

# PROYECTO DE ACTUACIÓN-DEL ÁREA LOGÍSTICA DE INTERÉS AUTONÓMICO DE NÍJAR - ALMERÍA



Mayo 2016

TOMO I

DOCUMENTO 1. MEMORIA Y ANEJOS



Agencia Pública de Puertos de Andalucía  
**CONSEJERÍA DE FOMENTO Y VIVIENDA**



PROYECTO DE ACTUACIÓN DEL SECTOR 1-NÍJAR DEL ÁREA LOGÍSTICA DE INTERÉS AUTONÓMICO DE  
ALMERÍA

<b>0.</b>	<b>Introducción</b>	<b>1</b>
<b>0.1.</b>	<b>ANTECEDENTES</b>	<b>3</b>
0.1.1.	Procedimiento ambiental	5
<b>0.2.</b>	<b>OBJETO DEL PROYECTO DE ACTUACIÓN</b>	<b>5</b>
<b>0.3.</b>	<b>ENTIDAD PROMOTORA</b>	<b>6</b>
<b>0.4.</b>	<b>EQUIPO REDACTOR</b>	<b>6</b>
<b>0.5.</b>	<b>CONTENIDO DOCUMENTAL DEL PROYECTO DE ACTUACIÓN</b>	<b>6</b>
<b>1.</b>	<b>Memoria Informativa</b>	<b>7</b>
<b>1.1.</b>	<b>LOCALIZACIÓN Y DELIMITACIÓN DEL ÁMBITO DEL PROYECTO DE ACTUACIÓN</b>	<b>9</b>
<b>1.2.</b>	<b>CARACTERÍSTICAS FÍSICAS Y AMBIENTALES DEL TERRITORIO</b>	<b>9</b>
1.2.1.	Encuadre territorial	9
1.2.2.	Características naturales	10
<b>1.3.</b>	<b>MEDIO SOCIOECONÓMICO</b>	<b>19</b>
1.3.1.	Población	19
1.3.2.	Movimientos migratorios	21
1.3.3.	Actividad económica	21
<b>1.4.</b>	<b>CONDICIONES DERIVADAS DE LA PLANIFICACIÓN TERRITORIAL Y URBANÍSTICA DEL ÁMBITO.</b>	<b>22</b>
1.4.1.	Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía	22
1.4.2.	Plan de Ordenación Territorial de la Aglomeración Urbana de Almería (POTAUA)	24
1.4.3.	Planeamiento General de Níjar	28
1.4.4.	Plan Funcional del Área Logística de Interés Autonómico de Almería	29
<b>1.5.</b>	<b>AFECCIONES SECTORIALES Y SERVIDUMBRES</b>	<b>29</b>
1.5.1.	Afecciones de infraestructuras y elementos existentes:	29
1.5.2.	Afecciones futuras de infraestructuras en proyecto:	30
<b>1.6.</b>	<b>CARACTERÍSTICAS DE LA RED VIARIA Y FERROVIARIA EXISTENTE</b>	<b>30</b>
1.6.1.	Accesibilidad al ámbito	30
1.6.2.	Infraestructuras de comunicación existentes	31
1.6.3.	Infraestructuras ferroviarias en proyecto	32
<b>1.7.</b>	<b>CONEXIONES E INFRAESTRUCTURAS DE COMUNICACIÓN PROPUESTAS PARA DAR ACCESO AL ÁMBITO</b>	<b>32</b>
1.7.1.	Conexiones viarias	32
1.7.2.	Infraestructuras ferroviarias:	33
<b>1.8.</b>	<b>TRÁFICO Y MOVILIDAD</b>	<b>34</b>
<b>1.9.</b>	<b>INFRAESTRUCTURAS DE SERVICIOS URBANOS</b>	<b>34</b>

