



# PLAN FUNCIONAL DEL ÁREA LOGÍSTICA DE INTERÉS AUTONÓMICO DE CÓRDOBA



**Junio 2020**



## INDICE

<b>1</b>	<b>ASPECTOS PRELIMINARES .....</b>	<b>5</b>
1.1	OBJETO DEL DOCUMENTO .....	5
1.2	ANTECEDENTES.....	5
1.3	JUSTIFICACIÓN .....	7
1.4	MARCO LEGAL Y COMPETENCIAL.....	8
<b>2</b>	<b>DERTERMINACIONES DEL PLAN FUNCIONAL .....</b>	<b>10</b>
<b>3</b>	<b>MARCO DE PLANIFICACIÓN TERRITORIAL Y URBANÍSTICA .....</b>	<b>13</b>
3.1	EL PLAN DE INFRAESTRUCTURAS PARA LA SOSTENIBILIDAD DEL TRANSPORTE EN ANDALUCÍA 2020 (PISTA 2020).....	13
3.2	EL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA (PGOU) DE CÓRDOBA.....	14
3.3	PLAN ESPECIAL .....	15
<b>4</b>	<b>CONTRIBUCIÓN DE LA ACTUACIÓN AL DESARROLLO REGIONAL Y LOCAL.....</b>	<b>16</b>
4.1	CONSIDERACIONES GENERALES .....	16
4.2	LA INTERMODALIDAD Y EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR FERROCARRIL .....	17
4.3	EFFECTOS REGIONALES DE LAS ACTIVIDADES LOGÍSTICAS .....	17
4.4	EFFECTOS DE LAS ACTIVIDADES LOGÍSTICAS: BENEFICIOS EN LAS EMPRESAS .....	19
<b>5</b>	<b>DEFINICIÓN FUNCIONAL DEL CENTRO .....</b>	<b>20</b>
5.1	CARACTERÍSTICAS Y LOCALIZACIÓN.....	20
5.2	ACCESOS .....	20



5.3	ORDENACIÓN .....	22
<b>6</b>	<b>PLAN DE UTILIZACIÓN DE ESPACIOS .....</b>	<b>25</b>
6.1	NATURALEZA JURÍDICA DE LOS SUELOS .....	25
6.2	SUELOS DE NATURALEZA DEMANIAL .....	26
6.2.1	Red viaria .....	26
6.2.2	Espacios Libres.....	26
6.2.3	Zona Dotacional.....	26
6.3	SUELOS DE NATURALEZA PATRIMONIAL .....	28
6.3.1	Parcelas logísticas.....	28
6.4	EDIFICACIONES.....	29
6.5	CUADRO RESUMEN DE SUPERFICIES Y USOS .....	30
6.6	FICHAS DE PARCELAS.....	30
<b>7</b>	<b>PROGRAMACIÓN DE LA ACTUACIÓN.....</b>	<b>32</b>
7.1	DESARROLLO PREVISTO .....	32
7.2	FASES DE COMERCIALIZACIÓN .....	33
<b>8</b>	<b>MODELO DE GESTIÓN .....</b>	<b>35</b>
<b>9</b>	<b>ESTUDIO ECONÓMICO FINANCIERO .....</b>	<b>36</b>
9.1	CRITERIOS GENERALES.....	36
9.2	DATOS DE PARTIDA .....	37
9.2.1	Superficie total disponible .....	37
9.2.2	Distribución funcional.....	37
9.2.3	Adquisición de terrenos .....	37
9.2.4	Urbanización de los terrenos e Inversión .....	37
9.2.5	Superficie Logística Urbanizada.....	38
9.2.6	Costes de Construcción.....	38
9.2.7	Gastos de Explotación.....	38
9.2.8	Resumen de Inversiones y Gastos hasta 2040.....	39
9.2.9	Oferta de Productos, Precios e Ingresos hasta 2040.....	39
9.2.10	Otros Ingresos.....	40
9.2.11	Otros aspectos a considerar .....	40
9.3	CRITERIOS FINANCIEROS .....	40
9.4	RITMO DE INVERSIONES Y COMERCIALIZACIÓN .....	41



<b>9.5</b>	<b>RESULTADOS .....</b>	<b>42</b>
------------	-------------------------	-----------

## **ANEXOS**

**ANEXO Nº 1 .- Planos**

**ANEXO Nº 2 .- Fichas de parcelas.**

**ANEXO Nº 3 .- Modelo económico-financiero**

**ANEXO Nº 4 .- Reglamento de Régimen interno**



## **1 ASPECTOS PRELIMINARES**

### **1.1 OBJETO DEL DOCUMENTO**

El presente documento constituye el nuevo Plan Funcional del Centro de Transporte de Mercancías de “El Higuero” en el término municipal de Córdoba, que, con su aprobación, y en cumplimiento de la Orden de 12 de febrero de 2020 del Director General de Movilidad de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, pasa a denominarse “Área Logística de Interés Autonómico de Córdoba”.

El Plan se redacta 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 modifica al anterior Plan Funcional, aprobado con fecha 8 de mayo de 2009 (BOJA nº96 de 21 de mayo), en todas sus determinaciones.

### **1.2 ANTECEDENTES**

El inicio del proceso de desarrollo del CTM de Córdoba se inicia en el marco general de planificación del entonces vigente Plan Director de Infraestructuras de Andalucía 1997-2007, que preveía la realización de un Centro de Transportes de Mercancías en Córdoba como elemento esencial para la ordenación de los flujos de mercancías y como factor de desarrollo logístico de la comarca y de toda la región.

Tras la realización de los estudios previos, incluyendo un Anteproyecto de Urbanización y un Estudio de Viabilidad, con fecha 24 de enero de 2003 se constituyó una Comisión Técnica integrada por el Jefe de Servicio de Transportes de la Delegación de la Consejería de Obras Públicas y Transportes en Córdoba, el Gerente de la Empresa Municipal Procórdoba y el Director de Áreas de Transportes de la entonces Empresa Pública de Puertos de Andalucía, para redactar un Convenio de Cooperación para promoción, construcción y gestión del Centro de Transportes de Córdoba.

Mediante Orden de la Consejera de Obras Públicas y Transportes, de fecha 5 de marzo de 2003, se dio inicio al procedimiento para la promoción y el establecimiento del Centro de Transportes de Mercancías de Interés Autonómico «El Higuero», en el término municipal de Córdoba, y se encomendó a la Agencia Pública de Puertos de Andalucía la elaboración y tramitación de su Plan Funcional, de conformidad con lo previsto en los artículos 9 y 12 de la Ley 5/2001, de 4 de junio.

El 4 de julio de 2003 se firmó un Convenio de Cooperación entre el Ayuntamiento de Córdoba y la Empresa Pública de Puertos de Andalucía,



mediante el que se establecían las bases para la promoción, construcción y gestión conjunta de un Centro de Transportes de Mercancías, de interés autonómico, en El Higuerón (Córdoba), y en donde APPA se comprometía a elaborar y tramitar el Plan Funcional correspondiente, de *acuerdo con lo previsto en la citada Ley 5/2001, de 4 de junio*.

Mediante Resolución de 31 de enero de 2005, se aprobó el Plan Especial del Sistema General SG-CTIM “Centro de Transporte Intermodal de Mercancías El Higuerón” de Córdoba (publicada en BOJA nº103 de 30 de mayo de 2005).

Posteriormente, mediante ORDEN de 7 de junio de 2006, la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía aprobó definitivamente el Plan Funcional del centro (BOJA nº116, de 19 de junio).

Conforme al Plan Especial y al Plan Funcional, en 2006 se aprobó el Proyecto de Urbanización de la 1ª fase, comenzando las obras en el inicio de 2007.

El 24 de enero de 2.008 la sentencia sobre el recurso nº 737/2.006 de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía con sede en Sevilla, declaró nulo de pleno derecho la Orden de la Consejería de Obras Públicas y Transportes de 7 de junio de 2006 por la que se aprueba el Plan Funcional del Centro de Transportes de Mercancías Intermodal El Higuerón. El fallo se fundamentaba en que no se había dictado por parte de la Consejería de Medio Ambiente resolución motivada para eximir de procedimiento de Impacto Ambiental al Plan Funcional, conllevando la retroacción de las actuaciones al momento en que la Consejería de Medio Ambiente tuvo conocimiento del Plan Funcional.

En respuesta a dicha sentencia, el Delegado Provincial de la Consejería de Medio Ambiente de Córdoba resolvió con fecha 11 de febrero de 2009, no someter el proyecto del Centro de Transportes de Mercancías «El Higuerón» al procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental establecido en el Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de Proyectos.

Tras esta resolución se inició de nuevo la tramitación del Plan Funcional. Una vez cumplimentado todos los trámites, mediante la Orden de 8 de mayo de 2009, se aprobó definitivamente el establecimiento del Centro de Transportes de Mercancías de Interés Autonómico «El Higuerón», en el término municipal de Córdoba, y su Plan Funcional (BOJA nº96 de 21 de mayo de 2009).

Meses antes de la aprobación del Plan Funcional, se aprobó el Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía, PISTA 2007-2013 (BOJA nº205 de 15 de octubre de 2008). En este Plan se definió la Red de Áreas Logísticas de interés autonómico de Andalucía, quedando el



Centro de Transporte de Mercancías de Córdoba, dentro del Nodo Logístico de Córdoba.

Las obras de la 1ª fase del Área Logística concluyeron en 2010, poniendo en servicio a finales de año 22 de las 36 Hectáreas de superficie total.

Con posterioridad a esta fecha el Plan Especial del Sistema General SG-CTIM de 2005 fue objeto de una revisión para dar cumplimiento a la sentencia de 16 de febrero de 2011 de la Sala de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Supremo, recurso de casación 1210/07, que declaró la nulidad de la resolución de su aprobación, por entender que había que completar la documentación del Estudio Económico Financiero, regulado conforme la Ley 7/2002 de 17 de diciembre de Ordenación Urbanística de Andalucía.

Una vez revisado el documento, en cumplimiento de dicha sentencia, mediante Orden de 29 de mayo de 2013, de la Consejería de Agricultura Pesca y Medioambiente se aprobó definitivamente de nuevo el Plan Especial (BOJA nº229 de 21 de noviembre de 2013).

### 1.3 JUSTIFICACIÓN

El primer Plan Funcional del Área Logística de Córdoba se aprobó en 2009 con una ordenación y una normativa de usos adaptada a las necesidades del sector en ese momento. Sin embargo, ha resultado demasiado rígido para adaptarse a la evolución de la demanda en estos años. Esto ha dado como resultado que diez años después de la inauguración del centro, en 2010, no se alcanzase el nivel de actividad esperado.

La profunda transformación que ha experimentado la logística en estos años, de la mano de la digitalización y el auge del comercio electrónico, ha afectado también a las características de las instalaciones que demandan en la actualidad las empresas del sector, principalmente en lo que se refiere a su superficie, flexibilidad en la ordenación, tamaño de parcelas, usos y fórmulas de comercialización preferidas.

En base a lo anterior por la Agencia Pública de Puertos de Andalucía, entidad gestora de este centro de transporte de mercancías, solicitó a la Dirección General de Movilidad, con fecha 19 de diciembre de 2019, la correspondiente modificación del plan funcional vigente en ese momento.

Mediante **Orden de 12 de febrero de 2020** de la Consejería de Fomento y Vivienda, se da inicio al procedimiento para la modificación del "Plan Funcional del Centro de Transportes de Mercancías de Interés Autonómico de El Higuero", en el término municipal de Córdoba encomendando a la Agencia de Puertos la elaboración del presente documento que constituye la primera modificación del Plan Funcional del Área Logística de



Interés Autonómico de Córdoba, El Higuerón, y por tanto, segundo Plan Funcional.

La modificación plantea por un lado configurar dentro del ámbito una ordenación más flexible, eliminando parte de los viales de maniobra que separan las parcelas logísticas para lograr manzanas de mayor tamaño.

En segundo lugar, se plantea, dentro de los usos amparados por la Ley 5/2001, una mejor definición de las actividades compatibles tanto en las parcelas logísticas como en las dotacionales.

Al mismo tiempo el nuevo Plan Funcional trata de poner de relieve el carácter patrimonial de las parcelas logísticas, conforme al artículo 8 de la Ley 5/2001, que prevé que dentro de las Áreas Logísticas existan suelos de titularidad privada. El nuevo Plan de Utilización de espacios del Plan Funcional distingue con mayor claridad la zona dotacional de los espacios patrimoniales.

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

El presente Plan Funcional se redacta 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.

#### 1.4 MARCO LEGAL Y COMPETENCIAL

Dos son las Leyes que regulan más directamente el establecimiento y promoción de los centros de transportes;

- Ley 5/2001 de Áreas de Transportes de Mercancías Ley 5/2001, de 4 de junio, por la que se regulan las áreas de transporte de mercancías en la Comunidad Autónoma de Andalucía. Publicada en BOJA nº69 de 19/06/2001.
- Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía. Publicada en BOJA de 31/12/2002.

La primera de ellas es la que regula de forma específica las áreas destinadas a prestar servicios al transporte de mercancías por carretera en el territorio andaluz y su finalidad fundamental es dar un tratamiento normativo adecuado a las áreas de transporte mercancías por carretera, las cuales, **por constituir una infraestructura de transporte singular** de enorme importancia y potencialidad, precisan de un marco regulador más completo que posibilite su adecuada implantación, desarrollo y gestión.



Esta Ley es la que fija las competencias de la Agencia Pública de Puertos de Andalucía como responsable de "...las tareas técnicas, económicas y administrativas que se le encomienden en orden a la planificación, fomento, desarrollo y control de la red regional de áreas de transporte de mercancías y, especialmente, la gestión de los centros de transporte de mercancías de interés autonómico."

Además, de esta ley emana la posibilidad de enajenar los terrenos de las parcelas logísticas. El artículo 8 señala textualmente que:

*"Los centros de transporte de mercancías integran en su ámbito una zona dotacional, de naturaleza demanial, destinada a la prestación del servicio público al transporte de mercancías, y otra **zona integrada por espacios de titularidad pública o privada** destinada al establecimiento y desarrollo por las empresas del sector del transporte de sus propias actividades e instalaciones."*

Y el artículo 18 señala que:

*"Cuando el sistema de actuación urbanística utilizado para la gestión del suelo de los centros de transportes fuera el de expropiación, los terrenos no dotacionales que integran éstos estarán sujetos en su disposición, administración y uso al derecho privado, pudiéndose integrar en el patrimonio de la Entidad que tenga confiada la promoción o gestión de aquél. **Dicha Entidad podrá proceder, en su caso, a la enajenación de dichos terrenos,** sin perjuicio de las técnicas, tanto de derecho público como de derecho privado, que se habiliten para asegurar la permanencia de los usos, el régimen y las finalidades propios de dichos centros."*

Por lo que respecta a la Ley de Ordenación Urbanística, su papel es esencial al tratarse las Áreas de Transporte de unas infraestructuras con una vocación fundamental de intervención en el Territorio. En cualquier caso, dada la singularidad que estas actuaciones suponen en la Disposición Adicional cuarta 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."*

En el caso del Área Logística de Córdoba las competencias en materia de urbanismo corresponden al Ayuntamiento de Córdoba



## 2 DETERMINACIONES DEL PLAN FUNCIONAL

De conformidad con lo establecido en el Artículo 12 de la Ley 5/2001, la entidad que asuma la iniciativa para el establecimiento de un Área Logística de Interés Autonómico deberá elaborar un Plan Funcional del mismo, con las determinaciones que en el citado Artículo se indican.

De acuerdo con la Ley, como se recoge en el Artículo 12, este Plan Funcional debe contener como mínimo lo siguiente:

- La evaluación de la repercusión de su localización en orden al desarrollo regional y local.
- La determinación del ámbito territorial de su implantación.
- El **Plan de Utilización de los Espacios** que integra, distinguiendo los espacios de dominio público de carácter dotacional destinados a acoger actividades prestacionales y de servicios a las empresas del sector del transporte de aquellas otras zonas destinadas al desarrollo de otras actividades cuya promoción, disposición y explotación se hayan de regir por el derecho privado. En ambos casos, las determinaciones del Plan Funcional deben cumplir las previsiones que para estas zonas contiene el Artículo 16.3 de la citada Ley, respecto a la reserva mínima para espacios libres y para suelo de carácter dotacional.
- Las fórmulas de cooperación e integración de otras Administraciones y de la iniciativa privada en orden a la promoción, construcción y gestión del centro.
- El programa y estudio económico-financiero para su promoción, construcción y explotación.

La aprobación del Plan Funcional por la persona titular de la Consejería competente en materia de transportes, en base a su carácter de actuación de interés autonómico, tendrá los efectos definidos para éstas en la legislación vigente.

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

- La calificación del suelo necesario para el desarrollo del área logística se establecerá en el planeamiento urbanístico general mediante su previsión específica. En defecto de dicha previsión, los mencionados centros también podrán situarse en las zonas en las que esté permitida su implantación, conforme al planeamiento de desarrollo.
- Los instrumentos de planeamiento urbanístico que establezcan las previsiones relativas a las áreas logísticas se tramitarán y aprobarán conforme a lo previsto en la legislación urbanística. En el supuesto de que su implantación se desarrollara en varios términos municipales, la



formulación del planeamiento preciso corresponderá a las entidades supramunicipales que asuman la iniciativa de su establecimiento.

- En las áreas logísticas el planeamiento aplicable deberá prever una reserva mínima, excluidos viarios, equivalente al 10 % de la superficie de su ámbito para espacios libres, y otra de un 15 % de la superficie del mismo para suelo público de carácter dotacional.
- En suelo urbano la reserva dotacional mínima prevista en el apartado anterior podrá ser reducida justificadamente en el planeamiento urbanístico, que considerará las determinaciones establecidas al efecto, en su caso, por el plan funcional del área logística.

Hay que destacar, que conforme al artículo 18, aun cuando el sistema de actuación urbanística utilizado para la gestión del suelo haya sido el de expropiación, como es el caso de los suelos del Área Logística de Córdoba, y el planeamiento urbanístico establezca para este suelo una calificación de Sistema General, dada la singularidad de la actuación, al tratarse de una infraestructura del transporte que cuanta con una regulación sectorial específica, **los suelos no dotacionales definidos por el Plan de Utilización de Espacios de este Plan Funcional, estarán sujetos en su disposición, administración y uso al derecho privado, pudiéndose integrar en el patrimonio de la Entidad que tenga confiada la promoción o gestión de aquél, la Agencia Pública de Puertos de Andalucía. Dicha Entidad podrá proceder, en su caso, a la enajenación de dichos terrenos, sin perjuicio de las técnicas, tanto de derecho público como de derecho privado, que se habiliten para asegurar la permanencia de los usos, el régimen y las finalidades propios de un Área Logística de Interés Autonómico.**

Los contenidos del Plan Funcional no son determinantes en cuanto a las alineaciones que definen la ordenación u otros parámetros urbanísticos, tales como edificabilidades, alturas, ocupación máxima, etc., ya que corresponde al instrumento de planeamiento urbanístico de desarrollo (Plan Especial del Sistema General SG-CTIM) 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 Actante, 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.



### 3 MARCO DE PLANIFICACIÓN TERRITORIAL Y URBANÍSTICA

#### 3.1 EL PLAN DE INFRAESTRUCTURAS PARA LA SOSTENIBILIDAD DEL TRANSPORTE EN ANDALUCÍA 2020 (PISTA 2020).

El actual Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía 2020 (PISTA 2020), fue aprobado mediante el Decreto 191/2016, de 27 de diciembre, y publicado en el BOJA nº249 de 30 de diciembre de 2016.

La Red de Áreas Logísticas definida en el Plan se articula en torno a los denominados nodos logísticos, entendidos como ámbitos supramunicipales en los que las infraestructuras logísticas, que engloban a las áreas logísticas y las infraestructuras nodales de transporte para mercancías, desarrollan una oferta compartida. Se diferencian, en este sentido, dos grandes tipos de nodos, los nodos litorales y los nodos interiores.

El diseño actual de la Red está configurado por 11 nodos, 7 litorales y 4 interiores. Entre estos últimos se sitúa Córdoba.

**El Área Logística de interés autonómico de Córdoba es una de las actuaciones definidas en el PISTA dentro del Nodo Logístico de Córdoba,** que tiene una posición estratégica con respecto a los flujos de mercancías en el valle del Guadalquivir y una excelente accesibilidad viaria y ferroviaria, lo que refuerza el potencial logístico del nodo.

El nodo, además, forma parte de la Red Transeuropea de Transporte, RTE-T, como uno de los nodos de intercambio modal ferrocarril-carretera (Nodo RRT) de la Red Básica, integrándose en el ramal central del Corredor Ferroviario Mediterráneo.

Esta importancia estratégica es la que llevó a ADIF a señalar su centro logístico de El Higuerón-Córdoba como uno de los nodos estratégicos, tal y como ha quedado recogido en la planificación estatal.

Mediante acuerdo de Acuerdo de 21 de mayo de 2019, del Consejo de Gobierno, aprobó la formulación del nuevo Plan de Infraestructuras de Transporte y Movilidad de Andalucía, 2021-2027, denominado PITMA.

Este documento, en tramitación a la fecha de redacción del presente Plan Funcional, continuará impulsado como eje fundamental de su estrategia logística el desarrollo de la Red Logística de Andalucía en el marco 2021-2027. El nodo logístico de Córdoba se contempla, asimismo, como uno de los nodos principales de la Red.



### 3.2 EL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA (PGOU) DE CÓRDOBA

El Plan General de Ordenación Urbana de Córdoba vigente, aprobado el 21 de diciembre de 2001 por Resolución de la Consejera de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía (Publicada en BOJA de 22/01/2002) clasifica el suelo objeto del Plan Funcional como sistema general de comunicaciones adscrito al suelo urbanizable no programado, con la calificación de Centro de Transporte Intermodal de mercancías. Se trata de una parcela (SG-CTIM) de 368.104 m<sup>2</sup> de superficie situada junto a la estación de FFCC. de “El Higuero”.

