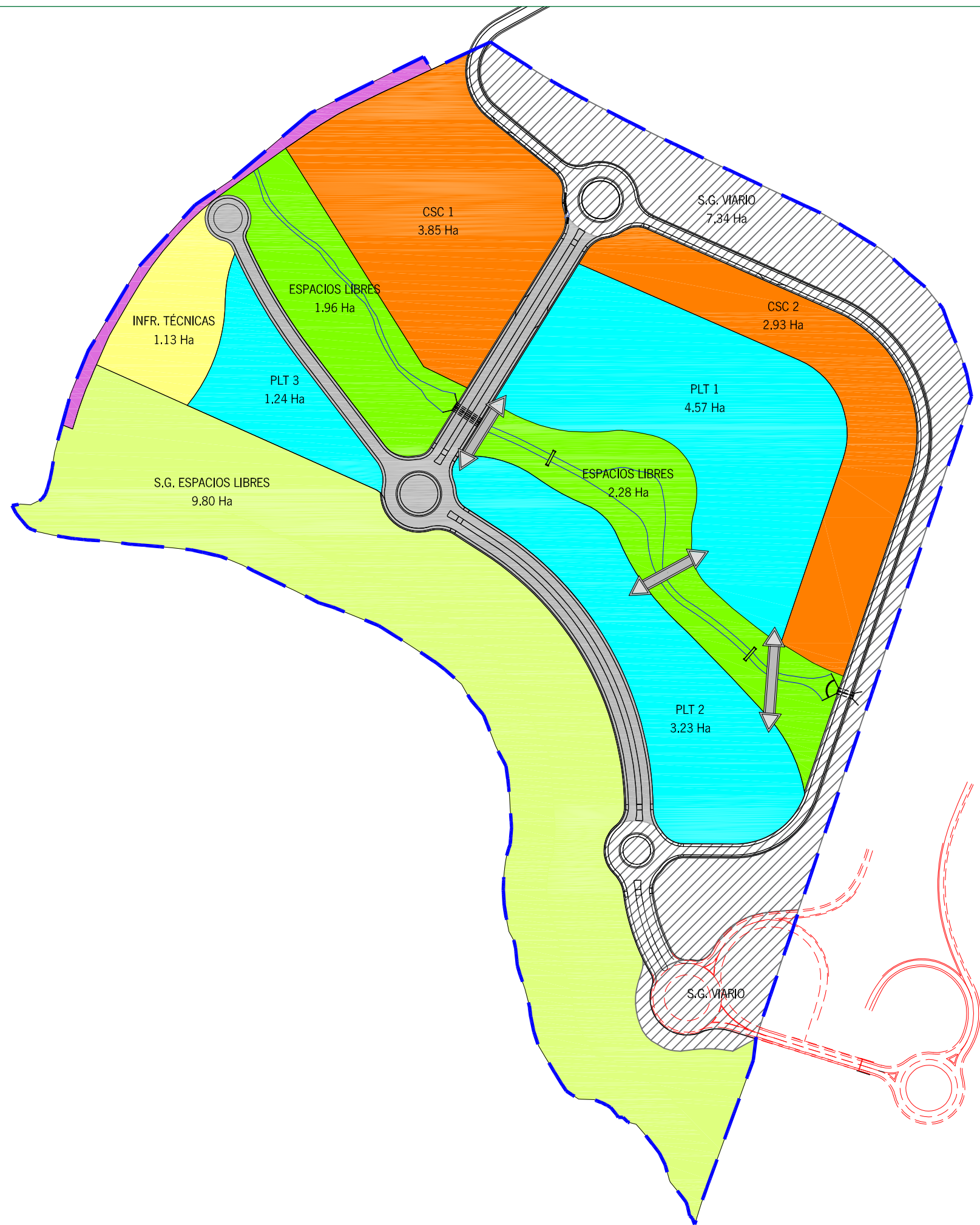
MAR MEDITERRÁNEO

LA LÍNEA DE LA CONCEPCIÓN

LA LÍNEA DE LA CONCEPCIÓN

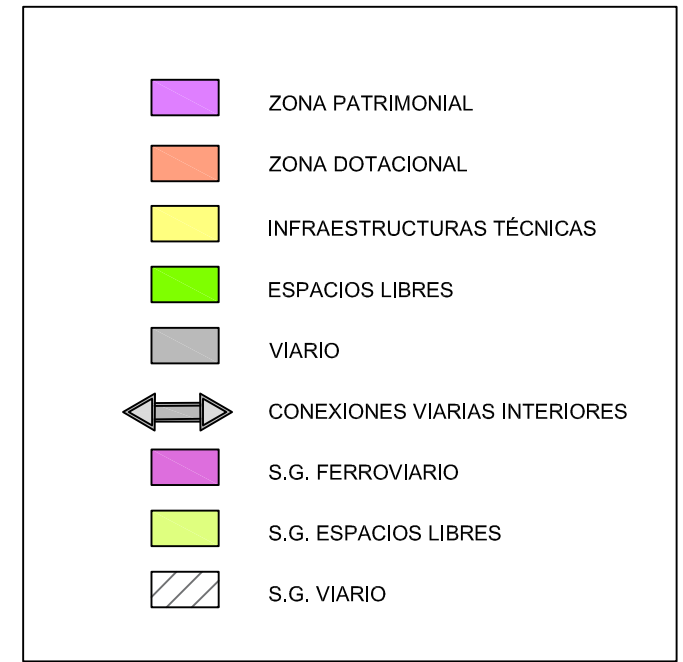
MAR MEDITERRÁNEO

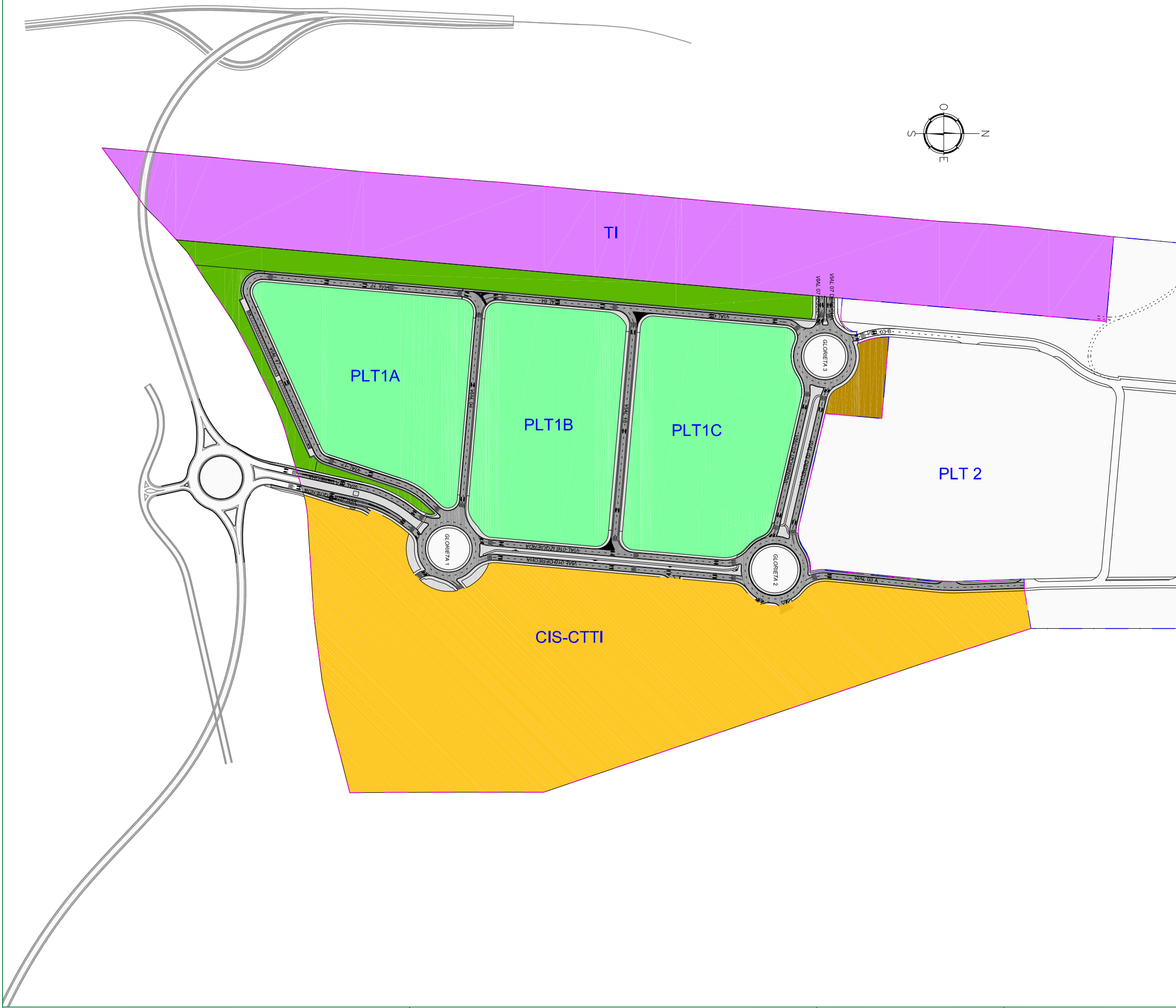
para de Algeciras



SECTOR 1- EL FRESNO		
USO	SUPERFICIE (m ²)	%