1.9.1.	Red de abastecimiento de agua .....	34
1.9.2.	Red de saneamiento .....	34
1.9.3.	Red de energía eléctrica .....	34
1.9.4.	Infraestructuras de telecomunicaciones .....	34
1.9.5.	Suministro de gas .....	35
<b>1.10.</b>	<b>ESTRUCTURA DE LA PROPIEDAD DEL SUELO .....</b>	<b>35</b>
<b>1.11.</b>	<b>VALORACIÓN Y DIAGNÓSTICO DE LA PROBLEMÁTICA TERRITORIAL Y URBANA.....</b>	<b>36</b>
<b>2.</b>	<b>Memoria Justificativa .....</b>	<b>37</b>
<b>2.1.</b>	<b>JUSTIFICACIÓN DE LA ACTUACIÓN .....</b>	<b>39</b>
2.1.1.	El Área Logística de Almería (sector Níjar) en la Planificación.....	40
2.1.2.	Impacto Económico macro del sector logístico.....	41
2.1.3.	Efectos de las actividades logísticas: beneficios de las empresas .....	42
2.1.4.	Impactos sociales.....	42
<b>2.2.</b>	<b>ESTUDIO DE ALTERNATIVAS DE UBICACIÓN Y JUSTIFICACIÓN DE LA ELEGIDA .....</b>	<b>42</b>
<b>2.3.</b>	<b>ANÁLISIS DE LA INCIDENCIA TERRITORIAL Y AMBIENTAL DE LA ACTUACIÓN .....</b>	<b>43</b>
2.3.1.	En el sistema de ciudades y estructura de asentamientos.....	44
2.3.2.	En el sistema de comunicaciones y transportes .....	45
2.3.3.	En el sistema de equipamientos y espacios libres.....	45
2.3.4.	En las infraestructuras y servicios básicos .....	46
2.3.5.	En los recursos naturales.....	46
2.3.6.	En la protección del paisaje y prevención de riesgos .....	46
2.3.7.	En el sistema medioambiental .....	47
2.3.8.	Medios de corrección de los efectos negativos.....	50
<b>2.4.</b>	<b>GRADO DE INTEGRACIÓN DEL PROYECTO DE ACTUACIÓN CON LA PLANIFICACIÓN Y ORDENACIÓN VIGENTES .....</b>	<b>55</b>
2.4.1.	Planificación Territorial.....	56
2.4.2.	Planeamiento Urbanístico .....	58
<b>3.</b>	<b>Memoria de ordenación .....</b>	<b>59</b>
<b>3.1.</b>	<b>OBJETIVOS Y CRITERIOS URBANÍSTICOS .....</b>	<b>61</b>
3.1.1.	Objetivos estratégicos .....	61
3.1.2.	Criterios generales de ordenación.....	61
<b>3.2.</b>	<b>CARACTERÍSTICAS DE LA ORDENACIÓN .....</b>	<b>62</b>
3.2.1.	Elementos básicos de la ordenación .....	62
3.2.2.	Accesibilidad y movilidad en el ámbito de la actuación .....	62
3.2.3.	Espacios libres y recursos ambientales.....	64
<b>3.3.</b>	<b>DETERMINACIONES URBANÍSTICAS DE LA ORDENACIÓN .....</b>	<b>64</b>
3.3.1.	Clasificación del suelo, Sistemas Generales y estructura orgánica .....	64
3.3.2.	Usos, densidades y edificabilidades globales de los sectores .....	67
3.3.3.	Delimitación y aprovechamiento medio del área de reparto .....	67
3.3.4.	Criterios y directrices para la ordenación detallada.....	67