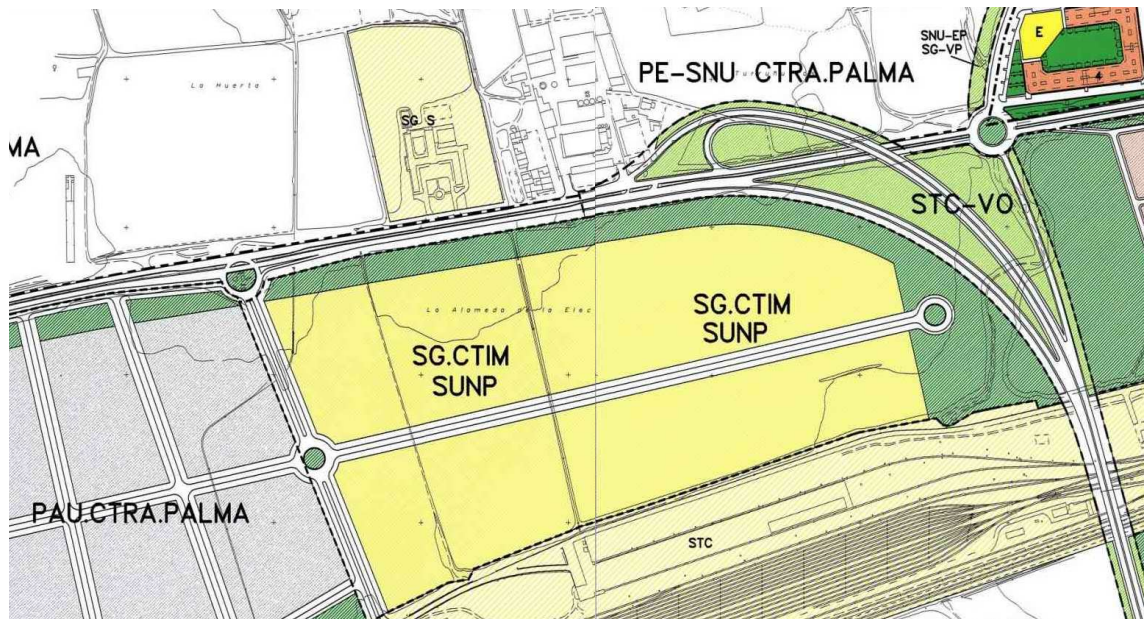
El centro no ocupa la totalidad del ámbito, quedando 11.651 m<sup>2</sup> fuera del recinto del centro. Esa superficie corresponde al viario de acceso desde la A-431 y al acceso a la terminal ferroviaria de El Higuero.

Posteriormente se aprobó el Texto Refundido en el Pleno del Excmo. Ayuntamiento de 21/11/2002 (Resolución de la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía de 18/03/2003. Publicada en BOP de 25/04/2003) y una adaptación parcial a LOUA (Aprobación en el Pleno del Excmo. Ayuntamiento de 21/12/2009. Publicada en BOP de 24/03/2010.).

El Plan General establece la necesidad de redactar un Plan Especial para la ordenación del Sistema General cuyo objetivo sea la ejecución de un Centro de Transporte de Mercancías Intermodal Público y sus servicios complementarios, conectado de modo directo con la Estación de Clasificación de RENFE en El Higuero y comunicado con la carretera N-IV a través de la Variante Oeste.

#### Ficha que recoge EL PGOU

PLAN GENERAL DE ORDENACION CORDOBA / TEXTO REFUNDIDO OCT 2002	4.3.- SISTEMAS GENERALES SUNP Y FICHAS DE PLANEAMIENTO
<b>CODIGO SISTEMA GENERAL:</b>	<b>SG CTIM</b>
<b>DATOS GENERALES:</b>	
denominación:	CENTRO DE TRANSPORTE INTERMODAL DE MERCANCIAS
hoja/s nº orden:	31, 32
<b>DATOS DE ORDENACION:</b>	
instrumento de ordenación:	PLAN ESPECIAL
superficie (m2 suelo):	368.104
techo máximo edificable (m2 techo):	Según Proyecto sectorial.
usos globales:	INDUSTRIAL, TERCIARIO Y SERVICIOS AL TRANSPORTE
adscripción:	SUNP
<b>OBJETIVOS Y DETERMINACIONES:</b>	
Objetivos: Ejecución de un Centro de Transporte de Mercancías Intermodal Público y sus servicios complementarios, conectado de modo directo con la Estación de Clasificación de RENFE en El Higuero y comunicado con la carretera N-IV a través de la Variante Oeste. La localización escogida facilitará el desarrollo de operaciones de intercambio modal, así como las operaciones no físicas de gestión y organización del transporte. Se tramitará un Plan Especial con los objetivos relacionados.	
	GERENCIA DE URBANISMO. AYUNTAMIENTO DE CORDOBA



### **PGOU Córdoba. Texto Refundido. Plano Calificación, Usos y Sistemas**

#### **3.3 PLAN ESPECIAL**

Mediante Resolución de 31 de enero de 2005, se aprobó el Plan Especial del Sistema General SG-CTIM “Centro de Transporte Intermodal de Mercancías El Higuerón” de Córdoba (publicada en BOJA nº103 de 30 de mayo de 2005).

El Plan Especial se redacta en desarrollo del Plan General de Ordenación Urbana de Córdoba, ajustándose a sus determinaciones.

Con posterioridad a esta fecha el Plan Especial del Sistema General SG-CTIM de 2005 fue objeto de una revisión para dar cumplimiento a la sentencia de 16 de febrero de 2011 de la Sala de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Supremo, recurso de casación 1210/07, que declaró la nulidad de la resolución de su aprobación, por entender que había que completar la documentación del Estudio Económico Financiero, regulado conforme la Ley 7/2002 de 17 de diciembre de Ordenación Urbanística de Andalucía.

Una vez revisado el documento, en cumplimiento de dicha sentencia, mediante Orden de 29 de mayo de 2013, de la Consejería de Agricultura Pesca y Medioambiente se aprobó definitivamente de nuevo el Plan Especial (BOJA nº229 de 21 de noviembre de 2013).



## **4 CONTRIBUCIÓN DE LA ACTUACIÓN AL DESARROLLO REGIONAL Y LOCAL.**

### **4.1 CONSIDERACIONES GENERALES**

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, el incremento de las transacciones comerciales mundiales y el fuerte crecimiento del comercio electrónico 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.

En este sentido 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 de Córdoba, 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.

## **4.2 LA INTERMODALIDAD Y EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR FERROCARRIL**

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

Para ello es importante trascender el concepto de transporte como un mero flujo de mercancías, para integrar en el mismo la función logística. Así lo entendió el PISTA, y así lo entiende el nuevo PITMA 2021-2027, actualmente en tramitación. Bajo esta nueva concepción, el sistema de transporte necesita dotarse de áreas 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.

Córdoba juega un papel fundamental en esta estrategia, y así lo han entendido todos los documentos de planificación de infraestructuras, a nivel europeo, estatal y autonómico. No en vano, figura desde 2013 como uno de los nodos de intercambio modal ferrocarril-carretera (Nodo RRT) de la Red Básica de la Red Transeuropea, integrándose en el ramal central del Corredor Ferroviario Mediterráneo. Es además uno de los centros logísticos señalados por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) como estratégico dentro de su planificación estatal.

El desarrollo del Área Logística de Córdoba, adyacente a este centro logístico ferroviario, configura un nodo logístico intermodal de gran potencial para genera actividad económica, permitiendo conectar el nodo con los grandes corredores de transporte de mercancías nacionales e internacionales y al mismo tiempo, con los nodos portuarios de Andalucía.

## **4.3 EFECTOS REGIONALES DE LAS ACTIVIDADES LOGÍSTICAS**

El sector logístico influye directa e indirectamente sobre la economía. Los cambios experimentados por los flujos de mercancías y el desarrollo de los

distintos servicios del sector logístico y de la organización consiguiente ejercerán sus efectos sobre:

- Las inversiones, por ejemplo, las destinadas a infraestructura, equipos de transporte, terminales, instalaciones físicas, etc. Estas inversiones ejercen un efecto inducido positivo sobre el empleo, que puede durar años.
- Empleo estructural: Debido al aumento del flujo de las mercancías que es preciso transportar y manipular.
- Los ingresos del erario público (regional o nacional): Al aumentar las actividades aumentará el valor generado (producto bruto nacional/regional) que producirá, en consecuencia, un crecimiento de los recursos fiscales.

Según el estudio realizado por la ACTE (Asociación de Centros de Transportes de España) en el 2010, "Impactos Sectoriales, Económicos, Sociales y Medioambientales de los Centros de Transporte y Logística en España", el impacto económico de las actuaciones logísticas es múltiple, pudiendo destacar:

- Generación de Valor Añadido Bruto, estimado en 150 €/m<sup>2</sup> de superficie bruta.
- Impacto en las economías locales, básicamente en ingresos por licencias de obra, por IBI así como por gastos de mantenimiento que generan estas instalaciones. Se estima, según este estudio, que este ratio estaría en el entorno de los 8,1 €/m<sup>2</sup>
- En cuanto al impacto en el crecimiento de la economía por la construcción, y de acuerdo con lo reflejado en el Informe del Consejo Económico y Social de España de 2016, por cada euro invertido en construcción se tendría un efecto de empuje con un coeficiente de 3,44.

Además la previsión de generación de empleo de Plataformas Logísticas y Centros de Transporte se sitúa en ratios próximos a los 30-40 empleos/Ha de suelo logístico. Adicionalmente a estos datos, se podría hablar de un ratio de 20 empleos directos/mill € de inversión o, utilizando la relación 0,25 indirectos/directo, 1 empleo total / 40.000 € inversión.

A estos impactos directos e indirectos generan efectos positivos sobre la producción, el empleo y la renta, y en definitiva en la economía regional, se suman los efectos sobre las actividades de las empresas del sector:

- Se Ordena el tráfico de vehículos pesados en las ciudades
- Optimización de los recorridos y la distribución de mercancías



- Disminuye los costes del transporte
- Disminuye el coste operativo de las empresas que se instalan u operan en el área logística, produciéndose sinergias que benefician a todos sus usuarios

#### **4.4 EFECTOS DE LAS ACTIVIDADES LOGÍSTICAS: BENEFICIOS EN LAS EMPRESAS**

Los beneficios relativos a la funcionalidad de las empresas instaladas en un área logística se pueden considerar similares al del resto de las plataformas, siendo los más importantes los siguientes:

- Instalaciones físicas diseñadas específicamente para las actividades que le competen.
- Infraestructuras y telecomunicaciones con capacidad suficiente y con disponibilidad de conexiones telemáticas inmediatas.
- Zonas de maniobra y viales de acceso adecuado para la circulación de los vehículos.
- Excelente ubicación respecto a las áreas poblacionales e industriales, con posibilidades de intermodalidad.
- Ubicación conjunta de empresas del sector lo que permite la interrelación.
- Servicios de mantenimiento, alumbrado, limpieza, etc., con menor costo.
- Vigilancia y seguridad en todas las instalaciones que permite prescindir de sistemas individuales de seguridad.
- Disponibilidad de servicios complementarios (talleres, entidades bancarias y de seguros, etc).

La implantación de una empresa de servicios de transporte y logísticos en una zona de estas características puede generar sensibles ahorros respecto a sus costos totales.



## **5 DEFINICIÓN FUNCIONAL DEL CENTRO**

### **5.1 CARACTERÍSTICAS Y LOCALIZACIÓN.**

El Centro se localiza en los terrenos que el Plan General de Córdoba reserva para este fin en las proximidades de la Terminal de mercancías de ADIF de “El Higuerón”, en la zona este de la ciudad, entre la Terminal y la carretera A-431.

Este terreno tiene la calificación urbanística de “Sistema General de Comunicaciones”. La superficie bruta del ámbito es de 368.105,67 m<sup>2</sup>, de esta superficie el CTM ocupará 356.455 m<sup>2</sup>, el resto corresponde a los viales de acceso al centro y a la Terminal de mercancías de ADIF.

### **5.2 ACCESOS**

La facilidad de los accesos al Área Logística, así como el carácter de intermodalidad que le confiere su ubicación colindante a la terminal ferroviaria de mercancías de El Higuerón, justifican la posición estratégica de la ubicación seleccionada.

#### **Acceso actual:**

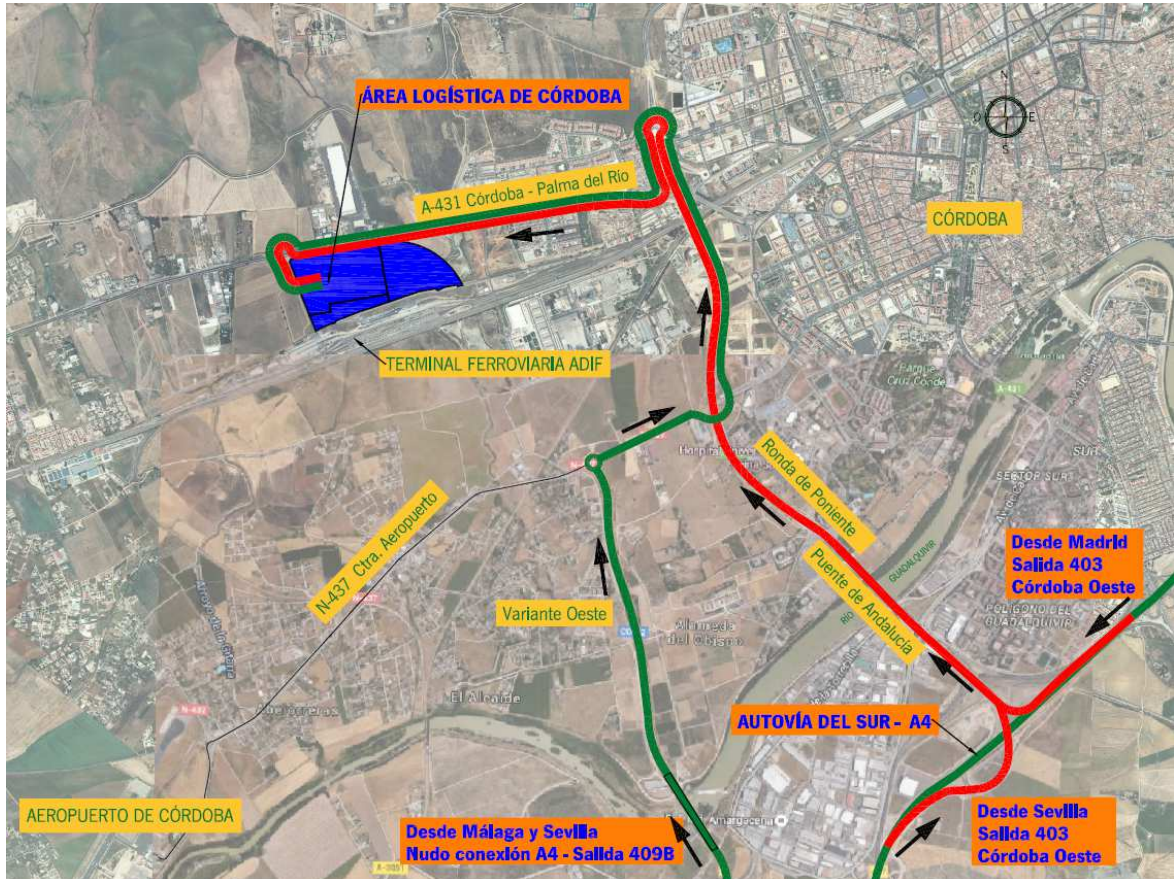
El acceso al Área Logística se realiza desde el actual vial de conexión a la Estación de Mercancías de ADIF desde la Carretera A-431 a través de una glorieta de acceso en su intersección.

La conexión con la A-4 (Autovía de Andalucía), se realiza mediante la Ronda de Poniente de Córdoba que permite que las salidas y entradas al Área Logística se realicen de forma continua en viales de doble carril en ambos sentidos, conectando con la A-437 y la 1ª fase de la Variante Oeste, CO-32, hasta la conexión con la Autovía de Madrid-Andalucía.

#### **Acceso futuro y definitivo:**

A medio plazo, cuando se ejecute la 2ª fase de la Variante Oeste que está en proyecto, el Área Logística de Córdoba tendrá conexión directa con la Autovía del Sur (A-4). Esta carretera de doble carril en ambos sentidos, denominada CO-32 será la variante que realizará la circunvalación de Córdoba por esta zona y conectará la Carretera de Palma del Río (A-431), donde se encuentra ubicado el Centro, con la antes citada Autovía del Sur (A-4) pasando por la carretera de acceso al Aeropuerto de Córdoba, la N-437.

# PLANO DE LOCALIZACIÓN Y ACCESO AL ÁREA LOGÍSTICA DE CÓRDOBA



### 5.3 ORDENACIÓN

En el plano nº2 e imagen adjunta se muestra la ordenación del ámbito del Área Logística.

Se busca una ordenación flexible, con parcelas de gran tamaño que permitan dar respuesta a la demanda de grandes operadores logísticos, basándose en los siguientes criterios:

- Establecimiento de un recinto cerrado con acceso controlado
- Instalación de una estación de servicio en la zona dotacional con posibilidad de servicio desde el interior y desde la A-431.
- Concentración de usos terciarios y de servicios en la zona dotacional con posibilidad de servicio desde el interior y desde la A-431.
- El viario se jerarquiza en dos niveles: un primer nivel, para establecer el sistema viario estructurante o básico que se considera vinculante, y un segundo nivel, para el viario interior complementario con carácter indicativo que permite definir y estructura al mismo tiempo macroparcelas de gran tamaño dotando a la ordenación de una gran flexibilidad.
- Una ordenación mallada y reticulada flexible, para una máxima optimización de los espacios, y que garantiza varias opciones de modularidad y desarrollo interior de cada macroparcela en respuesta a las necesidades de mercado.
- Dotación de aparcamiento de pesados y servicios al vehículo
- Lograr la mejor interoperatividad con el Centro Logístico de Adif en El Higuerón.

Con estos criterios se definen las siguientes zonas de ordenación:

Zonas	m <sup>2</sup>	%
Espacios Libres	48.377,52	13,57%
Red Viaria (estructurante)	57.877,19	16,24%
Parcelas Logísticas	193.580,61	54,31%
Aparcamiento Vehículos Pesados	32.429,65	9,10%
Centro de Servicios	8.418,48	2,36%
Estación de Servicio	5.711,18	1,60%
Servicios al vehículo	10.060,24	2,82%
<b>Sup. Total ámbito CTIM</b>	<b>356.454,87</b>	<b>100,00</b>
Viario de acceso al Centro y a la Terminal de ADIF	11.650,80	
<b>Sup. Total ámbito PGOU. SG-CTIM</b>	<b>368.105,67</b>	



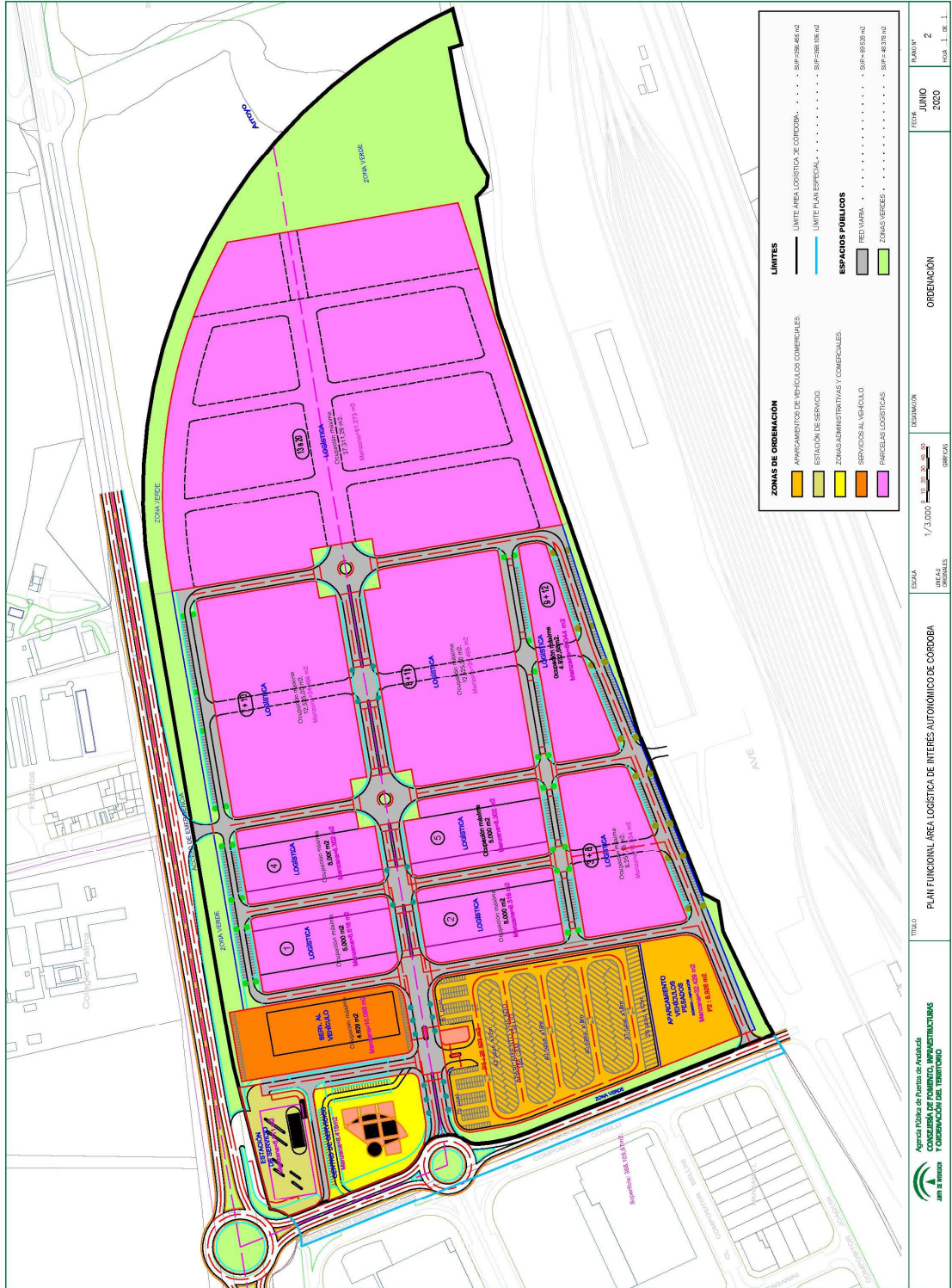
Esta distribución cumple con las estipulaciones establecidas en el artículo 16.3 de la Ley por la que se regulan las Áreas de Transporte de Mercancías en la Comunidad Autónoma de Andalucía, en el que se fijan las reservas mínimas para zonas verdes y zonas dotacionales.