LOGÍSTICA Y TRANSFORMACIÓN (PLT)	90.536	22,03%
PLT 1	45.754	11,14%
PLT 2	32.340	7,87%
PLT 3	12.442	3,03%
CENTRO DE SERVICIOS COMARCAL (CSC)	68.217	16,60%
CSC 1	38.882	9,46%
CSC 2	29.335	7,14%
ESPACIOS LIBRES	42.422	10,32%
VIARIO	25.130	6,12%
INSTALACIONES TÉCNICAS	11.298	2,75%
SISTEMAS GENERALES DEL SECTOR	173.285	42,17%
S.G. Espacios Libres	96.808	23,56%
S.G. Viario	72.606	17,67%
S.G. Ferroviario	3.871	0,94%
SUPERFICIE TOTAL DEL SECTOR	410.888	100,00%



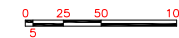
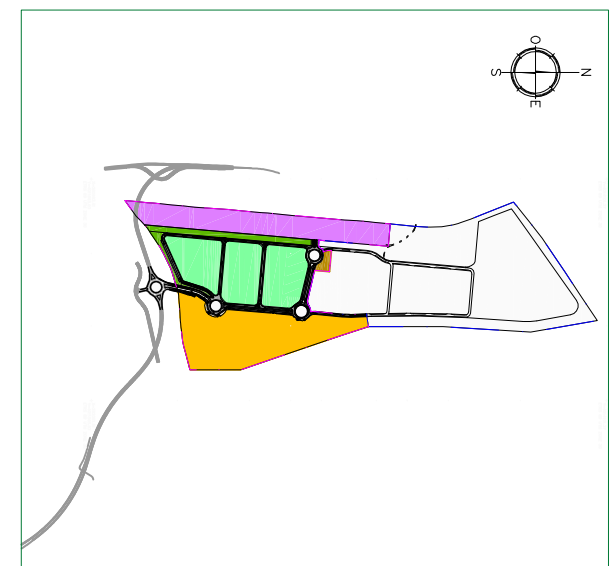