3.3.5.	Suelos de dominio público y suelos de titularidad pública o privada .....	67
3.3.6.	Previsiones de programación y gestión de la ordenación .....	69
<b>3.4.</b>	<b>CONEXIONES CON LAS REDES DE SERVICIOS PÚBLICOS Y DISPONIBILIDAD DE RECURSOS .....</b>	<b>69</b>
3.4.1.	Abastecimiento de agua potable .....	70
3.4.2.	Red de Saneamiento .....	72
3.4.3.	Suministro y distribución de energía eléctrica.....	75
3.4.4.	Red de abastecimiento de gas .....	78
3.4.5.	Telecomunicaciones.....	80
<b>3.5.</b>	<b>PREVISIONES SOBRE LA EJECUCIÓN DE LA ACTUACIÓN .....</b>	<b>81</b>
3.5.1.	Fases y conexiones generales .....	81
3.5.2.	Obtención de los terrenos por expropiación .....	82
3.5.3.	Instrumentos técnicos para la ejecución de la actuación .....	82
3.5.4.	Viabilidad económica .....	82
<b>4.</b>	<b>Normas Urbanística.....</b>	<b>85</b>
<b>4.1.</b>	<b>CONCEPTOS GENERALES.....</b>	<b>87</b>
4.1.1.	Objeto .....	87
4.1.2.	Alcance y ámbito territorial de la aplicación de la normativa .....	87
4.1.3.	Efectos y carácter de las determinaciones del Proyecto de Actuación .....	87
4.1.4.	Regulación complementaria .....	88
4.1.5.	Vigencia, revisión y modificación del Proyecto de Actuación.....	88
4.1.6.	Documentación del Plan .....	89
<b>4.2.</b>	<b>RÉGIMEN URBANÍSTICO DEL SUELO .....</b>	<b>89</b>
4.2.1.	Clasificación del suelo .....	89
4.2.2.	Calificación del suelo.....	89
4.2.3.	Sectorización.....	90
4.2.4.	Sistema de Actuación.....	90
4.2.5.	Sistemas Generales (SG) .....	90
4.2.6.	Ordenación pormenorizada del Sector.....	91
4.2.7.	Área de Reparto y Aprovechamiento medio del Área Logística .....	91
4.2.8.	Sistema de Espacios Libres y Zonas Verdes (SEL-ZV) .....	91
4.2.9.	Dotaciones y Servicios del Área Logística .....	92
4.2.10.	Infraestructuras de servicios urbanos y conexiones exteriores.....	92
<b>4.3.</b>	<b>NORMAS GENERALES PARA EL DESARROLLO DE LA ACTUACIÓN .....</b>	<b>93</b>
4.3.1.	Limitaciones derivadas de las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Almería	93
4.3.2.	Limitaciones derivadas de la afección a la red hidrológica.....	94
4.3.3.	Usos pormenorizados indicativos del Suelo Urbanizable Sectorizado (SUS) .....	94
4.3.4.	Normativa indicativa de los Centros Integrados de Servicios (CIS).....	94
4.3.5.	Normativa indicativa para la Terminal Intermodal (TI).....	95
4.3.6.	Normativa indicativa para la Industria Multifuncional (PIM) .....	95
4.3.7.	Normativa indicativa para el Parque Logístico y Transformación (PLT).....	96
4.3.8.	Protección del dominio público viario y limitaciones a la propiedad. ....	96

4.3.9.	Cruzamientos Subterráneos .....	102
4.3.10.	Nuevos accesos a las vías de titularidad del Ministerio de Fomento.....	102
4.3.11.	Publicidad .....	102
4.3.12.	Medios de Protección Acústica para las nuevas construcciones próximas a la A-7 ....	102
<b>5.</b>	<b>PLAN FUNCIONAL .....</b>	<b>105</b>
5.1.	INTRODUCCIÓN .....	107
5.2.	ACCESOS.....	107
5.3.	ZONAS DOTACIONALES.....	109
5.4.	ZONAS DE CARÁCTER PATRIMONIAL.....	109
5.5.	ESPACIOS LIBRES Y ZONAS VERDES .....	112
5.6.	MODELO DE GESTIÓN .....	112

#### ANEJOS A LA MEMORIA

ANEJO 1 : ESTUDIO PAISAJÍSTICO

ANEJO 2 : ESTUDIO DE TRÁFICO



## **0. INTRODUCCIÓN**





## 0.1. ANTECEDENTES

La actuación del Área Logística de Interés Autonómico de Almería-Níjar es un proyecto que se ha ido definiendo en los últimos años en base a las necesidades para la implantación de un espacio adecuado para el desarrollo de este tipo de instalaciones, dotado de una alta accesibilidad viaria y con posibilidad de desarrollo de un área intermodal ferroviaria.

Esta actuación se enmarca en la actual política de la Junta de Andalucía para el fomento y desarrollo de estrategias territoriales ligadas a la dotación de las infraestructuras necesarias para el desarrollo del transporte y logística.

La Agencia Pública de Puertos de Andalucía (APPA) elaboró el documento denominado **Red Logística de Andalucía**, que ha servido como base para la definición de las actuaciones en materia de áreas logísticas y centros de transporte de mercancías en los diversos instrumentos de planificación de la Consejería de Obras Públicas y Vivienda, principalmente el **Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía 2007-2013 (PISTA)**, aprobado por Decreto 457/2008, de 16 de septiembre, y los diversos Planes Subregionales de Ordenación del Territorio, que tienen por objeto establecer una planificación específica referida a las infraestructuras y servicios de transporte en desarrollo del Plan Director de Infraestructuras de Andalucía 2007-2013.