En el caso de las zonas verdes y red viaria el artículo 18 de la Ley 1/1994, establece que el viario interior del recinto de carácter público se integrará en el dominio público. A esta reserva hay que añadir la destinada a espacios libres con un mínimo del 10% del Área Logística (excluido el viario).

Por otro lado, la Disposición Adicional Cuarta de la LOUA, dispone taxativamente, que en las Áreas de Transporte de Mercancías no serán de aplicación las reservas para dotaciones de su artículo 17 de la LOUA para equipamiento y aparcamiento.



# ÁREA LOGÍSTICA DE CÓRDOBA. PLANO Nº 2 ORDENACIÓN





## 6 PLAN DE UTILIZACIÓN DE ESPACIOS

### 6.1 NATURALEZA JURÍDICA DE LOS SUELOS

De acuerdo con lo previsto en el artículo 16 de la Ley 5/2001, el **Plan de Utilización de los Espacios** debe distinguir los espacios de dominio público de carácter dotacional, destinados a acoger actividades prestacionales y de servicios a las empresas del sector del transporte, de aquellas zonas patrimoniales destinadas al desarrollo de actividades logísticas propiamente dichas, cuya promoción, disposición y explotación se hayan de regir por el derecho privado.

En base a lo anterior, y teniendo en cuenta el carácter de interés autonómico que tiene el Área Logística de Córdoba, la naturaleza jurídica de los suelos que integran el ámbito de la actuación es la que se define a continuación.

Tienen consideración de **dominio público** de la Junta de Andalucía, adscrito a la Agencia Pública Puertos de Andalucía, y cuya promoción y gestión corresponde a la entidad instrumental Red Logística de Andalucía S.A, los siguientes suelos:

- La **red viaria** interior
- Los **espacios libres**, excluidos los citados viarios, que deben ocupar una superficie mínima del 10% del ámbito de la actuación.
- La **zona Dotacional**, constituida por las parcelas de uso administrativo y comercial, estación de servicio, aparcamiento de vehículos pesados y servicios al vehículo, con una superficie mínima del 15% del ámbito de la actuación.

El resto de los suelos, **las parcelas logísticas, tienen la consideración de no dotacionales, y por consiguiente de naturaleza patrimonial**, con las limitaciones al derecho de la propiedad que se derivan de la Ley 5/2001; destacando las siguientes:

- Vinculación a las determinaciones 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



Las parcelas logísticas urbanizadas podrán ser enajenadas, con las antedichas afecciones que se derivan del antedicho régimen y finalidad de un Área Logística de Interés Autonómico.

## **6.2 SUELOS DE NATURALEZA DEMANIAL**

### **6.2.1 Red viaria**

La red viaria estructurante, de titularidad autonómica, posee una superficie de 58.043,83 m<sup>2</sup>, excluyendo el viario de acceso al Centro y a la Terminal de Mercancías de ADIF. Este viario estructurante tendrá el carácter de vinculante en el instrumento urbanístico de desarrollo que ordene el ámbito (Plan Especial).

Aparte de este viario estructurante, en las macroparcelas se podrá definir un viario interior complementario, de acuerdo con la normativa que establezca el mismo instrumento urbanístico.

Las secciones de viario serán las definidas en el Plan Especial.

### **6.2.2 Espacios Libres**

Se han dispuesto un total de 48.377,52 m<sup>2</sup> de zonas verdes, lo cual supone el 13,57 % de la superficie bruta del centro, excluido el viario, por encima del mínimo del 10% que marca la Ley. Su distribución responde al criterio de servir de barrera paisajística entre las actividades propias del área logística y las de fuera del ámbito.

Estos suelos demaniales son también de titularidad autonómica.

### **6.2.3 Zona Dotacional**

Este suelo de naturaleza demanial, adscrito a la Agencia Pública Puertos de Andalucía, podrá otorgarse en régimen de concesión, o bien quedar sujeto a gestión directa por la Agencia Pública Puertos de Andalucía, o su instrumental Red Logística de Andalucía SA.

En total, la zona dotaciones suma una superficie de 56.564,90 m<sup>2</sup>, el 15,37% de la superficie del ámbito, cumpliendo con el mínimo del 15% que establece la Ley.

Esta zona está constituida por las siguientes parcelas:

#### **a) Centro de Servicios**

Se ha previsto dedicar una parcela de 8.405 m<sup>2</sup> para la construcción de un edificio de servicios administrativos, comerciales y de oficinas.



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, y alimentación.
- 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) 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.
- i) Servicios complementarios: restauración, comercio asociado, servicios financieros, seguros, comunicaciones, hostelería de servicio a transportistas, oficinas administrativas, gestión y contratación de cargas, etc.

#### **b) Estación de Servicio**

Se destina una parcela con una superficie de 5.700,39 m<sup>2</sup> para una estación de servicio, con los usos asociados: servicio de carburantes, aire y aceite, venta de suministros y lubricantes, servicios complementarios, como : restauración y pequeño comercio destinado a los usuarios, etc.

#### **c) Servicios al vehículo**

Son naves pequeñas destinadas a talleres especializados de reparación de vehículos industriales, instalaciones de exposición y venta de vehículos, tiendas de repuestos, neumáticos, etc..

Esta parcela tiene una superficie de 10.027,46 m<sup>2</sup>, correspondiendo la totalidad de la misma a la primera fase de urbanización.

#### **d) Aparcamiento de pesados**

Destinado al estacionamiento de vehículos comerciales y pesados, con una superficie de 32.431,75 m<sup>2</sup>, correspondiendo 25.555,75 m<sup>2</sup> a la primera



fase de urbanización, con capacidad aproximada total de 350 vehículos pesados, siendo aproximadamente 200 plazas las que estarán disponibles al término de la primera fase de urbanización

Este suelo, al constituir un servicio esencial del centro, tiene carácter público, por lo que será explotado directamente por la entidad gestora del centro o por una empresa concesionaria de la actividad.

Por otro lado, en el entorno del edificio de servicios se han dispuesto aproximadamente 60 plazas de aparcamientos de vehículos y en los laterales de los viales principales se han preparado igualmente zonas de aparcamiento, que completarán la dotación de plazas de aparcamiento previstas en el Recinto.

### **6.3 SUELOS DE NATURALEZA PATRIMONIAL**

Como se ha señalado, la promoción, disposición y explotación de estos suelos se regirán por el derecho privado y podrán ser enajenadas, con las afecciones que se derivan del régimen y finalidad de un Área Logística de Interés Autonómico.

#### **6.3.1 Parcelas logísticas.**

El suelo destinado a usos específicamente logísticos es de 193.568,44m<sup>2</sup>, distribuidos en 9 parcelas, de diferentes tamaños. En cualquier caso, este número de parcelas es orientativo ya que se podrían segregar parcelas para dar lugar a otras de menor tamaño.

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) Procesos ligeros de transformación, no contaminantes, siempre que destinen al menos un 40% de la superficie edificada a las actividades logísticas y de transporte asociadas a dicha actividad (sujeto a la realización del trámite de evaluación ambiental que en su caso marque la legislación vigente).
- c) Aparcamiento de Vehículos Pesados de uso particular, con los servicios correspondientes: vestuarios, oficinas, taquillas, autolavados, talleres adjuntos, básculas, etc.

Las naves logísticas se construirán según los criterios de edificabilidad de cada parcela, de acuerdo con la normativa del Plan Especial, conservando en cualquier caso las distancias mínimas a los viales que permitan una adecuada funcionalidad de las actividades logísticas.

En función de las circunstancias del mercado la entidad pública encargada de la gestión del centro podrá promover instalaciones logísticas en régimen de alquiler o confiar su promoción a la iniciativa privada.

#### **6.4 EDIFICACIONES**

Las condiciones para la ejecución de las edificaciones del centro, tanto de sus características físicas como de ocupación de cada parcela serán las que se señalen en la normativa del Plan Especial, y estarán sujetas asimismo a lo establecido al respecto y en materia de señalización y rotulación en el Reglamento de Régimen Interno del Área Logística aprobado (Anexo nº4).



## 6.5 CUADRO RESUMEN DE SUPERFICIES Y USOS

Zonas	m <sup>2</sup>	%
<b>SUELOS DE NATURALEZA DEMANIAL</b>		
Zona Verde	48.377,52	13,57%
Red Viaria	57.877,19	16.24%
Zona Dotacional	56.619,55	15,88%
<b>SUELOS DE NATURALEZA PATRIMONIAL</b>		
Parcelas Logísticas	193.580,61	54,31%
<b>Sup. Total ámbito CTIM</b>	<b>356.454,87</b>	<b>100,00</b>
Viario de acceso al Centro y a la Terminal de ADIF	11.650,80	
<b>Sup. Total ámbito PGOU. SG-CTIM</b>	<b>368.105,67</b>	

## 6.6 FICHAS DE PARCELAS

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

Parcela	Uso principal	Superficie total (m <sup>2</sup> )	Fase
Centro Servicios	Oficinas y Comercial	8.418,48	1 <sup>a</sup>
Servicios al Vehículo	Talleres y repuestos	10.060,24	1 <sup>a</sup>
Estación de Servicio	Suministro carburantes	5.711,18	1 <sup>a</sup>
P-1	Aparcamiento	25.501,65	1 <sup>a</sup>
P-2	Aparcamiento	6.928,00	3 <sup>a</sup>
L-1	Logístico	8.516,13	1 <sup>a</sup>
L-2	Logístico	8.516,13	1 <sup>a</sup>
L-4	Logístico	8.302,11	1 <sup>a</sup>
L-5	Logístico	8.302,11	1 <sup>a</sup>
L-(3+6)	Logístico	11.634,40	3 <sup>a</sup>
L-(7+10)	Logístico	24.496,03	1 <sup>a</sup>
L-(8+11)	Logístico	24.496,03	1 <sup>a</sup>
L-(9+12)	Logístico	8.044,11	3 <sup>a</sup>
L-(13-20)	Logístico	91.273,56	2 <sup>a</sup>

En el Anexo n.º 2 se muestran las fichas de las parcelas.



# ÁREA LOGÍSTICA DE CÓRDOBA. PLANO Nº3 PLAN DE UTILIZACIÓN DE ESPACIOS



## 7 PROGRAMACIÓN DE LA ACTUACIÓN.

El primer Plan Funcional del centro previó su desarrollo en tres fases. De esta forma se buscaba, por un lado, distribuir en el tiempo el volumen de inversión necesario para acometer la urbanización completa, y por otro, acompasar la oferta de suelo logístico puesta en el mercado con la evolución de la demanda del sector.

Las actuaciones correspondientes a estas tres fases definidas son las siguientes:

	Total	Fase 1	Fase 2	Fase 3
Zonas Verdes	48.377,52	9.507,49	34.827,68	4.042,55
Red Viaria	57.877,19	46.233,29	928,63	10.715,04
Parcelas Logísticas	193.580,61	82.628,54	91273,56	19.678,51
Aparcamientos	32.429,65	25.501,65		6.928,00
Ofic. Y Com (OC)	8.418,48	8.418,48		
Est. Serv (ES)	5.711,18	5.711,18		
Serv. Tte (ST)	10.060,24	10.060,24		
<b>Sup. Total ámbito CTIM</b>	<b>356.454,87</b>	<b>188.060,87</b>	<b>127.029,87</b>	<b>41.364,10</b>
Viario de acceso al CTIM y a la Terminal de ADIF	11.550,98			
<b>Sup. Total ámbito PGOU. SG. CTIM</b>	<b>368.105,67</b>			

Las dos primeras fases debían desarrollarse en un horizonte temporal de ocho años, y la tercera, a partir del noveno año, siempre que el grado de ocupación del centro lo justificase.

Las obras de la 1ª fase finalizaron en el año 2010, entrando en servicio a finales de ese mismo año.

Lamentablemente, el inicio de la crisis económica, que produjo una contracción de la demanda de instalaciones logísticas generalizada, y las rigideces en la fórmula de comercialización derivadas del anterior marco normativo, han dado como resultado que diez años después de la inauguración del centro no se haya alcanzado el nivel de ocupación esperado. A día de hoy el nivel de ocupación de la 1ª fase es de sólo el 47%.

### 7.1 DESARROLLO PREVISTO

La aprobación del presente Plan Funcional, que viene a solventar en gran medida estas rigideces, y el escenario económico favorable que se prevé en los próximos años, permiten dibujar un nuevo horizonte temporal que contempla el desarrollo de la totalidad del área logística en ocho años a partir del 2020:

**1ª Fase:**

Como se ha señalado, esta fase entró en servicio en 2010, alcanzando en 2020 el 47% de ocupación. En esta nueva programación se espera alcanzar el 100% de ocupación en el horizonte de 2023.

**2ª Fase:**

Desde el año 2024 al año 2027. Con un desarrollo similar al previsto en la fase anterior y una superficie de actuación prevista de 127.029,87 m<sup>2</sup>, ampliando la superficie de zonas verdes y la superficie logística.

**3ª Fase:**

Su desarrollo está condicionado a cómo evolucione la comercialización de la Fase 2, pudiéndose solapar su desarrollo con ésta, o iniciarla a partir del año 2028 si el nivel de ocupación del centro lo justifica. Tiene una superficie de actuación prevista de 41.204,14 m<sup>2</sup>, completando la superficie de zonas verdes y superficie logística.

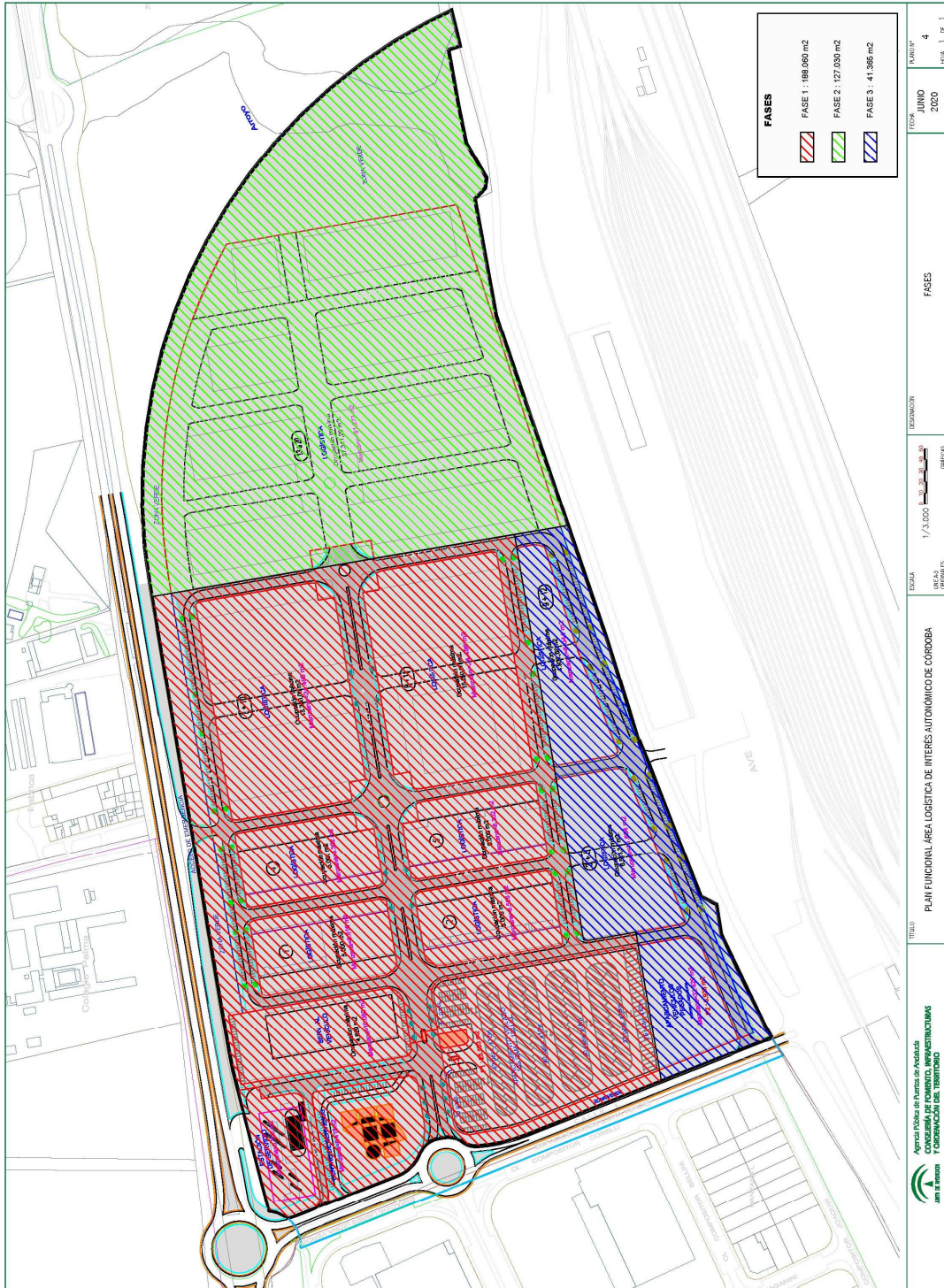
<b>HORIZONTE</b>	<b>PLAZO ESTIMATIVO</b>	<b>OBJETIVOS</b>
<b>1ª FASE</b>	2020-2023	Consolidación de la 1ª fase, ya ejecutada, comercializando la totalidad del suelo disponible para alcanzar el 100% de ocupación
<b>2ª FASE</b>	2024-2027	Lanzamiento y ejecución de la 2ª Fase, comercializando la totalidad del suelo.
<b>3ª FASE</b>	2028 en adelante	Lanzamiento y ejecución de la 3ª Fase, iniciando la comercialización. En función de la demanda se ejecutará el vial de conexión con las instalaciones ferroviarias de Adif en El Higuero.

## **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.

# ÁREA LOGÍSTICA DE CÓRDOBA. PLANO Nº 4

## FASES DE DESARROLLO





## **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.

RED LOGÍSTICA DE ANDALUCÍA S.A., es una entidad mercantil dependiente de la Agencia Pública de Puertos de Andalucía, en su condición de accionista mayoritaria de la misma, a través de la cual se articula la dirección y gestión del Área Logística de Interés Autonómico de Córdoba.

A tal fin, se otorgó el correspondiente título a favor de Parque Logístico de Córdoba S.A., con fecha 13 de febrero de 2006, por plazo de 50 años, que fue ampliado a todo el ámbito del área el 24 de marzo de 2008.

Parque Logístico de Córdoba S.A. se integró a finales del 2010, mediante un proceso de fusión por absorción, en la actual titular, RED LOGÍSTICA DE ANDALUCÍA S.A.

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

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

Se incluye en este apartado un resumen del estudio de viabilidad económico-financiera, conforme al artículo 12.2 de la Ley 5/2001, realizado con el fin de asegurar que existe un retorno mínimo para las inversiones públicas realizadas y que el proyecto del Área Logística Córdoba es viable desde un punto de vista económico. En el Anexo nº3 se incluyen las tablas del modelo.

La realización de este estudio económico-financiero lleva necesariamente a tener que asumir una serie de hipótesis: coste de urbanización, calendario de comercialización y productos, precios, etc.

El objetivo del análisis es mostrar la viabilidad de la actuación en el marco establecido para las variables del modelo, pero no conlleva, en ningún caso, una voluntad por parte del promotor de establecer mediante el Plan Funcional los valores de estas variables.

Los precios de referencia tomados para la estimación de los ingresos se han establecido en función de la situación del mercado en el momento de realizar el estudio previo de viabilidad, sin perjuicio de que la entidad responsable de la gestión, encargada de la comercialización del área logística, pueda fijar en cada momento, y de acuerdo con sus criterios y normativa interna, los precios de salida al mercado.

En este caso el estudio parte de las inversiones y resultados de explotación realizados en la 1ª fase del área, cuyo desarrollo se inició en el 2003 con la compra de los terrenos, hasta 2020.

A partir del 2020 el estudio realiza una proyección de flujos, incluyendo el desarrollo de la fase 2 y 3, hasta el 2040.

### 9.1 CRITERIOS GENERALES

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

- Plazo: 20 años. En el caso las fases 2 y 3 se han considerado los años de inicio de las obras, 2022 y 2027 respectivamente. Inflación interanual 1%.
- Tasa de descuento 3%
- 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 Superficie total disponible

El Plan General de Ordenación Urbana de Córdoba incorpora la calificación de los terrenos soporte del Área Logística de Córdoba, con una superficie bruta de 368.104 m<sup>2</sup>.

### 9.2.2 Distribución funcional

La asignación de superficies a los diferentes contenidos funcionales previstos en el Área Logística es la siguiente.

Zonas	m <sup>2</sup>	%
Espacios Libres	48.377,52	13,57%
Red Viaria (estructurante)	57.877,19	16,24%
Parcelas Logísticas	193.580,61	54,31%
Aparcamiento Vehículos Pesados	32.429,65	9,10%
Centro de Servicios	8.418,48	2,36%
Estación de Servicio	5.711,18	1,60%
Servicios al vehículo	10.060,24	2,82%
<b>Sup. Total ámbito CTIM</b>	<b>356.454,87</b>	<b>100,00</b>
Viario de acceso al Centro y a la Terminal de ADIF	11.650,80	
<b>Sup. Total ámbito PGOU. SG-CTIM</b>	<b>368.105,67</b>	

De acuerdo con el Plan Especial, el coeficiente de aprovechamiento bruto, relación entre parcelas urbanizadas y la superficie total, se establece en 0.69, valor medio de referencia, comparable con los valores habituales en el desarrollo de estos proyectos.

### 9.2.3 Adquisición de terrenos

Los terrenos necesarios para el desarrollo del CTM se obtuvieron en 2003 a través del Ayuntamiento de Córdoba que los puso a disposición de PALCOSA. El coste total ascendió a 5.031.778 €.

### 9.2.4 Urbanización de los terrenos e Inversión

La urbanización de la 1ª fase del Área Logística, incluyendo la ejecución de las conexiones exteriores de las redes de servicios, se realizó entre los años 2008 y 2009, con un coste total de 10.712.770 €.