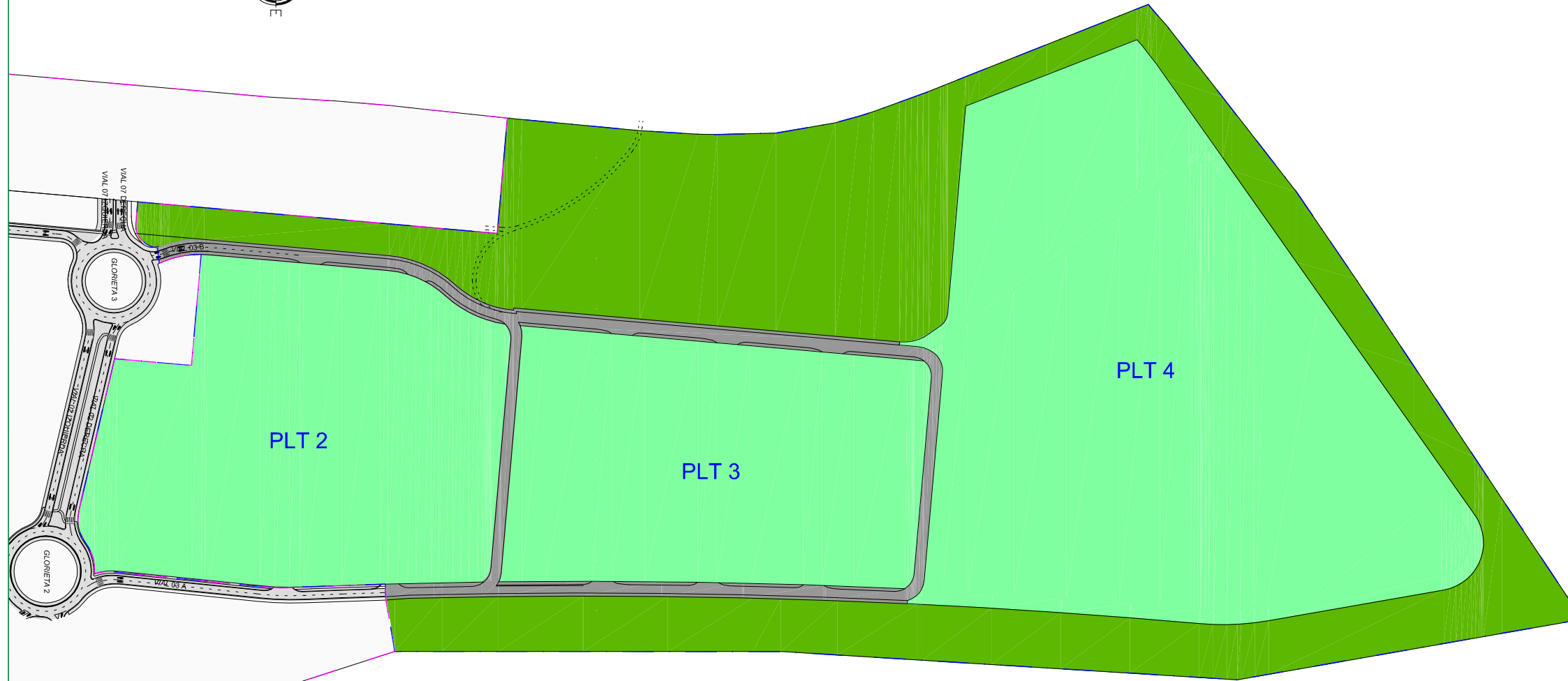
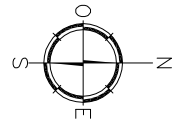


SECTOR 2- San Roque		
USO	SUPERFICIE (m ²)	%
LOGÍSTICA Y TRANSFORMACIÓN (PLT)	557.051	46,5%
PLT 1 A	54.470	4,5%
PLT 1 B	54.914	4,6%
PLT 1 C	59.695	5,0%
PLT 2	104.101	8,7%
PLT 3	88.857	7,4%
PLT 4	195.014	16,3%
CENTRO INTEGRADO DE SERVICIOS (CIS)	190.380	15,9%
CIS-CTTI	190.380	15,9%
TERMINAL INTERMODAL	132.086	11,0%
ESPACIOS LIBRES	214.300	17,9%
VIAFRO	100.123	8,4%
INSTALACIONES TÉCNICAS	5.091	0,4%
SUPERFICIE TOTAL DEL SECTOR	1.199.036	100%