Los siguientes instrumentos de planificación contemplan, por tanto, la zona de Almería junto con Níjar como un nodo logístico de primer nivel en la estructuración de la Red Logística.

- El **Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía 2007-2013 (PISTA)**, aprobado por Decreto 457/2008, de 16 de septiembre, plantea desarrollar una oferta cualificada de áreas para uso logístico, en los enclaves de Almería y Níjar, con posibilidad de enlace ferroviario directo a la Línea de Altas Prestaciones del corredor mediterráneo y excelente conexión a la A-7. La autoridad portuaria viene desarrollando una estrategia orientada a diversificar sus tráficos y desarrollar actividades de mayor valor añadido, incrementando su participación en el transporte marítimo de corta distancia en el ámbito del Mediterráneo.
- El **Plan de Ordenación Territorial de la Aglomeración Urbana de Almería (POTAUA)**, propone un conjunto de áreas de oportunidad vinculadas al corredor económico de la A-7 en correspondencia con la estrategia de activación económica de este corredor e identifica los ámbitos que integran el Área Logística de Interés Autonómico de Almería, como áreas adecuadas para la localización de los usos asociados a esta actuación, señalando una Zona de Actividad Logístico-productiva en Níjar.

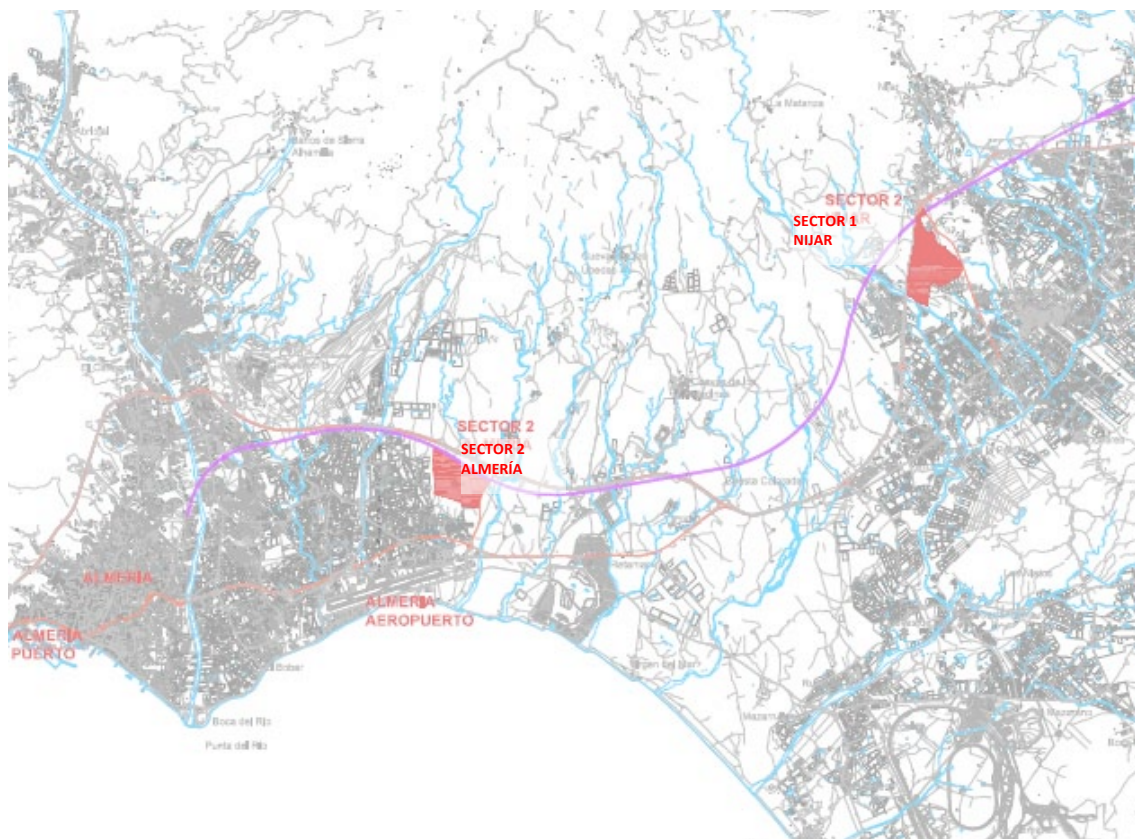
A nivel municipal, el **planeamiento general vigente del municipio de Níjar** lo constituye la Innovación del Plan General de Ordenación Urbanística (Revisión Parcial del PGOU), aprobado definitivamente por la Comisión Provincial de Urbanismo de Almería el 13 de febrero de 2013, que recoge como Sistema General de Infraestructuras del Transporte- Centro de transporte de mercancías (SGIT-ZAL) el ámbito del Área Logística de Interés Autonómico de Níjar.