Los costes de urbanización de la 2ª, cuyas obras se iniciarán en 2022, y 3ª fase, con inicio en 2027, se han estimado en 1.218.236 € y 601.874 €, respectivamente.

Fase	Medición	COSTE (€)
Urbanización 1 Fase	188.060,87	10.712.770
Urbanización 1 Fase	127.029,87	1.218.236
Urbanización 1 Fase	41.364,10	601.874

### 9.2.5 Superficie Logística Urbanizada.

La superficie de parcela logística total, que conforme al Plan de Utilización de Espacios del Plan Funcional es de naturaleza patrimonial, es de 193.568,44 m2.

### 9.2.6 Costes de Construcción

Desde la inauguración del centro en 2010, la sociedad gestora ha promovido un total de 4 naves logísticas modulares, la última finalizada en 2018. Los costes de cada una de ellas figuran en la tabla siguiente.

Además, se considera que la entidad gestora invertirá en 2020 en la construcción de una nave modular de servicios al transporte en la zona dotacional.

	Medición (m2)	COSTE (€)	Año
Naves log. Multicliente L-1	5.000	1.452.002	2009
Naves log. Multicliente L-2	5.000	3.109.817	2011
Naves log. Multicliente L-4	5.000	2.408.413	2013
Naves log. Multicliente L-5	5.000	2.078.535	2017
Nave Servicios al transporte	4.000	1.100.000	2022

### 9.2.7 Gastos de Explotación

Los Gastos de Explotación se apoyan en las cuentas de la sociedad gestora del centro obtenidas para el Área Logística de Córdoba desde su inauguración en 2010. Los gastos de explotación anuales ascienden a 370.000€.

## 9.2.8 Resumen de Inversiones y Gastos hasta 2040

INVERSIONES Y COSTES TOTALES				
Concepto	Unidad	Precio Unitario	Costes Totales Anuales	Costes Totales
<b>INVERSIONES</b>				<b>27.713.426</b>
Costes de Suelo	m2	14		5.031.778
Costes de Urbanización	ud	12.532.880		12.532.880
Costes de Construcción	ud	10.148.768		10.148.768
<b>COSTES ASOCIADOS A INVERSIONES</b>				<b>1.662.806</b>
Proyectos, DO y Estudios Técnico	ud	1.662.806		1.662.806
<b>GASTOS DE EXPLOTACION</b>			<b>370.000</b>	<b>7.400.000</b>
Personal	ud		130.000	2.600.000
Seguridad	ud		120.000	2.400.000
Reparaciones, Mantenimiento y Lir	ud		100.000	2.000.000
Suministros y Otros	ud		20.000	400.000
<b>TOTAL INVERSIONES Y GASTOS</b>				<b>36.776.231,16 €</b>
<b>TOTAL SIN COSTES DE SUELO</b>				<b>31.744.453,31 €</b>

## 9.2.9 Oferta de Productos, Precios e Ingresos hasta 2040

Las hipótesis que se han adoptado para la estimación de los ingresos y los ingresos totales que se obtienen en el periodo de veinte años son los siguientes:

INGRESOS TOTALES				
Producto	Unidad	Medición	Precio	Ingresos Totales (Escenario Tendencial)
<b>VENTA DE PARCELAS</b>				<b>21.812.570</b>
Venta de Parcela		159.944	110	17.593.858
Comunidad	m2	159.944	1,56	4.218.712
<b>EXPLOTACIÓN POR LA SOCIEDAD</b>				<b>43.643.888</b>
<b>Naves Logísticas</b>				<b>23.960.432</b>
Alquiler	m2	20.000	42,00	23.100.000
Comunidad	m2	20.000	1,56	860.432
<b>Naves Servicios Tte.</b>				<b>10.803.359</b>
Alquiler	m2	10.027	60,00	10.528.833
Comunidad	m2	10.027	1,56	274.526
<b>Aparcamiento Vehículos</b>				<b>4.637.740</b>
Alquiler	m2	32.432	7,00	4.637.740
Comunidad	m2	32.432	1,56	0
<b>DERECHO DE SUPERFICIE</b>				
<b>Estación de Servicio</b>				
Alquiler	m2	5.700	100.000,00	3.000.000
Comunidad	m2	5.700	1,56	267.534
<b>Edificio Administrativo y comercial</b>				<b>4.242.357</b>
Alquiler	m2	8.405	25,00	3.992.518
Comunidad	m2	8.405	1,56	249.839
<b>TOTAL INGRESOS</b>				<b>65.456.458</b>

(\*) En el aparcamiento de vehículos pesados. se considera una explotación con niveles de ingresos variables, de acuerdo con las plazas disponibles, la ocupación media y un precio por m<sup>2</sup>.

Los productos considerados son:

- Venta de parcela logística urbanizada
- Alquiler de nave con oficina (área logística y servicios al vehículo)
- Alquiler de suelo para estación de servicio y edificio administrativo y comercial
- Aparcamiento de pesados

### 9.2.10 Otros Ingresos

En esta partida se consideran los ingresos debidos a la cuota que se implante de Comunidad.

La cuota establecida para el Área Logística de Córdoba es de 1,59 euros/m<sup>2</sup> de producto comercializable y mes.

### 9.2.11 Otros aspectos a considerar

Para completar los datos necesarios, relacionados con otros costes: proyectos, licencias de obra, declaración de obra nueva, direcciones de obra, seguros, etc., se utilizan los coeficientes habituales en proyectos de estas características, situándose en un 2% del volumen de inversión en cada caso.

## 9.3 CRITERIOS FINANCIEROS

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

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 en el momento de realizar el estudio.

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 de Córdoba 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 Provincia 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.

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.

El valor residual del proyecto trata de reflejar el valor que tendría la empresa al finalizar el período de estudio tratando de recoger la capacidad de ésta para la generación de beneficios en el futuro. Este valor ha sido añadido a los flujos de explotación, incluyendo el valor de las inversiones no amortizadas al final del período más el coste de suelo.

#### 9.4 RITMO DE INVERSIONES Y COMERCIALIZACIÓN.

Este aspecto es esencial ya que es el que condiciona los ritmos de financiación y de obtención de resultados que asegurarán la viabilidad del centro. En el Anexo nº3 se incluyen las tablas con el calendario estimado de inversiones y el ritmo de comercialización.



## 9.5 RESULTADOS

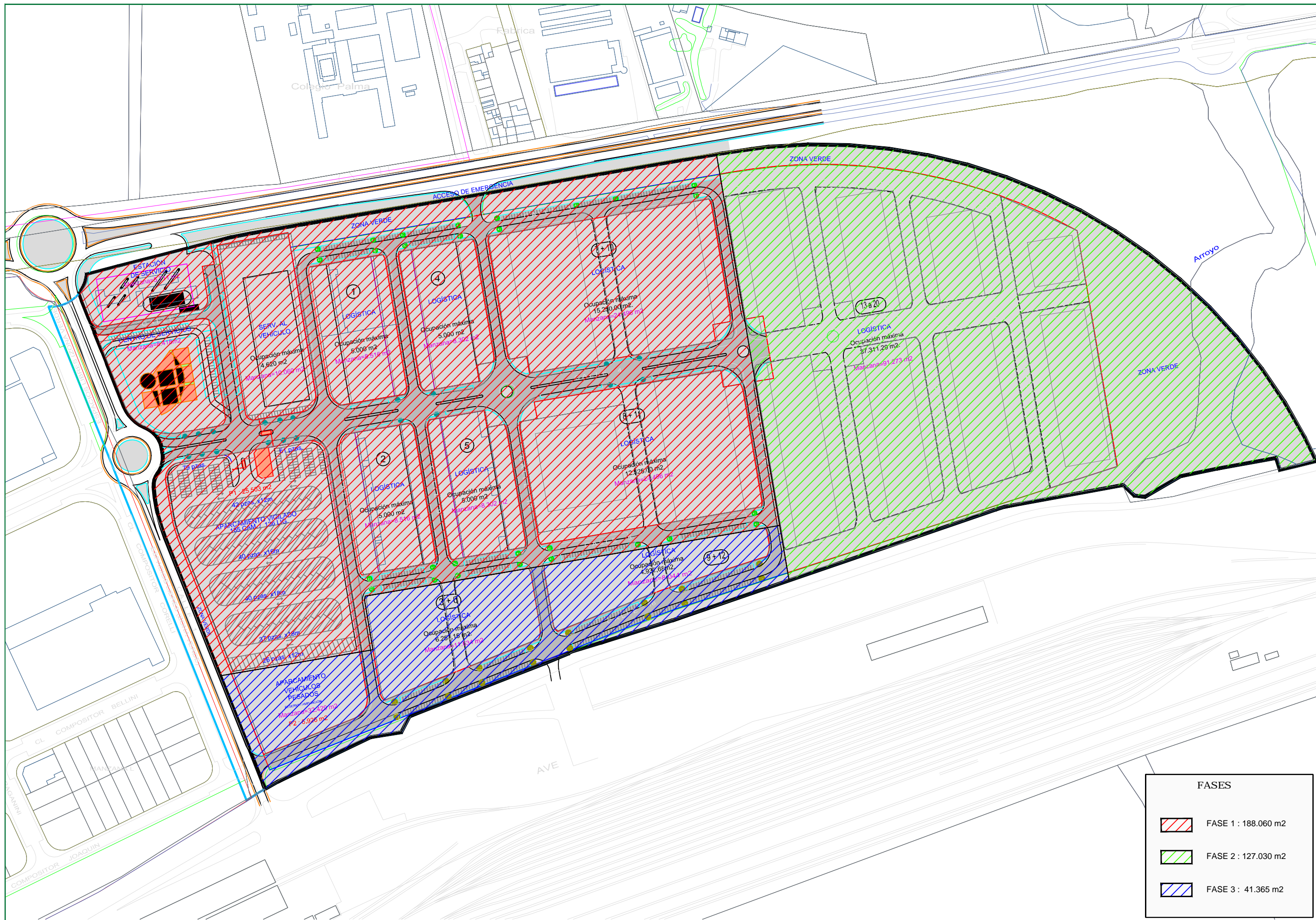
Con el modelo anteriormente expuesto, analizando los flujos de caja desde el 2003, año de compra de los terrenos, hasta el año 2040 se obtiene un Valor Actual Neto, con una tasa de descuento del 3%, de 2.038.275 €, y una Tasa Interna de Retorno del 3,3%.

<b>RESULTADOS ANTES DE FINANCIACION. ESCENARIO TENDENCIAL</b>	
<b>VAN</b> <b>3,00 %</b>	<b>2.039.384</b>
<b>TIR</b>	<b>3,3%</b>

Estos valores ponen de manifiesto la viabilidad económica de la actuación.

**ANEXOS**

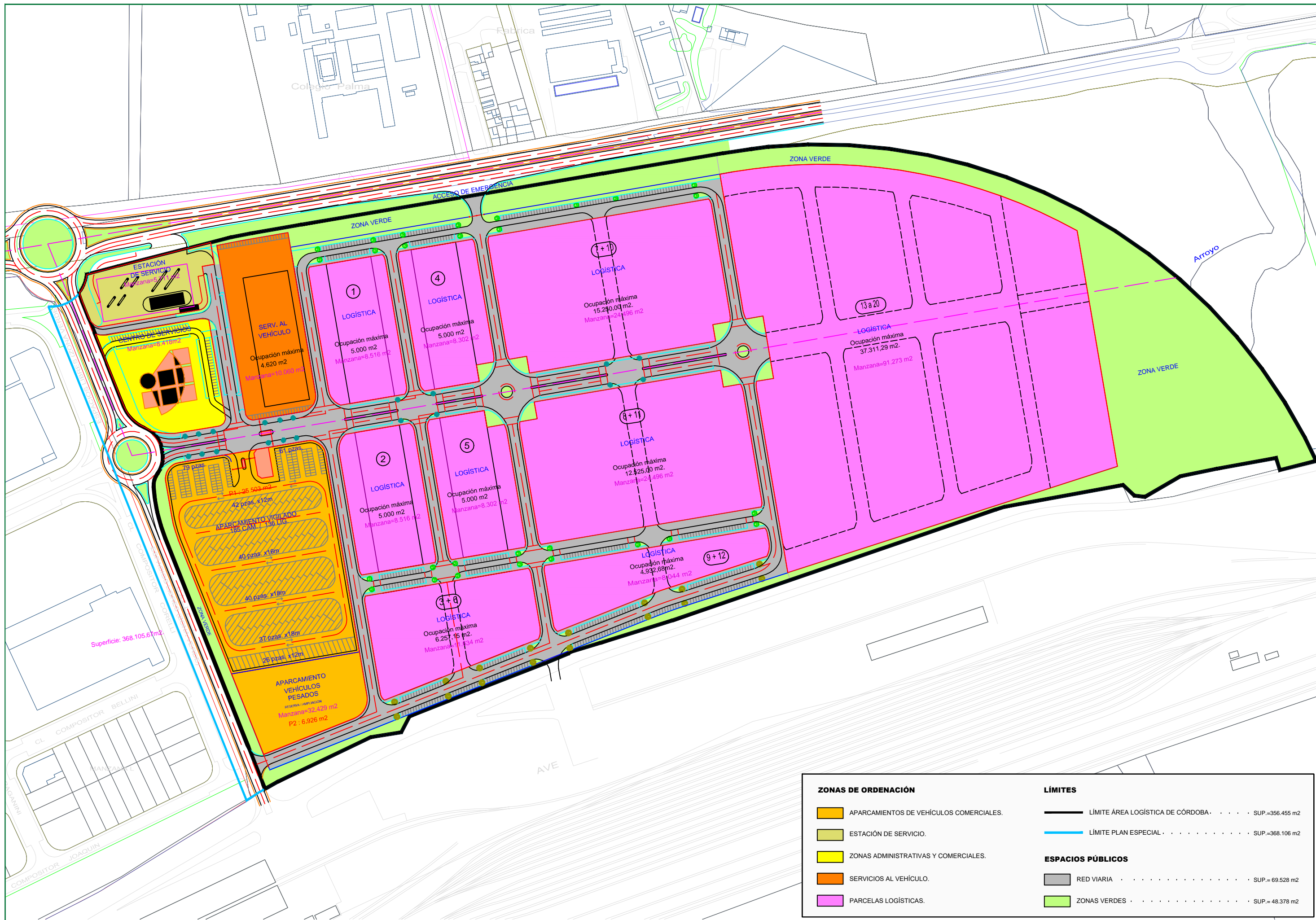
**ANEXO N° 1**  
**Planos**

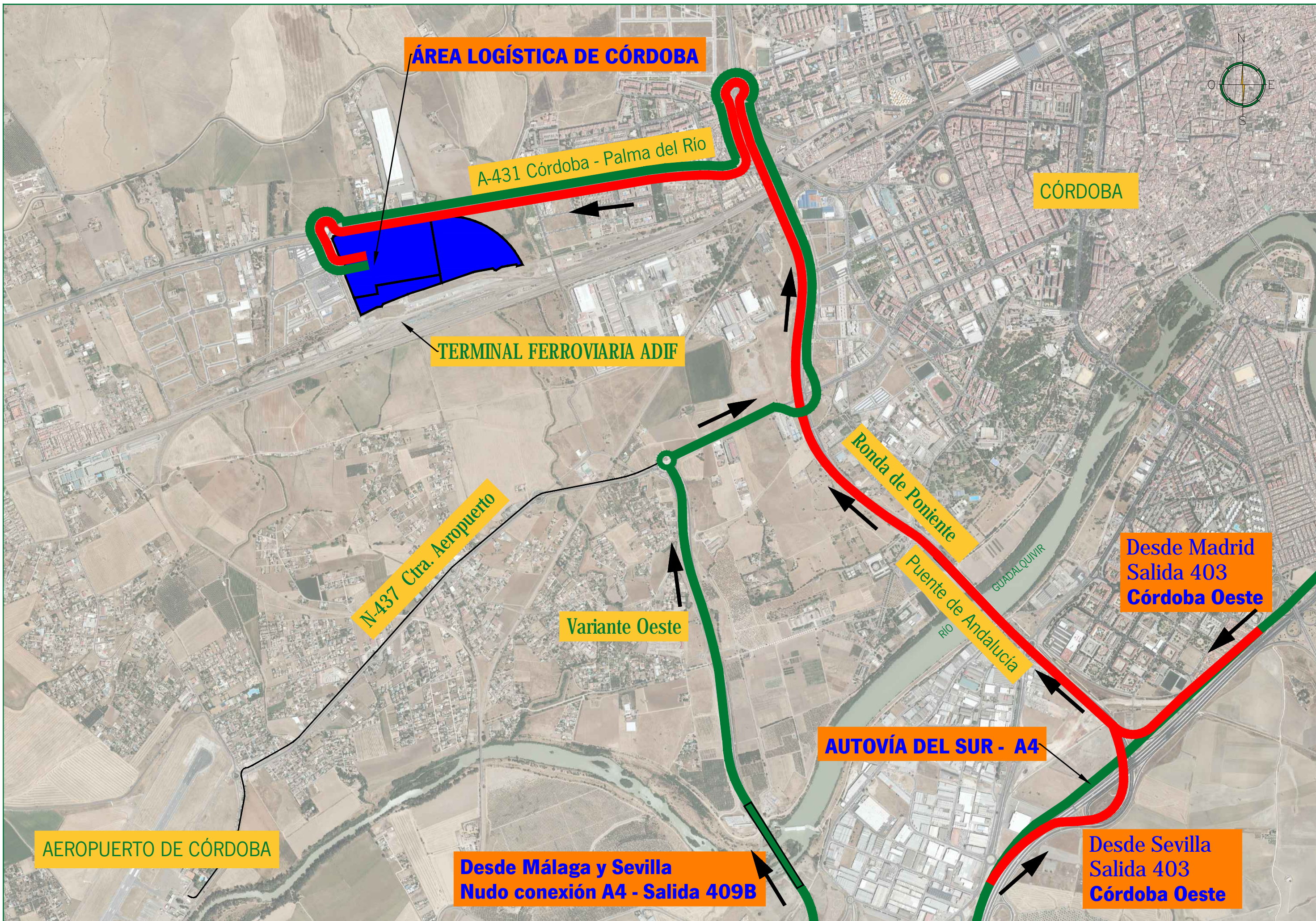


FASES	
	FASE 1 : 188.060 m <sup>2</sup>
	FASE 2 : 127.030 m <sup>2</sup>
	FASE 3 : 41.365 m <sup>2</sup>



SUELOS DEMANIALES	
<span style="display:inline-block; width:15px; height:10px; background-color:yellow; border:1px solid black;"></span>	ZONAS DOTACIONALES
<span style="display:inline-block; width:15px; height:10px; background-color:gray; border:1px solid black;"></span>	RED VIARIA
<span style="display:inline-block; width:15px; height:10px; background-color:lightgreen; border:1px solid black;"></span>	ZONAS VERDES
SUELOS PATRIMONIALES	
<span style="display:inline-block; width:15px; height:10px; background-color:lightblue; border:1px solid black;"></span>	PARCELAS LOGISTICAS





**ÁREA LOGÍSTICA DE CÓRDOBA**

A-431 Córdoba - Palma del Río

CÓRDOBA

TERMINAL FERROVIARIA ADIF

N-437 Ctra. Aeropuerto

Variante Oeste

Ronda de Poniente

Ponte de Andalucía

Desde Madrid  
Salida 403  
Córdoba Oeste

AUTOVÍA DEL SUR - A4

Desde Sevilla  
Salida 403  
Córdoba Oeste

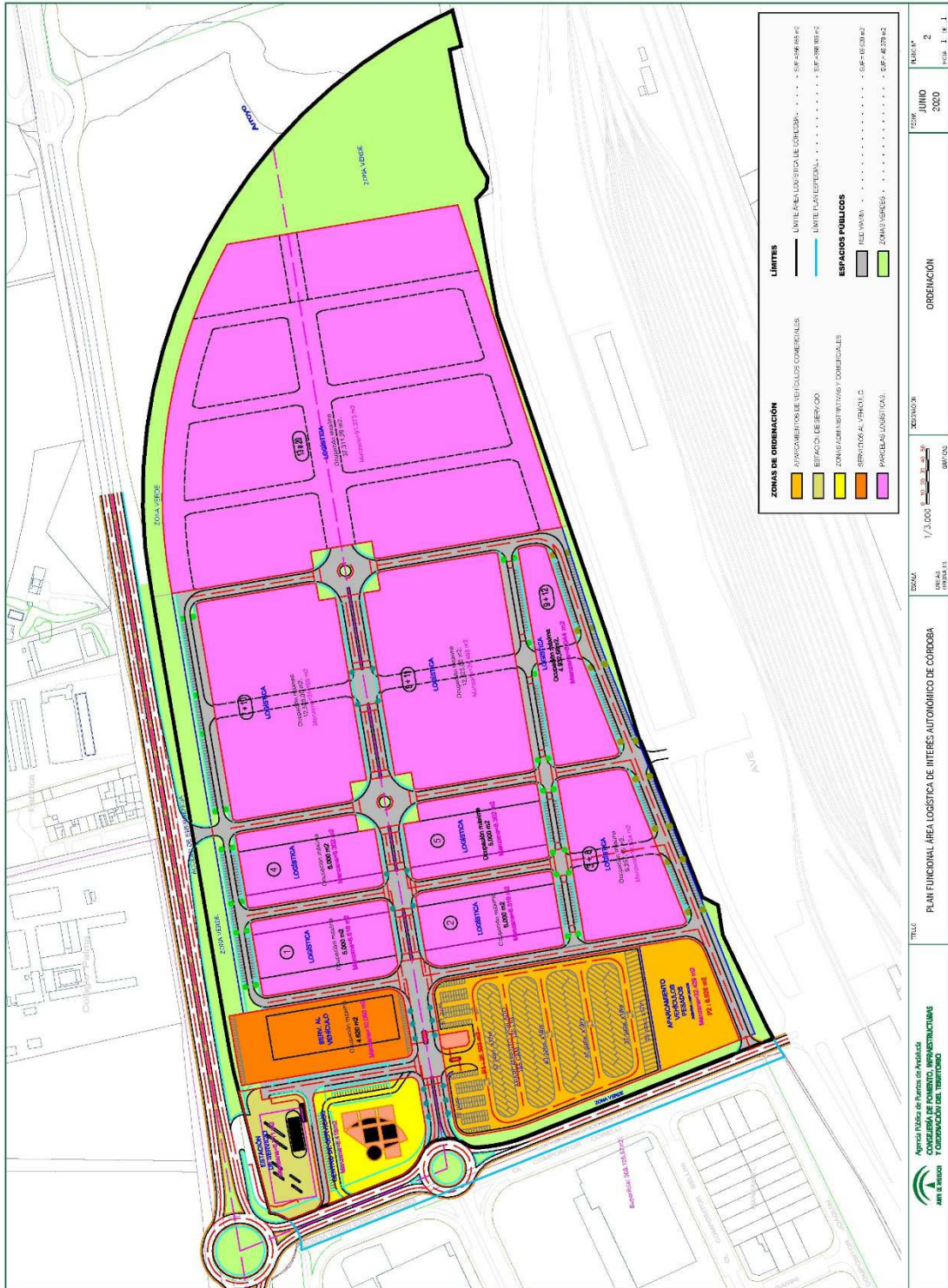
AEROPUERTO DE CÓRDOBA

Desde Málaga y Sevilla  
Nudo conexión A4 - Salida 409B

**ANEXO N° 2**  
**Fichas de parcelas**



**PLANO PARCELARIO**





## FICHA DE CARACTERÍSTICAS DE LAS PARCELAS

PARCELA	CENTRO DE SERVICIOS	1ª FASE
ZONAS	ZONA DOTACIONAL	

SUPERFICIE TOTAL:	8.418,48 m <sup>2</sup>
-------------------	-------------------------