LEYENDA

- LOGÍSTICA
- INTERMODAL
- CENTRO INTEGRADO SERVICIOS
- ESPACIOS LIBRES
- DEPURADORA
- RED VIARIA

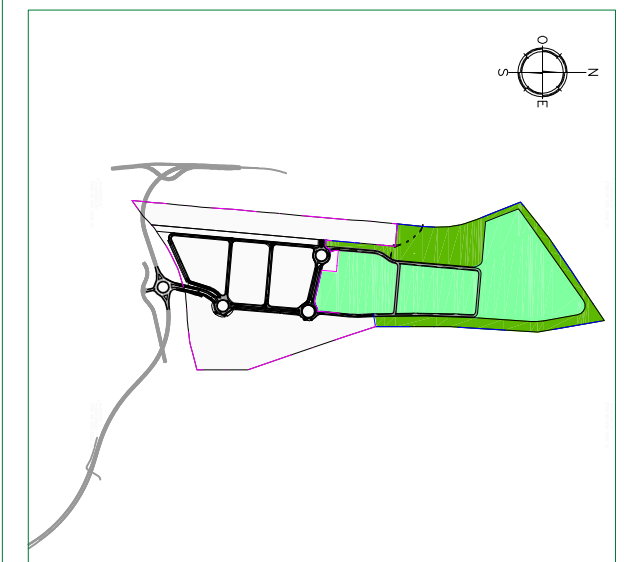


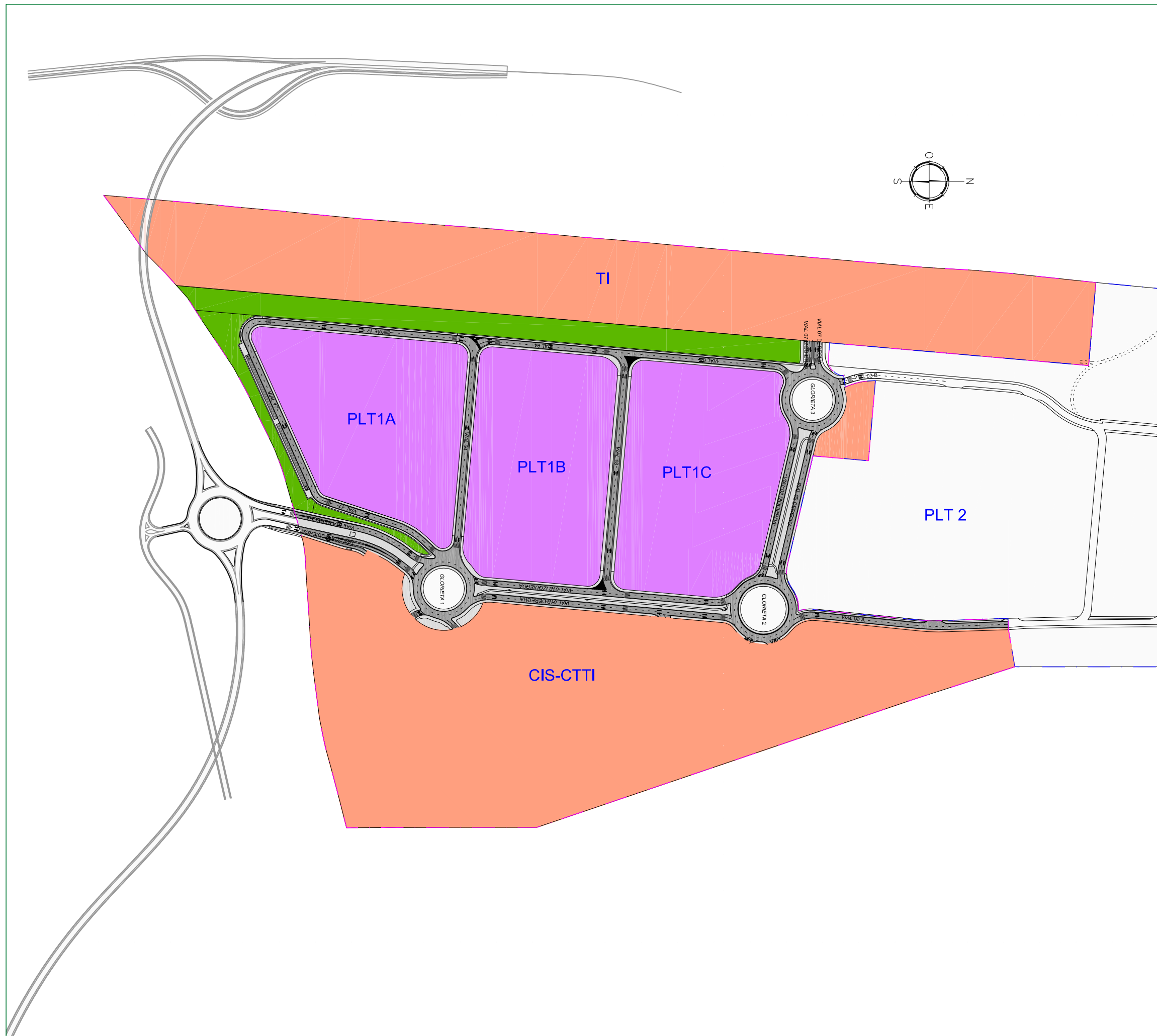


SECTOR 2- San Roque		
USO	SUPERFICIE (m ²)	%
LOGÍSTICA Y TRANSFORMACIÓN (PLT)	557.051	46,5%
PLT 1 A	54.470	4,5%
PLT 1 B	54.914	4,6%
PLT 1 C	59.695	5,0%
PLT 2	104.101	8,7%
PLT 3	88.857	7,4%
PLT 4	195.014	16,3%
CENTRO INTEGRADO DE SERVICIOS (CIS)	190.380	15,9%
CIS-CTTI	190.380	15,9%
TERMINAL INTERMODAL	132.086	11,0%
ESPACIOS LIBRES	214.300	17,9%
VIARIO	100.123	8,4%
INSTALACIONES TÉCNICAS	5.091	0,4%
SUPERFICIE TOTAL DEL SECTOR	1.199.036	100%