La **Ley 5/2001**, establece que el inicio del procedimiento para la promoción y establecimiento de las Áreas Logísticas de Interés Autonómico se inicia, con carácter exclusivo, por la Consejería competente en materia de transportes de la Comunidad Autónoma de Andalucía.

En base a lo anterior, mediante Orden de 17 de abril de 2009, de la Consejería competente en materia de Transportes, se da inicio al procedimiento para la promoción y establecimiento del Área Logística de

Interés Autonómico de Almería y se encomienda a la Agencia Pública de Puertos de Andalucía la elaboración y tramitación de su **Plan Funcional**.

El expediente recoge que el Área Logística de Interés Autonómico de Almería se ubicará en dos sectores sin continuidad espacial dentro de la provincia de Almería, aunque estarán funcionalmente integrados y su gestión será conjunta; uno en el término municipal de Níjar (Sector 1), de cerca de 200 ha, y el otro en el término municipal de Almería (Sector 2), de aproximadamente 100 ha, según se refleja en el siguiente plano de situación.



*Plan Funcional del Área Logística de Interés Autonómico de Almería. Situación de los sectores de Níjar y Almería del Nodo Logístico de Almería*

Mediante resolución de 27 de octubre de 2010 (BOJA núm. 216 de 5 de noviembre de 2010), de la Agencia Pública de Puertos de Andalucía, se somete a **información pública** por el plazo de un mes del **Proyecto de Plan Funcional del Centro de Transportes de Mercancías de Interés Autonómico ZAL de Almería**.

Mediante Orden de 26 de julio de 2011, publicado en el BOJA núm. 156 de 10 de agosto de 2011, la Consejería de Obras Públicas y Vivienda de la Junta de Andalucía, **aprueba el Plan Funcional del Área Logística de interés autonómico de Almería**.

Mediante Orden de 30 de noviembre de 2011, publicado en el BOJA num. 243 de 14 de diciembre de 2011, se acuerda la **formulación del Plan Especial de Interés Supramunicipal de Ordenación del Sector 1-Níjar del Centro de Transporte de Mercancías de Interés Autonómico ZAL de Almería**, vinculando la aprobación definitiva del mismo a la aprobación del Documento de Innovación del Plan General de Ordenación Urbanística de Níjar.

Con posterioridad a la formulación del referido Plan Especial se ha optado por desarrollar el Área Logística a través del procedimiento establecido en la Ley de Ordenación del Territorio para las Actuaciones de Interés Autonómico, mediante la redacción de un **Proyecto de Actuación para su declaración de Interés Autonómico**.

Este Proyecto de Actuación se desarrollará posteriormente con un Plan Especial, que deberá contener las determinaciones detalladas de planificación que precise la actuación.

El Área Logística de Interés Autonómico de Almería, según recoge el Plan Funcional, se ubicará en dos sectores sin continuidad espacial, aunque funcionalmente integrados y de gestión conjunta, que conforman el Nodo Logístico de Almería definido en el PISTA.

La independencia de ambos sectores en cuanto a su ubicación y al tipo de actividad económica a desarrollar, la discontinuidad espacial y la necesidad de acometer el desarrollo de los mismos por etapas, según recoge el propio Plan Funcional, motivan que el ámbito objeto del presente Proyecto de Actuación corresponda únicamente al Sector 1 de Níjar delimitado en el Plan Funcional.

### **0.1.1. Procedimiento ambiental**

En el procedimiento de Autorización Ambiental de la actuación **Centro de Transporte de Interés Autonómico ZAL de Almería**, promovida por la Agencia Pública de Puertos de Andalucía y ubicada en el municipio de Níjar (provincia de Almería), se han tenido en cuenta las consideraciones establecidas en la *Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental* y en el *Decreto 356/2010, de 3 de agosto, por el que se regula la Autorización Ambiental Unificada*.