### CONDICIONES URBANÍSTICAS

Según Normativa Plan Especial del Sistema General vigente

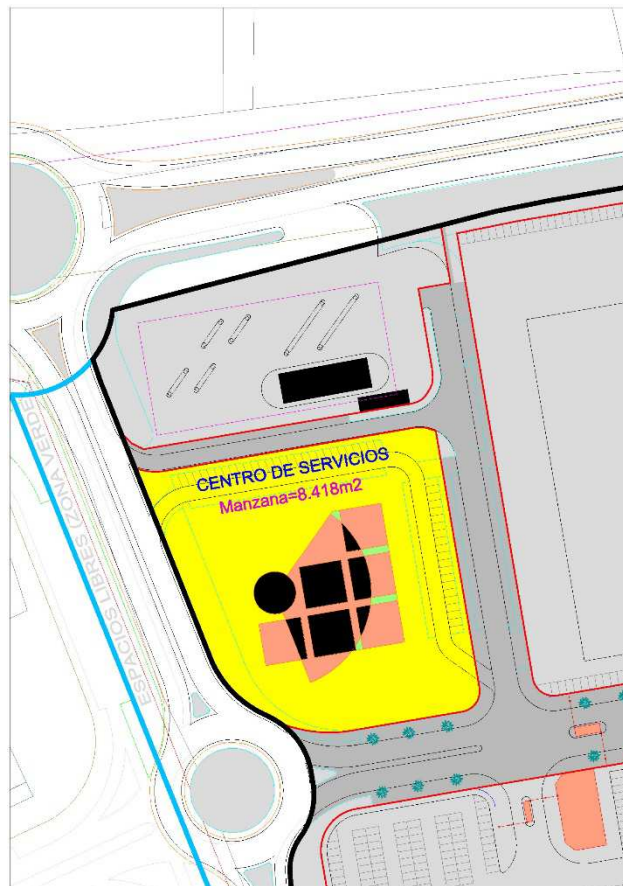
### USOS

Uso principal: Administrativo y Comercial

Usos compatibles: Oficinas, hostelería, locales comerciales y restauración.

### NATURALEZA JURÍDICA DEL SUELO

Suelo Demanial adscrito a la Agencia Pública de Puertos de Andalucía





## FICHA DE CARACTERÍSTICAS DE LAS PARCELAS

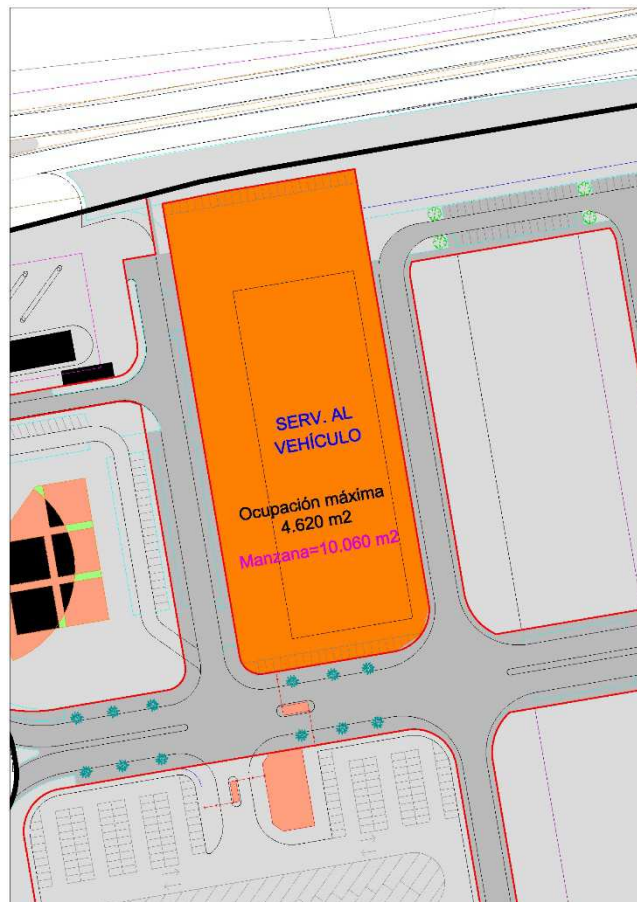
PARCELA	SERVICIOS AL VEHÍCULO	1ª FASE
ZONAS	ZONA DOTACIONAL	

SUPERFICIE TOTAL:	10.060,24 m <sup>2</sup>
-------------------	--------------------------

<b>CONDICIONES URBANÍSTICAS</b>
Según Normativa Plan Especial del Sistema General vigente

<b>USOS</b>
Uso principal: Servicios al los vehículos, concesionarios y talleres.
Usos compatibles: Instalaciones de oficinas propias de las empresas.

<b>NATURALEZA JURÍDICA DEL SUELO</b>
Suelo Demanial adscrito a la Agencia Pública de Puertos de Andalucía





## FICHA DE CARACTERÍSTICAS DE LAS PARCELAS

PARCELA	ESTACIÓN DE SERVICIO	1ª FASE
ZONAS	ZONA DOTACINAL	

SUPERFICIE TOTAL:	5.711,18 m <sup>2</sup>
-------------------	-------------------------

### CONDICIONES URBANÍSTICAS

Según Normativa Plan Especial del Sistema General vigente

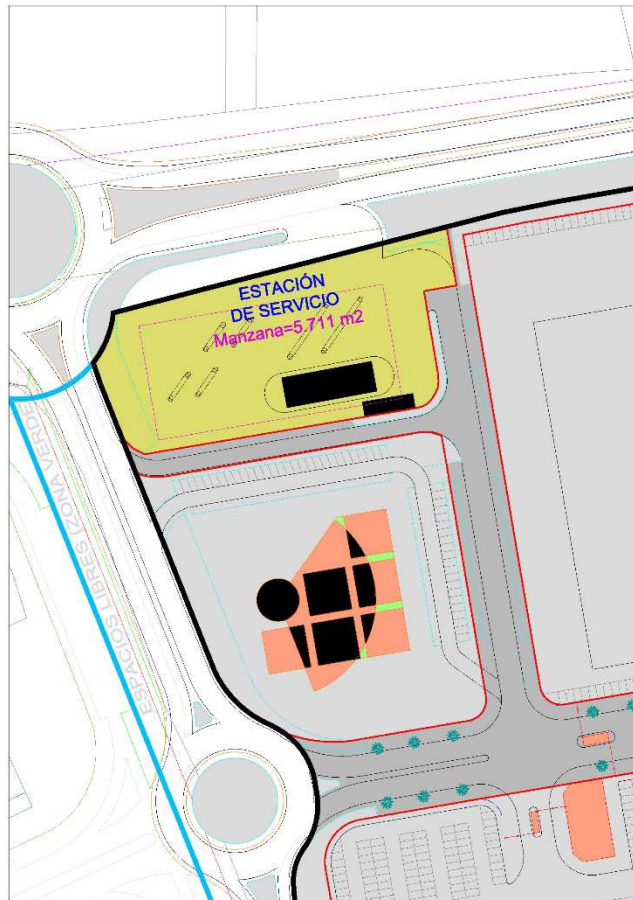
### USOS

Uso principal: Suministro de combustible y servicios a los vehículos.

Usos compatibles: Oficinas propias y comercial

### NATURALEZA JURÍDICA DEL SUELO

Suelo Demanial adscrito a la Agencia Pública de Puertos de Andalucía





## FICHA DE CARACTERÍSTICAS DE LAS PARCELAS

PARCELA	APARCAMIENTO VEHÍCULOS PESADOS P-1	1ª FASE
ZONAS	ZONA DOTACIONAL	

SUPERFICIE TOTAL:	25.501,65 m <sup>2</sup>
-------------------	--------------------------

<b>CONDICIONES URBANÍSTICAS</b>
Según Normativa Plan Especial del Sistema General vigente

<b>USOS</b>
Uso principal: Aparcamiento de vehículos comerciales.
Usos compatibles: instalaciones de control.

<b>NATURALEZA JURÍDICA DEL SUELO</b>
Suelo Demanial adscrito a la Agencia Pública de Puertos de Andalucía





## FICHA DE CARACTERÍSTICAS DE LAS PARCELAS

PARCELA	APARCAMIENTO VEHÍCULOS PESADOS P-2	3ª FASE
ZONAS	ZONA DOTACIONAL	

SUPERFICIE TOTAL:	6.928,00 m <sup>2</sup>
-------------------	-------------------------

### CONDICIONES URBANÍSTICAS

Según Normativa Plan Especial del Sistema General vigente

### USOS

Uso principal: Aparcamiento de vehículos comerciales.

Usos compatibles: instalaciones de control.

Uso permitido: Uso vinculado al transporte intermodal (Depot de contenedores y UTIS)

### NATURALEZA JURÍDICA DEL SUELO

Suelo Demanial adscrito a la Agencia Pública de Puertos de Andalucía





## FICHA DE CARACTERÍSTICAS DE LAS PARCELAS

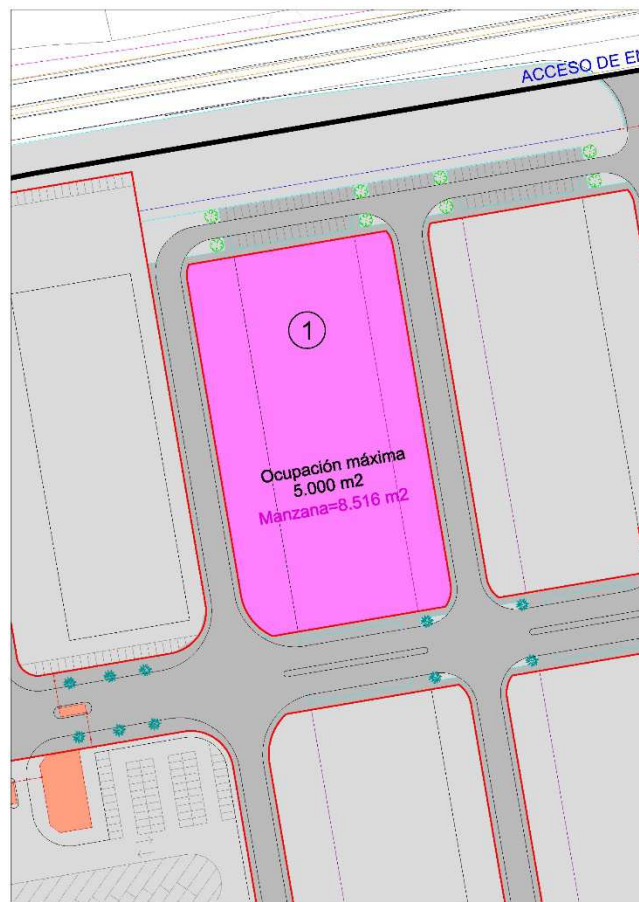
PARCELA	L-1	1ª FASE
ZONA	ZONA PARCELAS LOGÍSTICAS	

SUPERFICIE TOTAL:	8.516,13 m <sup>2</sup>
-------------------	-------------------------

<b>CONDICIONES URBANÍSTICAS</b>
Según Normativa Plan Especial del Sistema General vigente

<b>USOS</b>
Uso principal: Funciones logísticas (actividades según Plan de Utilización de Espacios)
Usos compatibles: Instalaciones de oficinas propias de las empresas.

<b>NATURALEZA JURÍDICA DEL SUELO</b>
Suelo Patrimonial





## FICHA DE CARACTERÍSTICAS DE LAS PARCELAS

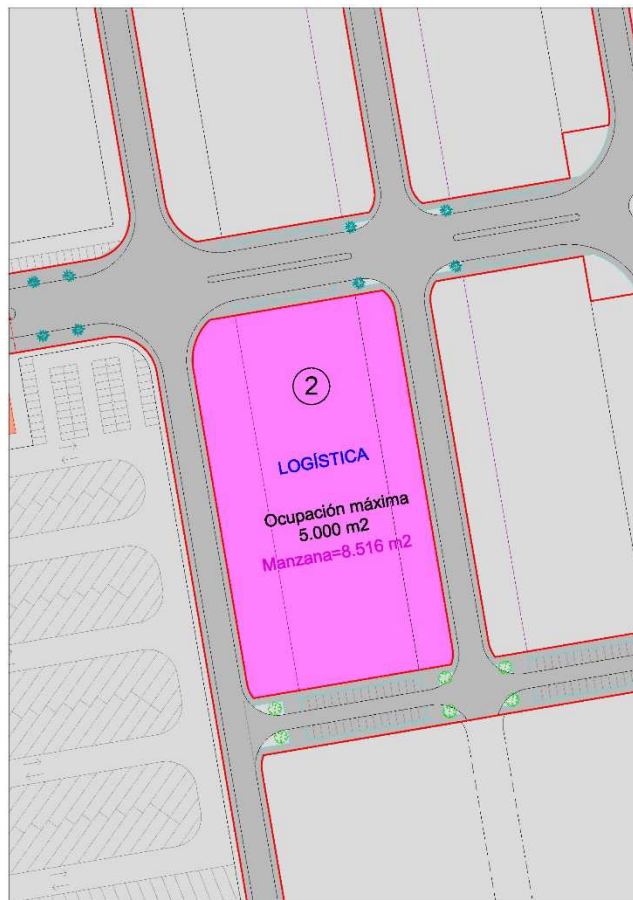
PARCELA	L-2	1ª FASE
ZONA	ZONA PARCELAS LOGÍSTICAS	

SUPERFICIE TOTAL:	8.516,13 m <sup>2</sup>
-------------------	-------------------------

<b>CONDICIONES URBANÍSTICAS</b>
Según Normativa Plan Especial del Sistema General vigente

<b>USOS</b>
Uso principal: Funciones logísticas (actividades según Plan de Utilización de Espacios)
Usos compatibles: Instalaciones de oficinas propias de las empresas.

<b>NATURALEZA JURÍDICA DEL SUELO</b>
Suelo Patrimonial





## FICHA DE CARACTERÍSTICAS DE LAS PARCELAS

PARCELA	L-(3+6)	3ª FASE
ZONA	ZONA PARCELAS LOGÍSTICAS	

SUPERFICIE TOTAL:	11.634,40 m <sup>2</sup>
SUBPARCELAS:	L-3 (5.921,14 m <sup>2</sup> ) / L-6 (4.748,65 m <sup>2</sup> )

### CONDICIONES URBANÍSTICAS

Según Normativa Plan Especial del Sistema General vigente

### USOS

Uso principal: Funciones logísticas (actividades según Plan de Utilización de Espacios)

Usos compatibles: Instalaciones de oficinas propias de las empresas.

### NATURALEZA JURÍDICA DEL SUELO

Suelo Patrimonial





## FICHA DE CARACTERÍSTICAS DE LAS PARCELAS

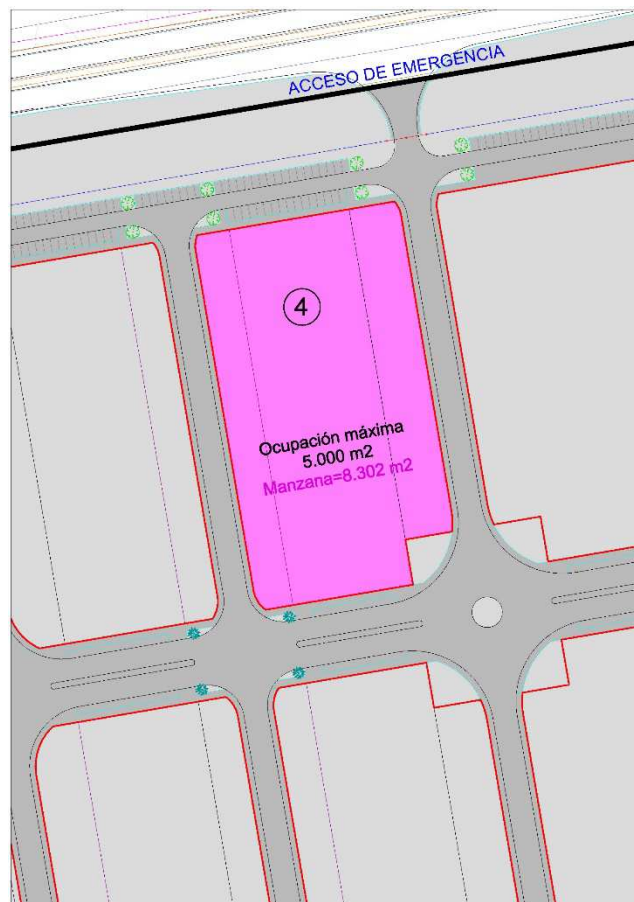
PARCELA	L-4	1ª FASE
ZONA	ZONA PARCELAS LOGÍSTICAS	

SUPERFICIE TOTAL:	8.302,11 m <sup>2</sup>
-------------------	-------------------------

CONDICIONES URBANÍSTICAS
Según Normativa Plan Especial del Sistema General vigente

USOS
Uso principal: Funciones logísticas (actividades según Plan de Utilización de Espacios)
Usos compatibles: Instalaciones de oficinas propias de las empresas.

NATURALEZA JURÍDICA DEL SUELO
Suelo Patrimonial





## FICHA DE CARACTERÍSTICAS DE LAS PARCELAS

PARCELA	L-5	1ª FASE
ZONA	ZONA PARCELAS LOGÍSTICAS	

SUPERFICIE TOTAL:	8.302,11 m <sup>2</sup>
-------------------	-------------------------

### CONDICIONES URBANÍSTICAS

Según Normativa Plan Especial del Sistema General vigente

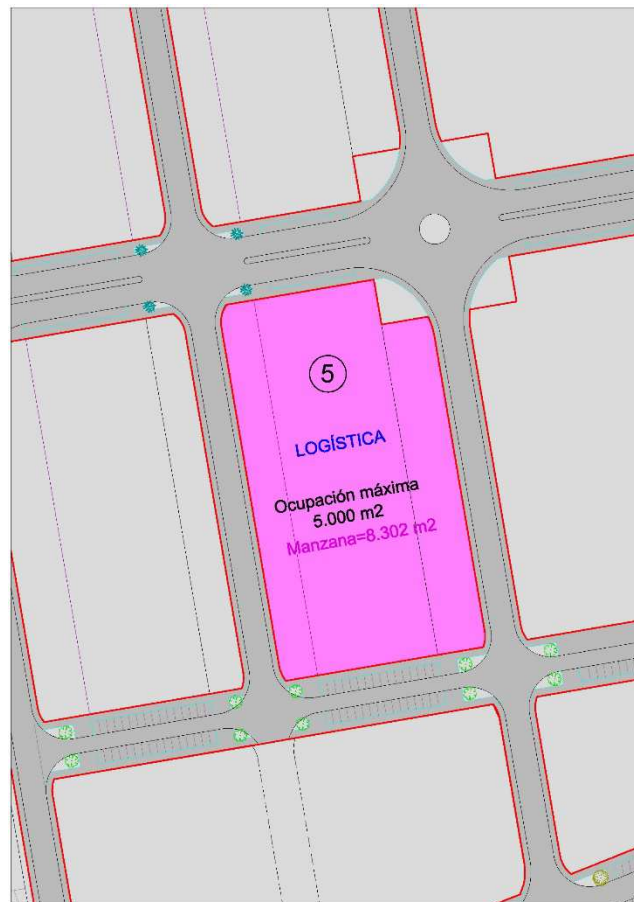
### USOS

Uso principal: Funciones logísticas (actividades según Plan de Utilización de Espacios)

Usos compatibles: Instalaciones de oficinas propias de las empresas.