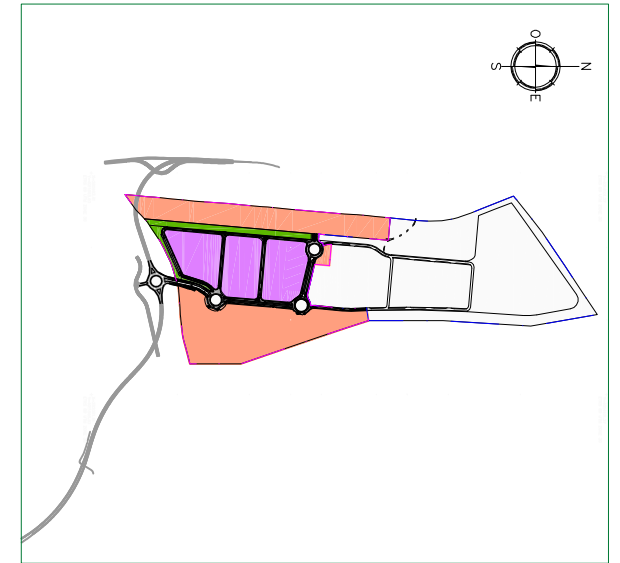
LEYENDA

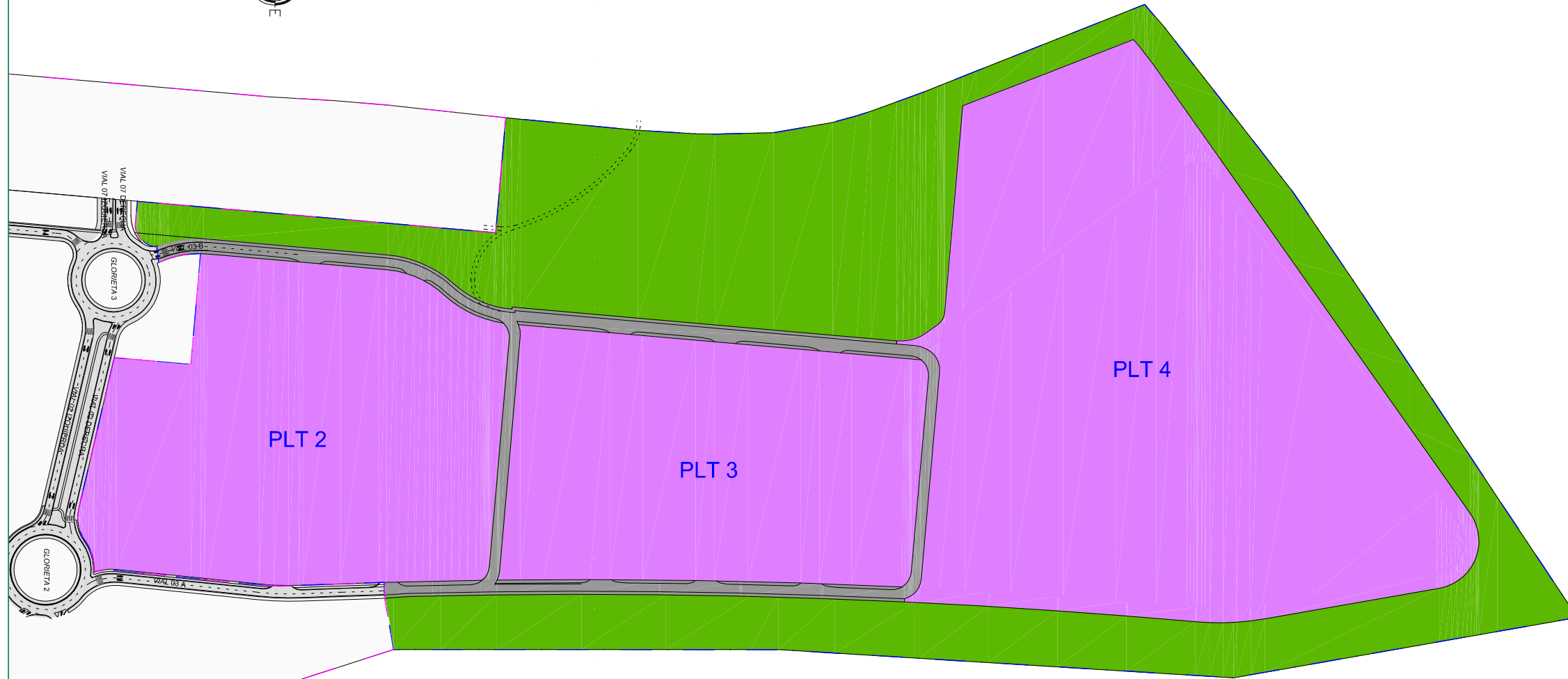
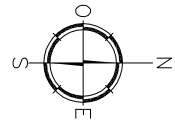
- LOGÍSTICA
- INTERMODAL
- CENTRO INTEGRADO SERVICIOS
- ESPACIOS LIBRES
- RED VIARIA