La actuación se encuentra recogida en el Anexo I del citado Decreto, en los siguientes términos:

- Categoría 12.1. Planes y programas que establezcan el marco para la futura autorización de proyectos enumerados en este Anexo sobre las siguientes materias: agricultura, ganadería, silvicultura, acuicultura, pesca, energía, industria, minería, transporte, gestión de residuos, gestión de recursos hídricos, ocupación del dominio público marítimo-terrestre, telecomunicaciones, turismo, ordenación del territorio urbano y rural, o del uso del suelo (EA).
- Categoría 7.10. Áreas de transporte de mercancías, sometidas al instrumento de prevención y control ambiental de Autorización Ambiental Unificada, procedimiento abreviado (AAU\*).

Los dos procedimientos de autorización ambiental **se tramitarán simultáneamente**, y requieren de la elaboración de sendos Estudios de Impacto Ambiental (teniendo en cuenta que gran parte de los contenidos señalados por la Ley 7/2007 y Decreto 356/2010 son comunes a ambos procedimientos), el primero, asociado a la Evaluación Ambiental del Plan de Desarrollo Urbanístico, y el segundo, al procedimiento de la Autorización Ambiental Unificada de la actividad.

Se acompaña al presente documento urbanístico el Estudio de Impacto Ambiental de la actuación Centro de Transporte de Interés Autonómico ZAL de Almería.

## **0.2. OBJETO DEL PROYECTO DE ACTUACIÓN**

Conforme establece la **Ley 1/1994**, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía, en su artículo 38 "El Consejo de Gobierno podrá declarar de Interés Autonómico, por su especial relevancia derivada de su magnitud, su proyección económica y social o su

importancia para la estructuración territorial de Andalucía, las actuaciones de carácter público contempladas en planes de ordenación del territorio y en planes con incidencia territorial”.

Cuando estas actuaciones precisen desarrollo urbanístico, el artículo 39.1., indica que la declaración de Interés Autonómico se producirá mediante la aprobación por el Consejo de Gobierno de un proyecto de actuación a propuesta de la Consejería competente en materia de ordenación del territorio y urbanismo.

Por tanto, el objeto del presente Proyecto de Actuación es servir de soporte instrumental para la declaración de Interés Autonómico del Área Logística de Interés Autonómico de Níjar-Almería y establece las determinaciones urbanísticas para su desarrollo.

El presente documento constituye el Proyecto de Actuación del Sector 1-Níjar del Área Logística de Interés Autonómico de Almería, conforme a los usos logísticos e intermodales definidos en el Plan Funcional, aprobado por la Consejería de Obras Públicas y Vivienda de la Junta de Andalucía mediante Orden de 26 de julio de 2011, publicado en el BOJA núm. 156 de 10 de agosto de 2011, que se desarrolla en el ámbito SGIT-ZAL de la revisión parcial del P.G.O.U. del Municipio de Níjar /Almería (aprobada definitivamente por la comisión provincial de urbanismo de Almería el 13 de febrero de 2.013), una vez adaptado a la modificación del SG-V-01 que propone el propio Proyecto de Actuación.

### **0.3. ENTIDAD PROMOTORA**

La promoción del Área Logística de Interés Autonómico Níjar-Almería se realiza por la Agencia Pública de Puertos de Andalucía (APPA) entidad de derecho público adscrita a la Consejería competente en materia de transportes.

### **0.4. EQUIPO REDACTOR**

El presente documento del Proyecto de Actuación del Área Logística de Interés Autonómico de Almería, sector Níjar, ha sido desarrollado por la UTE MECSA – PROINTEC, para la Agencia Pública de Puertos de Andalucía (APPA), Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía.

### **0.5. CONTENIDO DOCUMENTAL DEL PROYECTO DE ACTUACIÓN**

El Proyecto de Actuación se desarrolla en los siguientes documentos y capítulos:

- Introducción
- Memoria informativa
- Memoria justificativa
- Memoria de ordenación
- Normativa
- Planos de información
- Planos de ordenación
- Plan funcional
- Estudio de paisaje
- Estudio de impacto ambiental



## **1. MEMORIA INFORMATIVA**



## 1.1. LOCALIZACIÓN Y DELIMITACIÓN DEL ÁMBITO DEL PROYECTO DE ACTUACIÓN

El ámbito se ubica en el término municipal de Níjar, cerca de los núcleos urbanos de Níjar al norte, y Los Pipaces y La Fuensanta al sur.