### NATURALEZA JURÍDICA DEL SUELO

Suelo Patrimonial





## FICHA DE CARACTERÍSTICAS DE LAS PARCELAS

PARCELA	L-(7+10)	1ª FASE
ZONA	ZONA PARCELAS LOGÍSTICAS	

SUPERFICIE TOTAL:	24.496,03 m <sup>2</sup>
SUBPARCELAS:	L-7 (11.489,61 m <sup>2</sup> ) / L-10 (11.733,19 m <sup>2</sup> )

### CONDICIONES URBANÍSTICAS

Según Normativa Plan Especial del Sistema General vigente

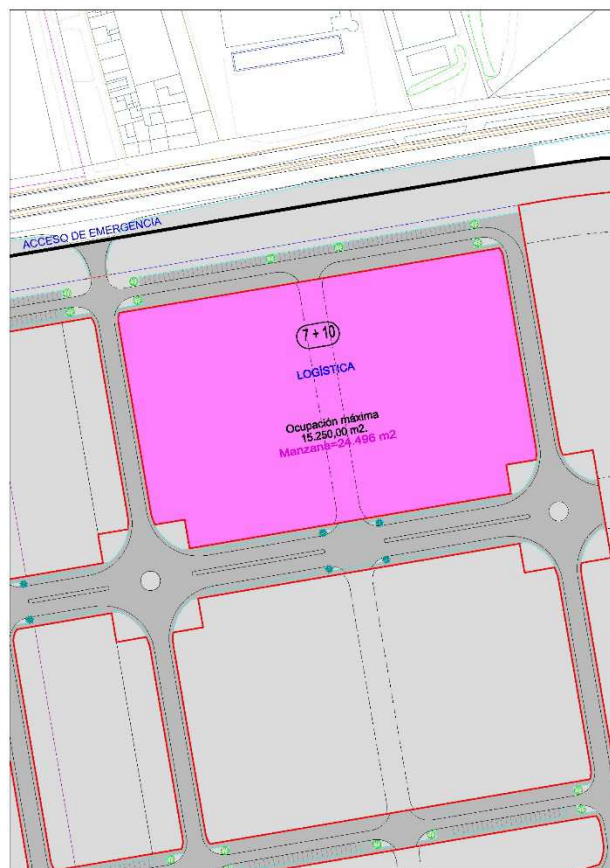
### USOS

Uso principal: Funciones logísticas (actividades según Plan de Utilización de Espacios)

Usos compatibles: Instalaciones de oficinas propias de las empresas.

### NATURALEZA JURÍDICA DEL SUELO

Suelo Patrimonial





## FICHA DE CARACTERÍSTICAS DE LAS PARCELAS

PARCELA	L-(8+11)	1ª FASE
ZONA	ZONA PARCELAS LOGÍSTICAS	

SUPERFICIE TOTAL:	24.496,03 m <sup>2</sup>
SUBPARCELAS	L-8 (11.489,61 m <sup>2</sup> ) / L-11 (11.731,65 m <sup>2</sup> )

### CONDICIONES URBANÍSTICAS

Según Normativa Plan Especial del Sistema General vigente

### USOS

Uso principal: Funciones logísticas (actividades según Plan de Utilización de Espacios)

Usos compatibles: Instalaciones de oficinas propias de las empresas.

### NATURALEZA JURÍDICA DEL SUELO

Suelo Patrimonial





**Junta de Andalucía**

Consejería de Fomento, Infraestructuras  
y Ordenación del Territorio

AGENCIA PÚBLICA DE PUERTOS DE ANDALUCÍA

## FICHA DE CARACTERÍSTICAS DE LAS PARCELAS

PARCELA	L-(9+12)	3ª FASE
ZONA	ZONA LOGÍSTICA	

SUPERFICIE TOTAL:	8.044,11 m <sup>2</sup>
SUBPARCELAS:	L-9 (4.652,53 m <sup>2</sup> ) / L-12 (2.897,52 m <sup>2</sup> )

### CONDICIONES URBANÍSTICAS

Según Normativa Plan Especial del Sistema General vigente

### USOS

Uso principal: Funciones logísticas (actividades según Plan de Utilización de Espacios).

Usos compatibles: Instalaciones de oficinas propias de las empresas.

### NATURALEZA JURÍDICA DEL SUELO

Suelo Patrimonial



## FICHA DE CARACTERÍSTICAS DE LAS PARCELAS



**Junta de Andalucía**

Consejería de Fomento, Infraestructuras  
y Ordenación del Territorio

AGENCIA PÚBLICA DE PUERTOS DE ANDALUCÍA

PARCELA	L-(13 a 20)	2ª FASE
ZONA	ZONA LOGÍSTICA	

SUPERFICIE TOTAL:	91.273,56 m <sup>2</sup>
SUBPARCELAS	L-13 (8.222,76 m <sup>2</sup> ) / L-14 (10.794,20 m <sup>2</sup> )
	L-15 (7.429,22 m <sup>2</sup> ) / L-16 (10.007,18 m <sup>2</sup> )
	L-17 (5.777,21 m <sup>2</sup> ) / L-18 (9.441,16 m <sup>2</sup> )
	L-19 (4.209,41 m <sup>2</sup> ) / L-20 (9.364,17 m <sup>2</sup> )

#### CONDICIONES URBANÍSTICAS

Según Normativa Plan Especial del Sistema General (Anexo)

#### USOS

Uso principal: Naves para funciones logísticas.

Usos compatibles: Instalaciones de oficinas propias de las empresas.

#### NATURALEZA JURÍDICA DEL SUELO

Suelo Patrimonial



**ANEXO N° 3**  
**Modelo Económico-Financiero**



**Junta de Andalucía**

Consejería de Fomento, Infraestructuras  
y Ordenación del Territorio

AGENCIA PÚBLICA DE PUERTOS DE ANDALUCÍA

**PLAN FUNCIONAL ÁREA LOGÍSTICA DE CÓRDOBA**  
**Anexo nº 3 Modelo Económico-Financiero**

<b>INVERSIONES Y GASTOS</b>	
<b>INVERSIONES</b>	<b>€</b>
Costes de Suelo	4.278.657 €
Costes de Urbanización	12.532.880 €
Costes de Construcción	3.109.817 €
Proyectos, DO y estudios técnicos (% sb inversiones)	6 %
<b>GASTOS</b>	<b>€/año</b>
Personal	130.000
Seguridad	120.000
Reparaciones, Mantenimiento y Limpieza	100.000
Suministros y Otros	20.000

<b>PRECIOS UNITARIOS</b>				
		<b>PRECIO</b>	<b>COMUNIDAD</b>	
<b>VENTA DE PARCELA</b>				
Parcela Logística	110	€/m2 parc. Neta	1,56	€/m2 ocup.año
<b>DERECHOS DE SUPERFICIE</b>				
Parcelas para Naves Logísticas (€/m2/año)	14	€/m2 parc. neta/año.	1,56	€/m2 ocup.año
Estación de Servicio (€/año)	100.000	€/unidad/año	1,56	€/m2 ocup.año
<b>ARRENDAMIENTO</b>				
Naves Logística modular (€/m2 año) (Parcelas L-1, L-2, L-4 y L-5)	42	€/m2 const./año	1,56	€/m2 const./año
Naves Servicios al Tte.	60	€/m2 parcela /año.	1,56	€/m2 parcela /año.
Aparcamiento Vehículos Pesados (€/m2 año)	7	€/m2 parcela /año	1,56	€/m2 parcela /año
Edificio Administrativo y Comercial (€/m2 año)	25	€/m2 parcela neta /año	1,56	€/m2 parcela neta /año

**Resultados Antes de financiación** **2.039.384**  
**3,3%**





Junta de Andalucía

Consejería de Fomento, Infraestructuras  
y Ordenación del Territorio

AGENCIA PÚBLICA DE PUERTOS DE ANDALUCÍA

PLAN FUNCIONAL ÁREA LOGÍSTICA DE CÓRDOBA  
Anexo nº 3 Modelo Económico-Financiero

## INVERSIONES Y COSTES TOTALES

INVERSIONES Y COSTES TOTALES					
Concepto	Unidad	Medición	Precio Unitario	Costes Totales Anuales	Costes Totales
<b>INVERSIONES</b>					<b>27.612.800</b>
Costes de Suelo	m2	356.555	14		4.931.152
Costes de Urbanización	ud	1	12.532.880		12.532.880
Costes de Construcción	ud	1	10.148.768		10.148.768
<b>COSTES ASOCIADOS A INVERSIONES</b>					<b>1.656.768</b>
Proyectos, DO y Estudios Técnicos (% sobre inv.)	ud		1.656.768		1.656.768
<b>GASTOS DE EXPLOTACION</b>				<b>370.000</b>	<b>7.400.000</b>
Personal	ud	1		130.000	2.600.000
Seguridad	ud	1		120.000	2.400.000
Reparaciones, Mantenimiento y Limpieza	ud	1		100.000	2.000.000
Suministros y Otros	ud	1		20.000	400.000
<b>TOTAL INVERSIONES Y GASTOS</b>					<b>36.669.567,57 €</b>
<b>TOTAL SIN COSTES DE SUELO</b>					<b>31.738.415,75 €</b>







Junta de Andalucía

Consejería de Fomento, Infraestructuras  
y Ordenación del Territorio

AGENCIA PÚBLICA DE PUERTOS DE ANDALUCÍA

PLAN FUNCIONAL ÁREA LOGÍSTICA DE CÓRDOBA  
Anexo nº 3 Modelo Económico-Financiero

## INGRESOS TOTALES

INGRESOS TOTALES				
Producto	Unidad	Medición	Precio	Ingresos Totales (Escenario Tendencial)
<b>VENTA DE PARCELAS</b>				<b>21.812.570</b>
Venta de Parcela		159.944	110	17.593.858
Comunidad	m2	159.944	1,56	4.218.712
<b>EXPLOTACIÓN POR LA SOCIEDAD</b>				<b>43.643.888</b>
<b>Naves Logísticas</b>				23.960.432
Alquiler	m2	20.000	42,00	23.100.000
Comunidad	m2	20.000	1,56	860.432
<b>Naves Servicios Tte.</b>				10.803.359
Alquiler	m2	10.027	60,00	10.528.833
Comunidad	m2	10.027	1,56	274.526
<b>Aparcamiento Vehículos</b>				4.637.740
Alquiler	m2	32.432	7,00	4.637.740
Comunidad	m2	32.432	1,56	0
<b>DERECHO DE SUPERFICIE</b>				
<b>Estación de Servicio</b>				
Alquiler	m2	5.700	100.000,00	3.000.000
Comunidad	m2	5.700	1,56	267.534
<b>Edificio Administrativo y comercial</b>				4.242.357
Alquiler	m2	8.405	25,00	3.992.518
Comunidad	m2	8.405	1,56	249.839
<b>TOTAL INGRESOS</b>				<b>65.456.458</b>



Junta de Andalucía

Consejería de Fomento, Infraestructuras  
y Ordenación del Territorio

AGENCIA PÚBLICA DE PUERTOS DE ANDALUCÍA

PLAN FUNCIONAL ÁREA LOGÍSTICA DE CÓRDOBA  
Anexo nº 3 Modelo Económico-Financiero

## CASH FLOW OPERATIVO ANTES DE FINANCIACIÓN (2003-2020)

Tasa del accionista

3,00 %

TENDENCIAL	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
<b>TOTAL INGRESOS</b>	0	0	0	0	0	0	0	234.038	349.442	573.751	580.237	801.302	804.545	807.789	811.032	1.045.070	1.051.556
<b>TOTAL GASTOS</b>	0	295.000	297.500	300.250	303.275	306.603	310.263	314.289	318.718	323.590	328.949	334.844	341.328	348.461	356.307	370.726	409.014
<b>EBITDA</b>	0	-295.000	-297.500	-300.250	-303.275	-306.603	-310.263	-80.251	30.724	250.161	251.288	466.459	463.218	459.328	454.725	674.344	642.542
- Amortización	0	0	0	0	0	0	0	357.092	405.492	405.492	509.153	509.153	589.433	589.433	589.433	589.433	658.718
<b>EBIT (resultado de la explotación)</b>	0	-295.000	-297.500	-300.250	-303.275	-306.603	-310.263	-437.343	-374.768	-155.332	-257.865	-42.694	-126.216	-130.106	-134.708	84.910	-16.176
- Impuesto sociedades	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>NOPLAT (beneficios operativos ajustados con impuestos)</b>	0	-295.000	-297.500	-300.250	-303.275	-306.603	-310.263	-437.343	-374.768	-155.332	-257.865	-42.694	-126.216	-130.106	-134.708	84.910	-16.176
+ Amortizaciones	0	0	0	0	0	0	0	357.092	405.492	405.492	509.153	509.153	589.433	589.433	589.433	589.433	658.718
- Inversiones	-5.029.775	0	0	0	0	-5.463.513	-6.204.034	-740.521	-1.586.007	-1.586.007	-1.228.291	-1.228.291	0	0	-1.060.053	-1.060.053	0
<b>CASH-FLOW OPERATIVO</b>	-5.029.775	-295.000	-297.500	-300.250	-303.275	-5.770.115	-6.514.297	-820.772	-1.565.283	-1.335.846	-977.002	-761.832	463.218	459.328	-605.328	-385.709	642.542
<b>CASH FLOW ACUMULADO</b>	-5.029.775	-5.324.775	-5.622.275	-5.922.525	-6.225.800	-11.995.915	-18.510.212	-19.330.984	-20.886.266	-22.222.112	-23.199.115	-23.960.947	-23.497.729	-23.038.401	-23.643.729	-24.029.438	-23.386.896
<b>FLUJOS ACTUALIZADOS A 2020</b>																	
<b>CASH-FLOW OPERATIVO a 2020</b>	-8.313.451	-473.388	-463.495	-454.155	-445.370	-8.226.805	-9.017.310	-1.103.049	-2.029.291	-1.692.210	-1.201.590	-909.667	536.996	516.978	-661.458	-409.199	661.818
<b>CASH FLOW ACUMULADO</b>	-8.313.451	-8.786.840	-9.250.335	-9.704.490	-10.149.860	-18.376.664	-27.393.974	-28.497.024	-30.526.315	-32.218.524	-33.420.114	-34.329.781	-33.792.785	-33.275.807	-33.937.266	-34.346.465	-33.684.646



## CASH FLOW OPERATIVO ANTES DE FINANCIACIÓN (PROYECCIÓN A 2040)

TENDENCIAL		17	18	19	20								
	VF 2020	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	
<b>TOTAL INGRESOS</b>		1.054.799	3.772.001	4.418.550	1.738.137	5.646.717	9.123.262	2.321.502	2.362.102	3.562.638	3.632.419	2.520.581	
<b>TOTAL GASTOS</b>		411.076	417.301	423.641	430.100	436.678	443.380	450.207	457.163	464.250	471.472	478.830	
EBITDA		643.723	3.354.700	3.994.908	1.308.038	5.210.039	8.679.883	1.871.294	1.904.939	3.098.387	3.160.947	2.041.751	
- Amortización		658.718	658.718	658.718	679.022	719.630	719.630	719.630	719.630	739.934	739.934	739.934	
EBIT (resultado de la explotación)		-14.995	2.695.982	3.336.190	629.016	4.490.409	7.960.253	1.151.665	1.185.309	2.358.453	2.421.013	1.301.818	
- Impuesto sociedades		-4.498	808.795	1.000.857	188.705	1.347.123	2.388.076	345.499	355.593	707.536	726.304	390.545	
NOPLAT (beneficios operativos ajustados con impuestos)		-10.496	1.887.187	2.335.333	440.311	3.143.287	5.572.177	806.165	829.717	1.650.917	1.694.709	911.272	
+ Amortizaciones		658.718	658.718	658.718	679.022	719.630	719.630	719.630	719.630	739.934	739.934	739.934	
- Inversiones		0	0	-1.778.340	-640.126	0	0	0	-658.197	0	0	0	
<b>CASH-FLOW OPERATIVO</b>	-33.684.646	648.222	2.545.905	1.215.711	479.207	3.862.916	6.291.807	1.525.795	891.150	2.390.851	2.434.643	1.651.206	
<b>CASH FLOW ACUMULADO</b>	-33.684.646	-33.036.425	-30.490.520	-29.274.809	-28.795.602	-24.932.686	-18.640.879	-17.115.084	-16.223.934	-13.833.083	-11.398.440	-9.747.235	

TENDENCIAL		2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
<b>TOTAL INGRESOS</b>		2.563.879	2.607.790	2.652.323	2.697.486	2.743.287	2.770.720	2.798.427	2.826.411	2.854.676	2.883.222
<b>TOTAL GASTOS</b>		486.329	493.970	501.758	509.696	517.786	526.032	534.438	543.008	551.744	560.650
EBITDA		2.077.550	2.113.820	2.150.565	2.187.790	2.225.501	2.244.688	2.263.989	2.283.404	2.302.932	2.322.572
- Amortización		739.934	739.934	739.934	739.934	739.934	739.934	739.934	739.934	739.934	382.841
EBIT (resultado de la explotación)		1.337.616	1.373.886	1.410.631	1.447.857	1.485.568	1.504.754	1.524.055	1.543.470	1.562.998	1.939.731
- Impuesto sociedades		401.285	412.166	423.189	434.357	445.670	451.426	457.217	463.041	468.899	581.919
NOPLAT (beneficios operativos ajustados con impuestos)		936.332	961.720	987.442	1.013.500	1.039.897	1.053.328	1.066.839	1.080.429	1.094.099	1.357.812
+ Amortizaciones		739.934	739.934	739.934	739.934	739.934	739.934	739.934	739.934	739.934	382.841
- Inversiones		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>CASH-FLOW OPERATIVO</b>		1.676.265	1.701.654	1.727.375	1.753.433	1.779.831	1.793.261	1.806.772	1.820.363	1.834.032	8.971.866
<b>CASH FLOW ACUMULADO</b>		-8.070.969	-6.369.315	-4.641.940	-2.888.507	-1.108.676	684.586	2.491.358	4.311.721	6.145.753	15.117.618

Valor residual Año 2040: coste de suelo + amortizaciones pendientes = 5.031.778 € + 2.199.435 €

RESULTADOS ANTES DE FINANCIACION. ESCENARIO TENDENCIAL	
VAN	2.039.384
3,00 %	
TIR	3,3%

**ANEXO N° 4**  
**Reglamento de Régimen interior**

## 5. Anuncios

### 5.2. Otros anuncios oficiales

#### CONSEJERÍA DE FOMENTO Y VIVIENDA

*Anuncio de 1 de febrero de 2017, de la Agencia Pública de Puertos de Andalucía, Dirección de los Servicios Jurídicos y Contratación, por el que se publican los Reglamentos de Régimen Interior y de Servicio de las Áreas Logísticas de Córdoba, Sevilla, Málaga y de la Bahía de Algeciras.*

La Comisión Ejecutiva de la Agencia Pública de Puertos de Andalucía, en virtud de lo dispuesto en el artículo 21.2. de la Ley 5/2001, de 4 de junio, reguladora de las áreas de transporte de mercancías de la Comunidad Autónoma de Andalucía, una vez cumplimentado el trámite de información pública y audiencia establecido en los artículos 84 y 86 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, y de conformidad con lo establecido en el artículo 52 de la misma, ha acordado con fecha de 20 de diciembre de 2016, la aprobación de los Reglamentos de Régimen Interior y de Servicio de las Áreas Logísticas de Interés Autonómico de Córdoba, Sevilla, Málaga y de la Bahía de Algeciras con el contenido que figura como Anexo, así como su entrada en vigor al día siguiente de su publicación en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía.

Sevilla, 1 de febrero de 2017.- El Director de los Servicios Jurídicos y Contratación, Ignacio Ortiz Poole.

#### REGLAMENTO DE RÉGIMEN INTERIOR Y DE SERVICIO DEL ÁREA LOGÍSTICA DE INTERÉS AUTONÓMICO DE CÓRDOBA

##### Í N D I C E

- CAPÍTULO I. Disposiciones Generales (arts. 1 a 5)
- CAPÍTULO II. Derechos y obligaciones de los usuarios del área ( arts. 6 a 10)
- CAPÍTULO III. Régimen de funcionamiento del área
  - Sección 1.ª Actividades del área (arts. 11 a 13)
  - Sección 2.ª Especialidades por zonas (arts. 14 a 20)
- CAPÍTULO IV. Ocupación de suelo y/o instalaciones y para la prestación de servicios (arts. 21 a 24)
- CAPÍTULO V. Vigilancia y seguridad del área (arts. 25 a 27)
- CAPÍTULO VI. Acceso, horario, circulación y estacionamiento de vehículos
  - Sección 1.ª Normas de acceso y horario (arts. 28 a 31)
  - Sección 2.ª Circulación y estacionamiento de vehículos (arts. 32 a 35)
- CAPÍTULO VII. Edificación, conservación e imagen.
  - Sección 1.ª Normas de edificación (arts. 36 y 37)
  - Sección 2.ª Conservación de las instalaciones (arts. 38)
  - Sección 3.ª Señalización, rotulación e imagen (arts. 39 a 43)
- DISPOSICIÓN FINAL

##### CAPÍTULO I

##### DISPOSICIONES GENERALES

###### Artículo 1. Objeto.

El presente Reglamento tiene por objeto establecer las normas que regulen el funcionamiento, explotación y servicio del centro de transporte de mercancías de interés

autonómico de Córdoba, en adelante, área logística de Córdoba, de acuerdo con lo establecido en la Ley 5/2001, de 4 de junio, reguladora de las áreas de transporte de mercancías de la Comunidad Autónoma de Andalucía, así como con su plan funcional y demás disposiciones normativas que resulten de aplicación.

#### Artículo 2. Ámbito de aplicación.

Las presentes normas se aplicarán a toda persona física o jurídica que sea usuaria del área logística en virtud de un título, así como a aquéllas que, sin ostentar título alguno, accedan a las mismas de forma ocasional.

#### Artículo 3. Definiciones.

A los efectos del presente Reglamento, se establecen las siguientes definiciones:

a) Área logística: Centro de transporte de mercancías de interés autonómico a que se refiere el artículo 9 de la Ley 5/2001, conceptualizado como infraestructura del transporte, destinado a prestar servicios a los usuarios y a las empresas del sector del transporte y la logística, así como a facilitar la localización de éstas, en el ámbito de las cuales los distintos operadores pueden realizar, autónoma, conjunta o coordinadamente, actividades relativas al transporte, a la logística y a la distribución y contratación de mercancías.

El área se destina a dar servicio a las empresas o usuario autorizados, con las restricciones que se establezcan en la Ley 5/2001, en su plan funcional así como en el presente reglamento y demás normativa que resulte de aplicación, bien sea directamente por el gestor del área, Red Logística de Andalucía S.A., o a través de empresas autorizadas.

El área logística se constituye como plataforma logística compleja integradora de espacios patrimoniales destinados a las empresas del sector transporte y de la logística, así como de los espacios dotacionales públicos destinados a prestar servicios al sector del transporte de mercancías y de la logística.