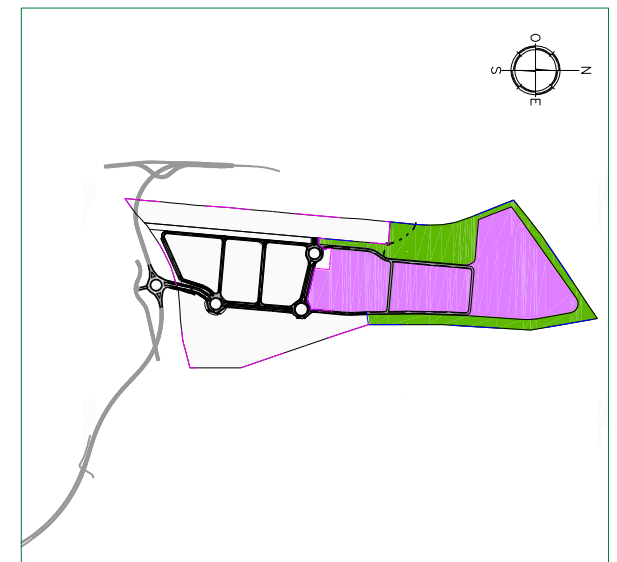


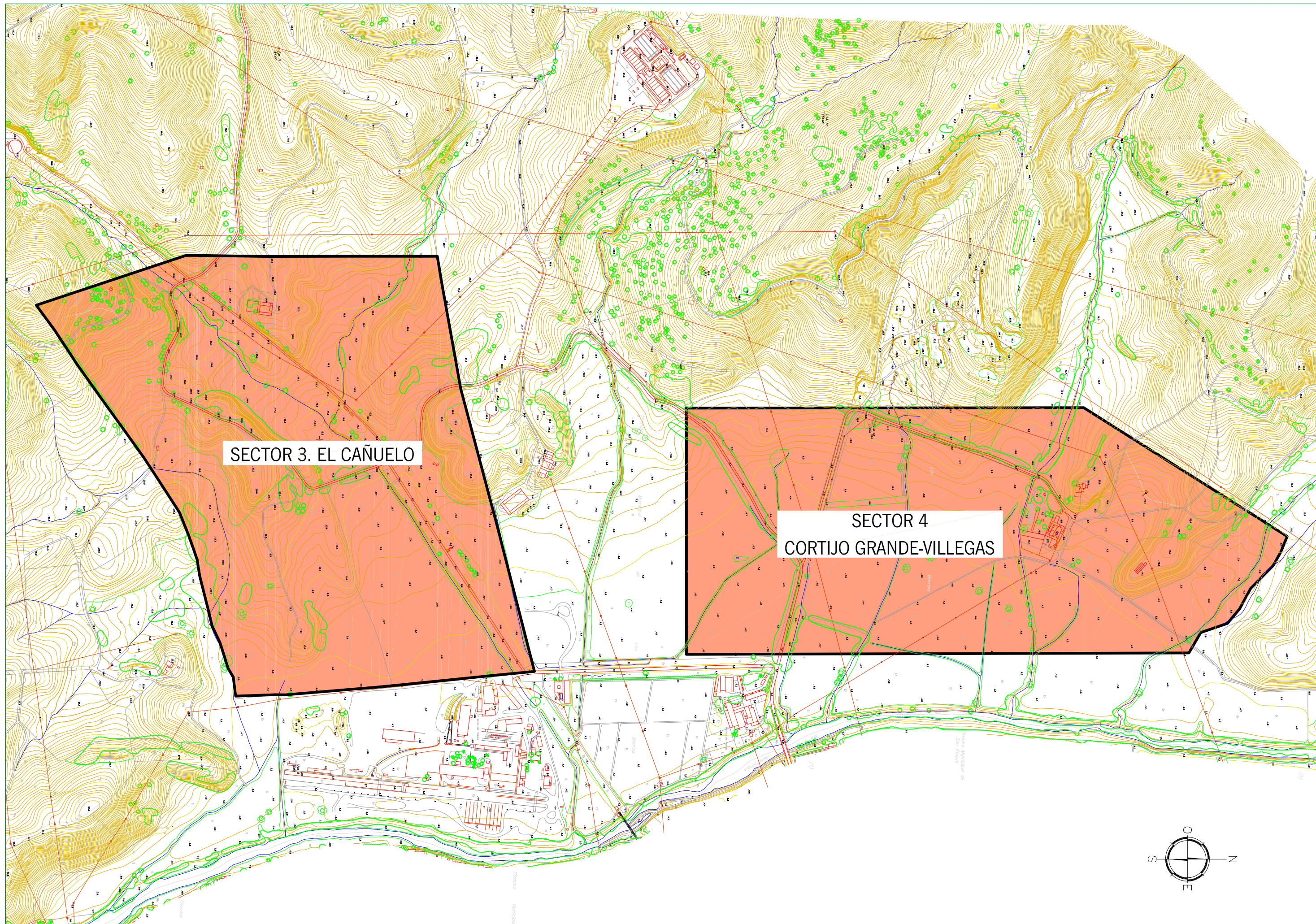
- LEYENDA
- ZONA PATRIMONIAL
 - ZONA DOTACIONAL
 - RED VIARIA
 - ESPACIOS LIBRES





- LEYENDA
- ZONA PATRIMONIAL
 - ZONA DOTACIONAL
 - RED VIARIA
 - ESPACIOS LIBRES





SECTOR 3. EL CAÑUELO

SECTOR 4
CORTIJO GRANDE-VILLEGAS