El área se enmarca en el triángulo formado por la autovía A-7 que discurre de suroeste a noreste, la carretera local AL-3108 que discurre desde el nudo con la A-7 de norte hacia el sureste y la rambla de Cambronal, al sur. A 3,5 km al norte por la AL-3107 se encuentra Níjar y el límite con el término municipal de Almería está a solo 3 km hacia el oeste.

Este ámbito se encuentra en terrenos pertenecientes al Polígono 31 de Níjar (Almería), en terrenos de cultivo de diferentes tipos, muchos de ellos improductivos y de pastos.

De forma general sus límites son:

- Noreste: Rambla de Ródenas.
- Sur: Rambla del Cambronal.
- Sureste: Forma una línea quebrada delimitada por la Rambla del Cambronal y la parcela catastral 10 del polígono 31.
- Oeste: Autovía A-7, entre el paso de la Rambla de Cambronal y el cruce con la carretera AL-3108 (salida 479 de la A-7).

La superficie total del ámbito de actuación es de 1.747.300,64 m<sup>2</sup> que se sitúa íntegramente en el Término Municipal de Níjar.

## 1.2. CARACTERÍSTICAS FÍSICAS Y AMBIENTALES DEL TERRITORIO

### 1.2.1. Encuadre territorial

El municipio de Níjar es uno de los más extensos de [España](#) y el de mayor superficie de la provincia de Almería. Está situado al este de la [provincia](#) de Almería, entre la línea de cumbres de [Sierra Alhamilla](#) y la costa sudoriental mediterránea, en la zona denominada [Campo de Níjar](#).

El Sector 1-Níjar del Área Logística de Interés Autonómico de Almería, se integra en un ámbito alejado de los núcleos de población. Aunque en términos de distancia, Níjar se encuentra próximo (3 kilómetros) a la localización de la actuación, la A-7 actúa como barrera artificial entre el núcleo de población de la Villa de Níjar y el sector. Sin embargo, aunque esté situado a mayor distancia, el núcleo de San José, presenta una mayor relación funcional con el sector, ya que comparten acceso, a través de la carretera provincial AL-3108.

Con una superficie aproximada de 182 ha, este ámbito está situado en el término municipal de Níjar, en el triángulo formado por la autovía A-7, la carretera local AL-3108 y la Rambla de Cambronal, y dista unos 26 kilómetros de la capital de la provincia, [Almería](#).

La red de comunicaciones del territorio próximo está configurada por:

- La autopista A-7 que bordea el ámbito por el oeste del mismo.
- La carretera AL-3108 que bordea al noreste el ámbito y que conecta con la A-7 en un enlace que da a su vez acceso a la carretera de Níjar. Este enlace habrá de ser objeto de remodelación.

- El trazado de la nueva Línea de Altas Prestaciones en el borde norte. Próximo al punto de contacto entre este trazado y el ámbito, se prevé un puesto de adelantamiento y estacionamiento de trenes (PAET), lo que facilita la previsión de una ramal ferroviario que dará servicio a la zona logística intermodal que se propone en el sector.

Por su localización, junto a una de las principales vías de comunicación de la Región, su intermodalidad y su centralidad respecto a las instalaciones portuarias de la provincia de Almería, el sector Níjar está orientado a albergar actividades logísticas de valor añadido a escala global, sirviendo como zona de actividades logísticas portuaria, ofreciendo suelo productivo especializado a estos tráficos, y como plataforma logística de distribución, ofreciendo a los flujos de mercancías de larga distancia instalaciones y servicios especializados de calidad que hagan más competitivas las cadenas logísticas internacionales con origen/destino en la provincia.

### **1.2.2. Características naturales**

El ámbito se localiza en la comarca del Campo de Níjar, con vegetación típica del sudeste almeriense, también nos podemos encontrar algunos ejemplares de árboles frutales, y restos de la explotación agrícola de la Hacienda Ródenas, hoy abandonada. Además, se pueden ver restos de antiguos bosques de encinas y pequeñas agrupaciones arbóreas “testigo” de épocas más lluviosas.

En el interior del sector no discurre ninguna rambla o barranco, pero se encuentra limitado por la Rambla de Ródenas al norte del ámbito. En cuanto a Espacios Naturales Protegidos, vías pecuarias y montes públicos, no se afecta a ninguno de ellos, tan sólo existe un *Important Bird Area (IBA)*, designado por la SEO-Birdlife) denominado “Sierra Alhamilla-Campo de Níjar”, y efectivamente se pueden observar en toda la zona aves esteparias como sisón común, cernícalo vulgar, alzacola, alondra de Dupont y terrera común, entre otras muchas.