El ámbito espacial del área será el establecido en su plan funcional.

b) Plan funcional: Es un instrumento de planificación sectorial con el contenido mínimo establecido en el artículo 12 de la Ley 5/2001, cuyo objeto es la determinación de los elementos que condicionan la ordenación, explotación e integración en el territorio del área logística, configurándose así como el elemento fundamental para su desarrollo, al contener los aspectos esenciales sobre su configuración y funcionamiento.

c) Usuarios: Son usuarios del área las personas físicas o jurídicas que en virtud de cualquier título o sin él acceden o realizan cualquier actividad o servicio en la misma. Dentro de este concepto se pueden distinguir:

c. 1. Concesionarios y otros usuarios con título: Los que en virtud de un título concesional o de cualquier título distinto del anterior, ocupen suelo y/o instalaciones y desarrollen su actividad en el área.

c. 2. Usuarios ocasionales: Los que sin los títulos a los que se refiere el apartado anterior, accedan o realicen cualquier actividad en el área ya sea de manera permanente u ocasional.

d. Servicios comunes: Se consideran como tales el aprovechamiento de las instalaciones generales del área, así como la prestación de servicios por la entidad encargada de la dirección y gestión del área para el mantenimiento y conservación de las infraestructuras, instalaciones y equipos de uso o aprovechamiento común, así como para la gestión de las dotaciones y servicios generales de la misma.

Los servicios comunes deberán definirse en las normas de determinación de los gastos comunes que sean aprobadas por la Administración Pública competente, y ser satisfechos en la cuota que corresponda por los usuarios.

e. Zonas dotacionales: Espacios de dominio público destinados a acoger actividades relacionadas con la prestación de servicios a las empresas del sector del transporte de mercancías y de la logística.

f. Zonas patrimoniales: Espacios destinados a las actividades comerciales, empresariales o profesionales, compatibles con las determinaciones del presente Reglamento, el plan funcional, la Ley 5/2001, reguladora de las áreas de transporte de mercancías de la Comunidad Autónoma de Andalucía y demás disposiciones normativas que resulten de aplicación,

Artículo 4. Titularidad, dirección y gestión del área logística.

1. La competencia para la dirección, gestión y explotación del área logística corresponde a la Agencia Pública de Puertos de Andalucía, (en adelante, APPA) de acuerdo con lo establecido en la citada Ley 5/2001, que la desarrolla directamente a través de su instrumental, Red Logística de Andalucía, S.A. (en adelante, RLA, S.A.), en virtud de lo establecido en el artículo 22 de la Ley 5/2001.

2. La remisión que el presente reglamento hace a RLA, S.A., deberá de entenderse referida a toda entidad a la que APPA atribuya la competencia para la dirección y gestión de las áreas de conformidad con lo dispuesto en la ley .

3. En todo caso, la titularidad de los espacios dotacionales incluidos en el área se integran en el dominio público de la Comunidad Autónoma de Andalucía y están adscritos a APPA.

Artículo 5. Estructura del área.

El área logística cuenta con la siguiente estructura organizativa básica:

- a) Dirección del área.
- b) Responsable de mantenimiento.
- c) Responsable de administración.

## CAPÍTULO II

### DERECHOS Y OBLIGACIONES DE LOS USUARIOS DEL ÁREA

Artículo. 6 Delimitación.

1. Los derechos y obligaciones de los usuarios del área serán los que resulten de sus respectivos títulos, sin más limitaciones que las establecidas en los mismos, en el presente reglamento, en el correspondiente plan funcional, así como en cualquier acto o disposición normativa que resulten de aplicación.

2. Lo dispuesto en el presente reglamento se entiende sin perjuicio de lo establecido para cada uno de los usuarios en sus respectivos títulos, cuyas determinaciones prevalecerán sobre aquél en caso de conflicto.

Artículo 7. Derechos.

Se reconocen los siguientes derechos a todos los usuarios del área:

- a) Derecho a la información y a la participación.
- b) Derecho a la igualdad de trato y a gozar de todas las prestaciones y servicios que ofrezca el área.
- c) Derecho a exponer sus sugerencias, quejas y desacuerdos, mediante el Libro de Sugerencias y Reclamaciones.
- d) Derecho a solicitar información acerca de cuestiones relacionadas con la operativa del área.

Artículo 8. Obligaciones.

1. Sin perjuicio de lo dispuesto, en su caso, en sus respectivos títulos, los usuarios del área estarán obligados a utilizar los servicios e instalaciones de la misma de acuerdo con la naturaleza de los suelos y según los usos previstos en el plan funcional.

2. Más concretamente, deberán de cumplir, entre otras, con lo siguiente:
- Respetar las instalaciones del área.
  - Observar la diligencia debida en el uso de los medios, equipos e instalaciones de uso común del área, así como a colaborar en su mantenimiento.
  - Responder de las averías y daños que ocasionen en las instalaciones y equipamientos, tanto privativos como comunes, siendo de su cuenta y a su cargo el importe de las reparaciones que, con tal motivo, fuera necesario realizar.
  - En todos los casos de emergencia o accidente, que den lugar a la puesta en marcha del Plan de Autoprotección del área, actuar según las indicaciones de su personal y del encargado de la vigilancia y seguridad del área.
  - Abonar los gastos comunes del área y el canon o la renta que resulten de sus respectivos títulos.
  - Tener en vigor durante la vigencia de sus títulos una póliza de responsabilidad civil, con las coberturas que establezca RLA, S.A., sin perjuicio de cualesquiera otras pólizas que resulten necesarias para el ejercicio de su actividad o para la prestación de sus servicios.
  - En los supuestos en los que a causa del incumplimiento de las anteriores obligaciones por parte de los usuarios del área, RLA, S.A., tuviera que realizar subsidiariamente labores de restitución o de reposición al estado anterior, el coste de las mismas será de cuenta de aquél.
3. El incumplimiento por parte de los usuarios de cualquiera de las obligaciones previstas en el presente Reglamento podrá dar lugar a la revocación del título.

#### Artículo 9. Gastos comunes.

- Los concesionarios y los usuarios con título están obligados a satisfacer la tarifa por gastos comunes que les corresponda por la prestación de servicios comunes del área que se determinará de acuerdo con las normas aprobadas por la Administración competente, la Agencia Pública de Puertos de Andalucía.
- Se consideran servicios comunes del área aquellos que, por su naturaleza, son prestados para el mantenimiento y conservación de las infraestructuras, instalaciones y equipos de uso o aprovechamiento común, así como para la gestión de las dotaciones y servicios generales del área logística.
- Están incluidos en el concepto de gastos comunes las obras de conservación, mejora y mantenimiento del área, los gastos de administración, el consumo de gas, agua y electricidad de las zonas e instalaciones comunes, los servicios de vigilancia y seguridad, limpieza, jardinería, sistema contra incendios, sistema de depuración del área, seguros generales e impuestos, incluido el impuesto de bienes inmuebles de las zonas comunes, y cualesquiera otros que se considere servicio común o cuyo cómputo derive de una única unidad contadora.
- A los efectos de determinar los gastos comunes, la Dirección del área elaborará, antes del 1 de julio de cada año, una estimación de gastos para el siguiente ejercicio presupuestario, que quedará reflejado en el Programa de Actuación, Inversión y Financiación (PAIF) que será sometido al acuerdo del Consejo de Administración de RLA, S.A.
- El importe a repercutir a cada uno de los obligados al pago será el resultante de aplicar a la estimación de gastos para el siguiente ejercicio las normas de determinación de gastos comunes aprobados por APPA.  
Asimismo, la cuota de contribución de cada obligado será la resultante de aplicar al importe a repercutir el coeficiente de participación aprobados por la citada entidad.
- La Dirección de área comunicará individualmente a cada uno de los obligados al pago, su correspondiente cuota de contribución, que se repercutirá, salvo que el título disponga otra cosa, fraccionándola en (12) doce mensualidades y que se abonará en los términos y con las condiciones que resulten de dicho título

7. En el caso de que se inicie el ejercicio económico sin haberse aprobado el PAIF para dicho ejercicio, se procederá a repercutir provisionalmente la cuota de contribución del ejercicio anterior actualizada conforme al IPC interanual a 31 de diciembre, procediéndose a su regularización una vez aprobado.

8. Dentro de los tres primeros meses de cada ejercicio, se procederá por RLA, S.A. se aprobará la liquidación de gastos comunes correspondientes al ejercicio anterior, procediéndose, en su caso, a la regularización entre los gastos realmente ocasionados y el importe de las cuotas de contribución percibido por este concepto.

En caso de remanente, se incorporará a la previsión de gastos como ingreso extraordinario que se reflejará en las cuotas de contribución del ejercicio siguiente.

Dicha regularización, en ningún supuesto determinará la devolución de ingresos ni la liquidación complementaria, en caso de superávit o déficit presupuestario, sino que será incluida en la estimación de gastos del nuevo ejercicio, siendo por ello absorbida en la cuota de la nueva anualidad.

9. La tarifa por gastos comunes deberá ser atendida en la misma forma y plazo establecidos para el pago de la renta.

10. A los gastos comunes se les aplicará el Impuesto sobre el Valor Añadido, o impuesto que le sustituya, según los tipos establecidos en la legislación vigente en cada momento.

#### Artículo 10. Régimen de precios.

1. Los concesionarios y los usuarios del área en virtud de título, estarán obligados a satisfacer, respectivamente, además de la correspondiente tarifa por gastos comunes a que se refiere el apartado anterior, el canon y los precios que resulten de la ocupación del suelo e instalaciones, así como de la realización de actividades y prestación de servicios en el área.

2. Corresponde a APPA la determinación del canon a abonar por los concesionarios de conformidad con la legislación aplicable.

3. RLA, S.A. será la competente para la aprobación de los precios cuyo pago corresponde al resto de los usuarios, que se revisarán anualmente al objeto de adecuarlos a los valores de mercado.

### CAPÍTULO III

#### RÉGIMEN DE FUNCIONAMIENTO DEL ÁREA

##### Sección 1.ª Actividades del área

#### Artículo 11. Consideraciones generales.

Los usuarios del área estarán sometidos, además de a lo que resulte, en su caso, de su correspondiente título, a lo dispuesto en el presente reglamento, en la Ley 5/2001, y en el resto de la normativa tanto estatal como autonómica que resulte de aplicación, de acuerdo con los usos y determinaciones del plan funcional.

#### Artículo 12. Uso de instalaciones.

1. Con carácter general, el uso de las instalaciones vendrá determinado en cada caso por lo establecido en el título de cesión o autorización de uso y plan funcional.

2. El uso de las infraestructuras e instalaciones deberá ajustarse al fin específico y a las condiciones previstas en el título, así como en la documentación que sirvió de base para su otorgamiento, con los límites que resulten del presente reglamento y del plan funcional.

3. La realización de cualquier actividad extraordinaria que requiriese de una vigilancia o aportación de medios distinta, deberá ser comunicada a RLA, S.A. con antelación

suficiente, siendo de cuenta del solicitante los gastos generados por dicha actividad en los supuestos en los que la misma fuera autorizada.

Artículo 13. Seguros.

1. Para poder ejercer cualquier actividad dentro del área, los usuarios instalados en la misma deberán de disponer de las pólizas de seguros que en cada caso correspondan, cuyo contenido y cuantía serán los que establezca RLA, S.A. según la naturaleza de la actividad a desarrollar.

2. RLA, S.A. podrá exigir en cualquier momento una copia o certificado de dichas pólizas así como los justificantes de la vigencia de las mismas.

Sección 2.ª Especialidades por zonas

Artículo 14. Zona administrativa, comercial y de servicios a empresas

1. Las edificaciones e instalaciones ubicadas dentro de esta zona, se destinarán a los usos y condiciones reflejados en el plan funcional que deberán de ser especificadas en los respectivos títulos.

2. Cualquier cambio de uso requerirá de la aprobación previa y expresa de RLA, S.A.

3. Asimismo, se requerirá la aprobación previa y expresa de RLA, S.A., para:

a. Alterar la distribución y/o configuración de los locales, especialmente los cedidos en régimen de alquiler, sin la aprobación previa y expresa de RLA, S.A.

b. Instalar exteriormente toldos, persianas, cartelería, mesas y cualquier tipo de mueble, aparato, etc., cualquiera que sea su uso.

c. Ocupar zonas libres con mesas y sillas siendo competencia de RLA, S.A., disponer las condiciones específicas de uso y conservación, en el supuesto de que no estuviesen previstas en el correspondiente título.

4. No está permitido:

a. Depositar residuos fuera de los recipientes habilitados al efecto.

b. Generar ruidos o sonidos que puedan afectar el ejercicio de las actividades del resto de los usuarios del área. Los niveles de admisibilidad mínima se ajustarán a las previstas para «oficinas y despachos» establecidos en la legislación vigente.

c. Almacenar, manipular e introducir en los locales materias explosivas, nocivas, inflamables, incómodas o insalubres.

d. El aparcamiento de vehículos de más de 3,5 Tm de MMA.

e. En los locales cuyo uso sea el de restauración, el acopio en zonas comunes y visibles de aprovisionamientos, recipientes de residuos, sillas y mesas, etc.

5. Asimismo, y de común acuerdo con la Dirección del área correspondiente, se establecerá un horario mínimo de apertura que garantice la prestación del servicio adaptado a las necesidades de la misma.

Artículo 15. Zona de aparcamiento de vehículos industriales.

1. Esta zona tiene como objeto prestar servicio tanto a los transportistas de las empresas instaladas en el área logística como a los transportistas autónomos y/o empresas que tienen necesidad de un lugar amplio, seguro y bien comunicado donde dejar estacionados sus vehículos de transporte de mercancías generales, dotado, generalmente, de otros servicios cercanos como aseos, talleres, estación de suministro de combustible, zona de ocio, etc., ofreciéndoles un área de apoyo.

2. El acceso restringido automatizado a esta zona devengará el precio que establezca RLA, S.A., según la prestación que perciba, y estará sometido al régimen establecido en la legislación reguladora de los contratos de aparcamiento aplicable en cada momento.

3. Para una correcta utilización del aparcamiento de vehículos industriales, así como de sus servicios, el área logística tendrá expuestas, para conocimiento de los usuarios, las normas de uso de esta zona.

4. En todo caso, no está permitido:
- Circular en el interior del aparcamiento a más de 20 Km/h.
  - El acceso y estacionamiento de turismos y motocicletas sin la autorización expresa de RLA, S.A.
  - Acceder puntualmente al área sin la autorización del personal de la misma.
  - Almacenar o manipular materias nocivas, peligrosas, incómodas o insalubres sin la autorización expresa de RLA, S.A.
  - Abandonar, verter o realizar depósitos de residuos o de enseres de cualquier tipo.
- En los supuestos en los que se produjera cualquiera de estas situaciones accidentalmente, se deberá de notificar inmediatamente al personal del área o de vigilancia.
- Efectuar trasvase de mercancías, especialmente de líquidos.
  - Realizar en el interior del recinto cualquier otra actividad que no sea el estacionamiento de vehículos, como operaciones de mantenimiento, reparaciones y lavados de los mismos.
  - Efectuar cualquier clase de obra, alteración o modificación en las plazas de aparcamiento utilizadas.

5. Junto a los aparcamientos de vehículos industriales, se podrá habilitar una zona destinada a los vehículos de transporte de mercancías peligrosas, en la que estacionarán de forma exclusiva y obligatoria los vehículos catalogados como tales, tengan o no carga alguna, y a la que le será de aplicación las anteriores normas.

6. En aquellos recintos habilitados para el depósito de mercancías peligrosas, la empresa o el transportista de las mismas solicitará a RLA, S.A., con antelación suficiente autorización para el estacionamiento y/o prestación de servicios necesarios, aportando todos los datos del vehículo, del conductor y de la carga expedidos por el fabricante.

El cumplimiento riguroso de las medidas de seguridad prescritas en la legislación vigente para cada tipo de carga peligrosa es responsabilidad exclusiva de las empresas y/o conductores de los vehículos.

#### Artículo 16. Zona de parques logísticos de transformación.

1. Las zonas referidas en este apartado estarán destinadas a la instalación de empresas relacionadas con la actividad de agencia de transportes, transitario y/o almacenista distribuidor, o cualquier otra actividad relacionada con el transporte y la logística.

2. Las empresas y usuarios instaladas en estas naves logísticas están obligadas al cumplimiento del presente Reglamento y, particularmente, estarán obligadas a:

a) No almacenar o manipular materias nocivas, peligrosas, incómodas o insalubres sin la autorización expresa de RLA, S.A.

b) Cumplir con lo estipulado en la normativa aplicable, en el presente Reglamento y en los respectivos títulos en materia de rotulación, publicidad e imagen.

c) Asumir la responsabilidad de cuantos daños puedan ocasionarse a terceros por cualquier causa atribuible a sus empleados, dependientes o asistentes, y en especial los que pudieran producirse como consecuencia directa o indirecta de:

c.1. La actividad desarrollada y/o de la realización de cualquier clase de obras en la instalación, eximiendo de toda responsabilidad a la RLA, S.A., incluso por daños derivados de la ejecución de instalaciones para servicios y suministros.

c.2. Incumplimiento de las obligaciones impuestas en las Ordenanzas Municipales existentes en cada momento.

c.3. La producción en la instalación de ruidos, vibraciones, radiaciones de calor, humos, malos olores, emisiones o interferencias eléctricas.

d) No depositar en las zonas anexas a las naves ningún tipo de mercancía u objeto fuera del horario de trabajo.

e) No realizar actividad o acto alguno que pueda causar molestias a los vecinos o daños en sus bienes.

f) Mantener la instalación en las debidas condiciones de seguridad, salubridad y limpieza, cumpliendo las disposiciones legales vigentes sobre la materia.

d) Cumplir cuantas normas y disposiciones regulen el ejercicio de actividades molestas, insalubres, nocivas, peligrosas e ilícitas, así como las medidas correctoras que sean ordenadas por la autoridad competente.

3. Las empresas ubicadas en estas instalaciones, generalmente generadoras de un gran volumen de residuos, palets, plásticos, cartones, entre otras, son responsables de la limpieza y recogida diaria de los mismos, debiendo utilizar para ello sus propios medios y los puestos a su disposición por el área.

4. En defecto de lo anterior, RLA, S.A. llevará a cabo las labores y actuaciones que en cada caso resulten necesarias para mantener la limpieza de las instalaciones, con cargo a la empresa responsable.

#### Artículo 17. Zona de servicios al vehículo.

1. Las zonas referidas en este apartado estarán destinadas a la instalación de empresas prestadoras de servicios al vehículo.

2. Las empresas instaladas en estas naves deberán de cumplir, además de lo dispuesto en este apartado, lo establecido en el apartado anterior.

3. Por la especificidad de los residuos generados, las empresas ubicadas en estas instalaciones, dispondrán de los medios así como de los recipientes adecuados y necesarios para tal fin, cumpliendo con las disposiciones legales vigentes sobre la materia.

4. Asimismo, responderán de sus obligaciones medioambientales específicas con eficacia y diligencia.

5. En defecto de lo anterior, RLA, S.A., ejecutará las actuaciones y adoptará las medidas que correspondan con cargo a la empresa responsable.

#### Artículo 18. Zona intermodal.

1. Los espacios e instalaciones de esta zona estarán destinadas exclusivamente a aquellas empresas cuya actividad precise la intervención de más de un medio de transporte.

2. Con independencia de las normas y reglamentos del área logística, los destinatarios de la misma, en el ejercicio de su actividad, deberán de conocer y acatar las disposiciones vigentes sobre puertos, ferrocarriles y/o aeropuertos que procedan en cada caso.

#### Artículo 19. Estación de suministro de combustible.

1. Esta instalación estará destinada fundamentalmente al suministro de carburantes, sin perjuicio de la prestación de otros servicios complementarios, tanto a los usuarios como a los vehículos, tales como minitienda, centro de lavado y restauración.

2. El aparcamiento en esta zona es responsabilidad de la entidad adjudicataria para la prestación del servicio, la cual debe habilitar y señalizar debidamente la zona y las plazas destinadas a tal fin.

3. Por la naturaleza de sus residuos, el titular dispondrá de los medios adecuados y necesarios para su recogida, cumpliendo con las disposiciones legales vigentes sobre la materia.

#### Artículo 20. Zonas verdes, espacios libres y viales

1. Estas zonas tienen, por su naturaleza, la consideración de zonas de dominio público y estarán exentas y libres de ocupación y actividad alguna, salvo necesidades específicas del área que así lo requieran.

2. El destino exclusivo de los viales es garantizar la comunicación de vehículos y/o personas entre las diferentes zonas de servicio, de forma segura y suficiente.

3. No podrá practicarse en estas zonas actividad alguna de conservación y mantenimiento de vehículos, ni siquiera provisionalmente, excepto en caso de emergencia debidamente justificado.

4. RLA, S.A., adoptará las medidas que sean necesarias para garantizar su adecuado estado de uso y conservación.

5. Las zonas verdes de uso público estarán libres de toda ocupación y/o afección que pueda incidir negativamente sobre las plantas, siendo competencia de la RLA, S.A., la conservación y mantenimiento de las mismas.

#### CAPÍTULO IV

#### OCUPACIÓN DE SUELO Y/O INSTALACIONES Y PARA LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS

##### Artículo 21. Normas generales.

De acuerdo con lo señalado en la Ley 5/2001, cualquiera que ejerza una actividad y/o use u ocupe una instalación dentro del área logística, deberá cumplir con la normativa estipulada en el plan funcional del área, las normas generales de edificación y las particulares dictadas para cada área, así como las prescritas en materia urbanística y para otorgamiento de cualquier tipo de licencia o autorización administrativa que la legislación específica vigente prescriba.

##### Artículo 22. Procedimiento para la ocupación y prestación de servicios.

1. La ocupación de suelo o instalación y el ejercicio de actividad dentro del área logística requerirán la aprobación expresa de RLA, S.A., para lo cual los interesados deberán cumplimentar la solicitud tipo que se proveerá en cada área y adjuntar la documentación preceptiva según cada caso.

2. Las solicitudes de ocupación de suelo o instalación precisarán de un informe favorable de RLA, S.A., sobre su procedencia con arreglo a la normativa de aplicación, a excepción del uso de los estacionamientos temporales necesarios para la ejecución de actividades autorizadas.

3. Para la emisión del citado informe se requerirá la aportación de la documentación necesaria para conocer la actividad solicitada, el alcance de la misma y sus necesidades, así como de la garantía correspondiente en la forma y plazo que determine RLA, S.A.

4. La falta de aportación o la aportación defectuosa de dichos documentos en los plazos establecidos, si no fuera subsanada, podrá dar lugar a que se informe desfavorablemente la solicitud de ocupación y a la devolución de la garantía, una vez deducidos los gastos de tramitación a que hubiese lugar.

5. Informada favorablemente la solicitud de ocupación, se procederá a su aprobación y a la firma del contrato, previa aportación de las garantías establecidas entre las partes y demás documentación administrativa sobre la personalidad y representación de la empresa, así como la que justifique la capacidad económica para contratar del solicitante.

6. La aprobación de la solicitud no exime a los solicitantes de obtener las preceptivas licencias o autorizaciones de las entidades y organismos competentes para su otorgamiento.

##### Artículo 23. Cesiones y transmisiones.

1. Las cesión, subarriendo, permuta o venta del derecho o de la instalación, requerirá la aprobación previa de RLA, S.A., y serán conformes con lo establecido en el plan funcional y en el título habilitante.

2. En cualquier caso, será requisito indispensable hallarse al corriente del pago de las obligaciones dinerarias de cualquier clase, así como de los gastos que pudiesen

derivarse de las reparaciones que procediesen en cumplimiento de lo dispuesto en este Reglamento.

En todo caso, el nuevo titular estará obligado a subrogarse en el contrato, derechos y obligaciones del anterior titular, debiendo figurar esta subrogación en el documento de que de lugar el cambio de titularidad.

Artículo 24. Ocupación sin autorización.

En los supuestos en que se procediera a la ocupación del área con bienes, vehículos, maquinaria y otros efectos análogos, en un lugar, tiempo o forma no autorizados o sin estar al corriente del pago de las obligaciones económicas, deberán de ser retirados por el usuario responsable en el plazo que RLA, S.A., indique.

En caso contrario, RLA, S.A., podrá instar su retirada con cargo al usuario a través de la autoridad competente.

## CAPÍTULO V

### VIGILANCIA Y SEGURIDAD DEL ÁREA

Artículo 25. Normas generales.

Al objeto de mantener el orden y la seguridad dentro de las áreas logísticas, cada área adoptará las medidas necesarias para garantizar la seguridad y vigilancia exterior de los inmuebles y vehículos del recinto.

Artículo 26. Seguridad: Plan de Autoprotección.

1. El área logística dispondrá de un Plan de Autoprotección en el que se incluirán las consideraciones preventivas generales y específicas del área, así como las medidas de coordinación con los usuarios que desarrollen su actividad o presten servicios en la misma.

2. Tal plan definirá las situaciones de emergencia.

3. Con carácter previo a la prestación de un servicio o a la realización de una actividad en el área, el interesado deberá de aportar a RLA, S.A. su propio Plan de Autoprotección redactado por técnico competente, debidamente coordinado con el del área.

4. Dichos planes deberán de ajustarse a la normativa legal vigente y a los criterios técnicos de los organismos competentes y deberán de revisarse periódicamente para adecuarlos a la realidad y legalidad vigente.

5. Los ejercicios de simulacro se practicarán con la periodicidad prevista legalmente o la establecida en las recomendaciones al uso, debiendo informarse previamente a RLA, S.A.

Artículo 27. Vigilancia.

1. En ningún caso corresponderá a RLA, S.A., ni al personal de vigilancia al servicio del área, la custodia o vigilancia de los bienes de los usuarios, por lo que no será responsable de los daños, robos o deterioros producidos en los mismos por terceros.

2. Los usuarios instalados en el área que requieran de sistemas de seguridad y vigilancia específicos adecuados a sus necesidades, deberán de proveerse de los mismos por su cuenta y a su cargo.

3. Las funciones no incluidas en el ámbito de aplicación de la Ley 5/2014, de 4 de abril, de Seguridad Privada o la que la sustituya, podrá ser desarrollada por el personal laboral ordinario de RLA, S.A.

4. Las personas destinadas a ejercer las funciones de vigilancia estarán debidamente identificadas y dispondrán de título legal y suficiente para el ejercicio de estas funciones.

5. La implantación por los usuarios que así lo requieran de medidas de vigilancia particulares y específicas para su establecimiento o instalación, deberán de comunicarlo con carácter previo a RLA, S.A., al objeto de asegurar la adecuada coordinación con los

sistemas seguridad y vigilancia del área, prevaleciendo los criterios generales del área sobre los particulares.

6. La instalación por el área de medidas concretas de seguridad y vigilancia se pondrá en conocimiento de todos los interesados con carácter previo a su implantación.

7. Cualquier situación o indicio razonable que pudiese afectar a la seguridad de las personas y/o de las instalaciones, con independencia de su titularidad, deberá de ser puesto de inmediato en conocimiento de RLA, S.A., y del personal de vigilancia, sin perjuicio de que se adopten las medidas de prevención y/o corrección más inmediatas que fuesen necesarias.

8. En caso de emergencia, el personal de vigilancia deberá de informar con carácter inmediato a la persona designada al efecto por RLA, S.A., sin perjuicio de lo establecido en el Plan de Autoprotección.

9. En los supuestos en los que se requiera la intervención de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, el personal de vigilancia informará a RLA, S.A., procediéndose al cumplimiento de lo dispuesto en el Plan de Autoprotección.

## CAPÍTULO VI

### ACCESO, CIRCULACIÓN Y ESTACIONAMIENTO DE VEHÍCULOS

#### Sección 1.ª Normas de acceso y horario

##### Artículo 28. Disposiciones generales.

1. Las áreas logísticas son recintos de acceso controlado, por lo que el mismo quedará restringido, con carácter general, a las personas y vehículos que sean expresamente autorizados por RLA, S.A., por razón de las funciones o servicios que presten, correspondiendo a ésta establecer las condiciones necesarias para el acceso, estancia y salida del recinto.

2. La regulación del control de accesos, de estancias y de salidas se efectuará en cada momento aplicando las técnicas y medios más idóneos para conseguir la máxima eficacia con las únicas limitaciones que resulten de la legislación en cada caso aplicable.

##### Artículo 29. Horario.

1. El calendario y el horario general de apertura será establecido por RLA, S.A., y estará expuesto al público en un lugar fácilmente visible.

2. RLA, S.A., podrá modificar el calendario y el horario de apertura y de prestación de servicios en función de las necesidades operativas del área y de los usuarios de la misma.

3. Fuera del calendario y del horario establecido, se garantiza el acceso de los usuarios instalados previa identificación.

##### Artículo 30. Vehículos permitidos.

1. Con carácter general, podrán acceder y salir del recinto todos los vehículos que cumplan con el procedimiento y los horarios establecidos al efecto por RLA, S.A., salvo que por motivos de seguridad se determine lo contrario.

2. El acceso de cualquier vehículo que fuera susceptible de contener mercancías peligrosas, requerirá la autorización previa y expresa de RLA, S.A. previo análisis y examen de su peligrosidad, que le habilitará para permanecer en el recinto durante el tiempo estrictamente necesario para la realización de operaciones de carga/descarga o de mantenimiento/repación del vehículo.

##### Artículo 31. Acceso a instalaciones específicas.

Junto a las normas generales sobre horarios y accesos a las áreas logísticas, las instalaciones específicas integradas en las mismas podrán tener su propio régimen sobre

el particular que será establecido por RLA, S.A. en función de las condiciones particulares de cada instalación.

### Sección 2.ª Circulación y estacionamiento de vehículos

#### Artículo 32. Normas generales de circulación.

1. La circulación de vehículos en el interior del recinto del área se realizará respetando las normas generales de seguridad vial y la señalización específica instalada al efecto.

2. Para facilitar la circulación y la seguridad vial, la velocidad máxima en el interior del recinto será la establecida por RLA, S.A., de acuerdo con las circunstancias objetivas que concurran.

3. RLA, S.A., podrá establecer limitaciones o restricciones para la circulación de personas o de vehículos por motivos de seguridad.

4. Los vehículos que transporten mercancías lo realizarán cumpliendo con las normas de seguridad establecidas en la normativa vigente.

5. Si se autorizase la circulación de vehículos que transporten mercancías peligrosas, contaminantes o nocivas, éstas deberán ir cubiertas y con el tratamiento necesario para evitar su caída o vertido.

Lo dispuesto en el párrafo anterior será aplicable a aquellos vehículos que, habiendo descargado dichas mercancías, tengan restos de las mismas.

#### Artículo 33. Normas generales de estacionamiento.

1. El estacionamiento de vehículos se realizará únicamente en las zonas habilitadas al efecto, respetando en todo momento la señalización horizontal y vertical específica, así como las indicaciones realizadas por el servicio de vigilancia.

2. No está permitido:

a. Estacionar ocupando viales, Acerados, zonas libres o ajardinadas.

b. Estacionar en aparcamientos específicamente habilitados para otro tipo de vehículos.

c. El estacionamiento de vehículos industriales en las zonas comunes no habilitadas para ello.

d. La ocupación de plazas de estacionamiento en forma y/o tiempo que reduzca o impida el uso y/o la circulación de otros.

e. Estacionar delante o sobre los hidrantes contra incendios.

f. Realizar paradas en intersecciones y en los cambios de dirección.

g. Realizar en las zonas habilitadas para el aparcamiento cualquier otra actividad que no sea el estacionamiento de vehículos, especialmente mantenimientos, reparaciones y lavados de los mismos.

3. RLA, S.A., como responsable de la gestión del área, instará la retirada de aquellos vehículos que se encuentren estacionados infringiendo las normas de este Reglamento y que afecten al normal desarrollo de la actividad del área, así como de aquellos que por sus signos exteriores, tiempo de permanencia o desperfectos puedan considerarse en estado de abandono de acuerdo con la normativa aplicable.

4. Los gastos ocasionados por la retirada y custodia serán repercutidos a los titulares de los mismos.

5. Ocasionalmente se podrá habilitar el estacionamiento puntual en zonas no habilitadas por circunstancias debidamente justificadas, previa autorización de RLA, S.A.

#### Artículo 34. Estacionamiento de turismos, vehículos comerciales y motocicletas.

1. Los turismos, vehículos comerciales y motocicletas tanto autorizados como no autorizados, deberán de aparcar en las zonas previstas a tal efecto, bien sea en las plazas habilitadas anexas a los viales, o en las zonas de aparcamientos específicos para ellos, en régimen de acceso libre o restringido reglado, según sea el caso.

2. Dentro de cada parcela el titular de la misma puede habilitar plazas para el estacionamiento de estos vehículos, pero en ningún momento podrá interferir con los vehículos industriales.

Artículo 35. Estacionamiento de vehículos industriales.

1. Los camiones rígidos y articulados, deberán de aparcar en las zonas previstas a tal efecto, bien sea en las parcelas específicas de estacionamiento o en las zonas de estacionamiento anexas a las naves.

2. Las parcelas específicas de estacionamiento tienen como función prestar servicio tanto a los transportistas de las empresas instaladas en el área logística que necesitan una mayor superficie para el estacionamiento de sus vehículos como a los transportistas autónomos y/o empresas que tienen necesidad de un lugar amplio, seguro y bien comunicado donde dejar sus vehículos estacionados. El acceso restringido a esta zona devengará un precio a establecer por RLA, S.A., por la cesión de superficie, y estará sometido al régimen establecido en la legislación reguladora de los contratos de arrendamiento para uso distinto al de vivienda.

3. Las zonas anexas a las naves son de uso exclusivo de las empresas titulares de las naves y están destinadas fundamentalmente a operaciones de carga y descarga de mercancías, así como al estacionamiento de sus propios vehículos o de aquellos otros contratados para realizar un servicio puntual.

4. Estas parcelas, estén o no divididas en módulos, deberán disponer de un número de plazas de aparcamiento suficientes para su uso por los vehículos adscritos a los titulares de las mismas.

5. En el supuesto de que se produjera el estacionamiento de un vehículo en zona no habilitada por razón de avería, el conductor del mismo deberá de adoptar de inmediato las medidas de seguridad vial que sean necesarias poniéndolo en conocimiento del personal de seguridad del área.

## CAPÍTULO VII

### EDIFICACIÓN, CONSERVACIÓN E IMAGEN

#### Sección 1.ª Normas de edificación

Artículo 36. Disposiciones generales.

1. La ejecución, por cualquiera de los usuarios del área, de cualquier tipo de obra fuera de sus instalaciones privativas, así como las actuaciones de señalización, rotulación e imagen necesitarán de la autorización previa y expresa de RLA, S.A.

2. Estas actuaciones se ajustarán a lo dispuesto en el plan funcional del área y en las normas urbanísticas y demás que resulten de aplicación, en especial las particulares para cada tipo de actividad, las de prevención de incendios, accesibilidad, aislamientos, consumos y medioambientales, etc., a cumplimentar según la normativa técnica de edificación vigente en cada momento.

Artículo 37. Ejecución de obras.

1. En los supuestos establecidos en el artículo anterior, los interesados deberán de acompañar a la solicitud una memoria justificativa de la actuación a realizar, así como la documentación técnica necesaria para concretar el alcance de la misma que deberá estar visada por facultativo competente.

2. Los materiales y las soluciones constructivas propuestas deberán de respetar la unidad de criterio respecto del diseño y calidad de la obra existente, cumpliendo con los requisitos de calidad, durabilidad y mantenimiento prescritos en las normas de edificación generales y en las específicas del área, así como en la legislación vigente.

3. La elección de materiales y soluciones constructivas se ajustará a criterios de calidad, bajo mantenimiento, durabilidad y sostenibilidad, evitando el uso de materiales contaminantes y primando los reciclables, siendo respetuoso con la producción y emisión de residuos innecesarios, adoptando en todo caso las medidas correctoras necesarias, tanto durante la ejecución de las obras como en el ejercicio de la actividad.

4. Las obras se ejecutarán dentro de los límites establecidos para cada parcela o módulo, según el caso, no siendo posible la ocupación de suelo distinto excepto en circunstancias debidamente justificadas, previa aceptación de RLA, S.A.

5. Si de la ejecución de la obra se derivara afectación de las zonas comunes del recinto, se podrá requerir la aportación de fianza que garantice el correcto estado de servicio y de acabado de dichas zonas.

6. La conexión a cualesquiera de los servicios existentes, previo cumplimiento de la tramitación que en cada caso sea necesaria ante la empresa suministradora, que se ejecutará por una empresa legalmente habilitada al efecto, requerirá la entrega a RLA, S.A., del boletín de conexión correspondiente.

7. En todo proyecto de obra se dispondrán de las medidas preventivas necesarias para garantizar debidamente la seguridad, especialmente contra incendio, así como el acceso, circulación de personas y vehículos, el estacionamiento, así como la carga, descarga y manipulación de mercancías.

Asimismo, se justificará la carga máxima de fuego prevista en el proyecto según la actividad.

8. El Anexo con la justificación de las medidas de prevención de incendios a cumplimentar junto con el Proyecto de Ejecución necesario para la tramitación de la licencia de obras y de actividad, deberá venir visado por el colegio profesional y por los servicios de extinción competentes.

9. Igualmente, los interesados deberán de justificar la instauración y seguimiento del Plan de Autoprotección de cada instalación a los efectos de su coordinación con el existente en el área.

10. Si las obras se adecuan a la normativa general y específica de aplicación, RLA, S.A., la autorizará, sin perjuicio de la obligación de los interesados de obtener las preceptivas licencias o autorizaciones de las entidades y organismos competentes para su concesión.

En caso contrario, se denegará la autorización, indicando qué aspectos del proyecto no se adecuan a la normativa aplicable.

11. Una vez ejecutadas las obras, el titular de la instalación deberá de comunicarlo a RLA, S.A., aportando una ficha técnica en la que se justifique la adecuación de la actuación realizada a la documentación técnica aportada y el cumplimiento de los parámetros exigidos por la normativa aplicable.

## Sección 2.ª Conservación de las instalaciones

### Artículo 38. Conservación y mantenimiento de instalaciones.

1. Los usuarios del área, ya sean como concesionarios, propietarios, arrendatarios o en virtud de cualquier otro título, están obligados a usar correctamente las obras e instalaciones del área, así como a cumplir con los Planes de Conservación y Mantenimiento de las mismas.

En especial, serán de cuenta del arrendatario y demás titulares de un derecho de uso y disfrute sobre las instalaciones del área, las actuaciones ordinarias de conservación y mantenimiento.

2. Asimismo, al finalizar sus respectivos contratos, los usuarios del área estarán obligados a dejar las obras e instalaciones en el mismo estado en el que las hubieran recibido, sin perjuicio de lo que procediese sobre las mejoras aprobadas por RLA, S.A., de acuerdo con lo establecido en el contrato.

En defecto de lo anterior, RLA, S.A., podrá ejecutar subsidiariamente dichas actuaciones con cargo a los responsables.

### Sección 3.ª Señalización, rotulación e imagen

#### Artículo 39. Normas generales.

1. Los titulares de instalaciones en el área pondrán a disposición de RLA, S.A., la documentación necesaria sobre su identidad corporativa para su inclusión en los medios de información que RLA, S.A., estime necesario a los efectos de facilitar la explotación e imagen del área logística.

2. La rotulación y señalización corporativa de cada usuario instalado en el área, que deberá de cumplir con la normativa administrativa aplicable, se ejecutará de acuerdo con los siguientes parámetros generales:

a) Los usuarios interesados en la realización de actuaciones de señalización, rotulación e imagen, deberán de acompañar a la solicitud una memoria justificativa de la actuación a realizar, así como la documentación técnica necesaria para concretar el alcance de la misma.

b) No se permitirá la ubicación de señal alguna sobre las cubiertas de las edificaciones o instalaciones, ni de banderola o similar sobre las fachadas salvo autorización expresa de la RLA, S.A. La colocación de poste señalizador estará condicionado a que no afecte en modo alguno al tráfico rodado ni al peatonal.

c) No se permitirá la utilización de neón o luminoso alguno salvo autorización expresa de RLA, S.A.

d) La señalización se podrá iluminar mediante proyectores dirigidos sobre la misma, evitando siempre el impacto lumínico cenital.

#### Artículo 40. Zona de parques logísticos de transformación.

1. La señalización se ubicará en lugar visible sobre los paramentos verticales sin que sobresalga en modo alguno de la superficie de los mismos, dejando en cualquier caso una franja libre de al menos 30 cm. en todo el perímetro del soporte.

2. La rotulación se dispondrá, preferentemente, sobre la fachada principal, por encima de las marquesinas, si bien se podrá utilizar también algún soporte que se fije a la chapa cuyo grosor no supere los 5 cm.

3. En naves con un elevado componente comercial, previa aceptación condicionada por RLA, S.A., si la identidad corporativa y las características de la actividad lo requiriesen se podría admitir alguna variante sobre los parámetros establecidos.

#### Artículo 41. Zona Administrativo-Comercial.

1. RLA, S.A. fijará la señalización corporativa en zona visible sobre panel informativo en el acceso al área y los titulares de instalaciones en el de cada edificio correspondiente.

2. En la zona de oficinas cada titular podrá fijar un cartel interior sobre el cerramiento, junto a la puerta de acceso a su oficina, conforme a los criterios específicos de cada área. No se permitirá la colocación de carteles o señales corporativas en ventanas o espacios comunes, salvo autorización previa y expresa de RLA, S.A.

3. En las zonas netamente comerciales, previa aceptación condicionada por RLA, S.A., se podrían admitir banderolas y señalización luminosa. No se permitirá la colocación de cartelería comercial sobre la cubierta de los locales.

#### Artículo 42. Zonas comunes.

No está permitida la implantación por los usuarios de señal corporativa alguna en las zonas, elementos comunes y mobiliario urbano, o sobre los mismos, salvo en situaciones excepcionales o extraordinarias, previa expresa aprobación por RLA, S.A.

Artículo 43. Estación de suministro de combustible.

1. El titular de la instalación podrán colocar sus correspondientes señales corporativas siempre y cuando no afecte a la correcta circulación, no invada las zonas comunes y eviten la contaminación lumínica.
2. La colocación de poste señalizador requerirá la aprobación previa de RLA, S.A.

DISPOSICIÓN FINAL

El presente reglamento entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía.

## REGLAMENTO DE RÉGIMEN INTERIOR Y DE SERVICIO DEL ÁREA LOGÍSTICA DE INTERÉS AUTONÓMICO DE SEVILLA

### Í N D I C E

- CAPÍTULO I. Disposiciones Generales (arts. 1 a 5)
- CAPÍTULO II. Derechos y obligaciones de los usuarios del área (arts. 6 a 10)
- CAPÍTULO III. Régimen de funcionamiento del área
  - Sección 1.ª Actividades del área (arts. 11 a 13)
  - Sección 2.ª Especialidades por zonas (arts. 14 a 20)
- CAPÍTULO IV. Ocupación de suelo y/o instalaciones y para la prestación de servicios (arts. 21 a 24)
- CAPÍTULO V. Vigilancia y seguridad del área (arts. 25 a 27)
- CAPÍTULO VI. Acceso, horario, circulación y estacionamiento de vehículos.
  - Sección 1.ª Normas de acceso y horario (arts. 28 a 31)
  - Sección 2.ª Circulación y estacionamiento de vehículos (arts. 32 a 35)
- CAPÍTULO VII. Edificación, conservación e imagen.
  - Sección 1.ª Normas de edificación (arts. 36 y 37)
  - Sección 2.ª Conservación de las instalaciones (art. 38)
  - Sección 3.ª Señalización, rotulación e imagen (arts. 39 a 43)
- DISPOSICIÓN FINAL

### CAPÍTULO I

#### DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1. Objeto.

El presente Reglamento tiene por objeto establecer las normas que regulen el funcionamiento, explotación y servicio del centro de transporte de mercancías de interés autonómico de Sevilla, en adelante, área logística de Sevilla, de acuerdo con lo establecido en la Ley 5/2001, de 4 de junio, reguladora de las áreas de transporte de mercancías de la Comunidad Autónoma de Andalucía, así como con su plan funcional y demás disposiciones normativas que resulten de aplicación.

Artículo 2. Ámbito de aplicación.

Las presentes normas se aplicarán a toda persona física o jurídica que sea usuaria del área logística en virtud de un título, así como a aquéllas que, sin ostentar título alguno, accedan a las mismas de forma ocasional.

Artículo 3. Definiciones.

A los efectos del presente Reglamento, se establecen las siguientes definiciones:

- a) Área logística: Centro de transporte de mercancías de interés autonómico a que se refiere el artículo 9 de la Ley 5/2001, conceptualizado como infraestructura del transporte,