#### **I. Topografía**

El Sector 1-Níjar se localiza en la comarca del Campo de Níjar, una vasta extensión entre la Sierra Alhamilla y la Serrata. De relieve prácticamente llano y ligeramente ondulado, destaca el paisaje de la sierra al fondo de esta zona. El ámbito presenta una altitud entre los 160 y 220 metros sobre el nivel del mar, con un gradiente altitudinal que decrece de oeste a este.

#### **II. Geología y Geotecnia**

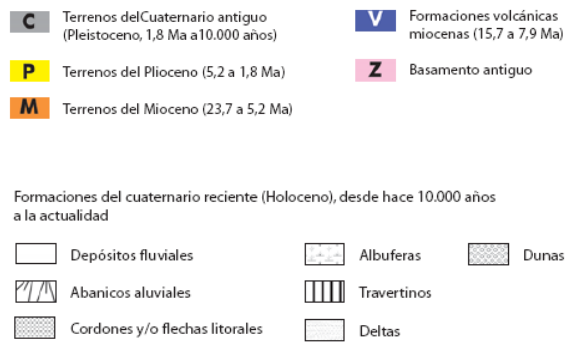
El Campo de Níjar se sitúa en una depresión neógena, que constituye globalmente la tercera gran unidad geológica andaluza. Durante la emersión de la Cordillera Bética hubo momentos en que el mar invadió extensamente zonas deprimidas, actualmente emergidas, como es el caso de la Depresión del Guadalquivir y otras cuencas intramontañosas como Guadix-Baza, Tabernas, Sorbas o Almería-Níjar. En estas depresiones predominan rocas y sedimentos jóvenes, de menos de 25 millones de años, caracterizados por tener muy escaso grado de deformación.

Las rocas que ocupan las zonas bajas del paisaje almeriense, las actuales depresiones del valle del Almanzora, valle del Andarax, Tabernas, cuenca de Sorbas, los Campos de Níjar o el Poniente, están constituidas por materiales geológicamente jóvenes, acumulados en los últimos 15 millones de años, mientras el Mar Mediterráneo penetraba entre las montañas incipientes y los volcanes del Cabo de Gata formando un pequeño archipiélago.

En estos entrantes de mar se acumularon los materiales de la erosión de las tierras emergidas: bloques, cantos, gravas, arenas y arcillas. También se formaron rocas calizas por acumulación de restos de animales marinos.

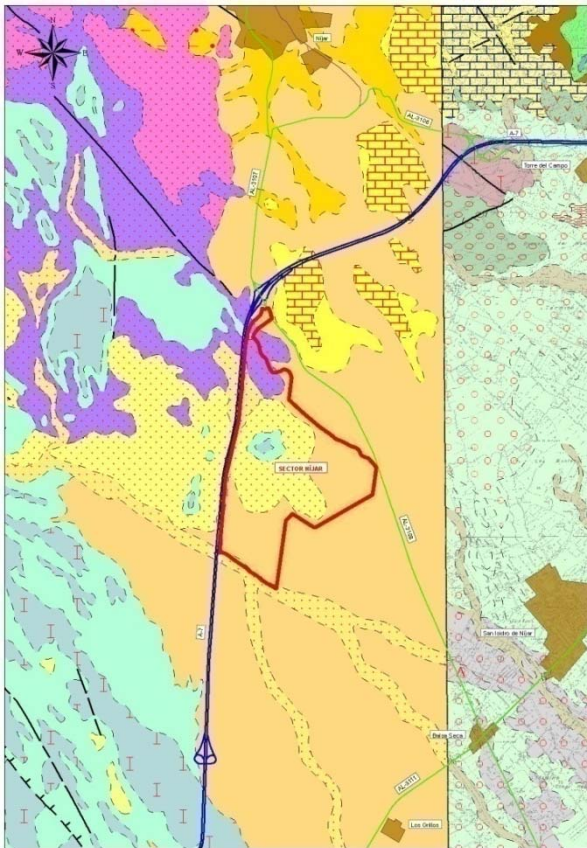


Figura 1. Fragmento del esquema geológico simplificado de la Cuenca de Almería

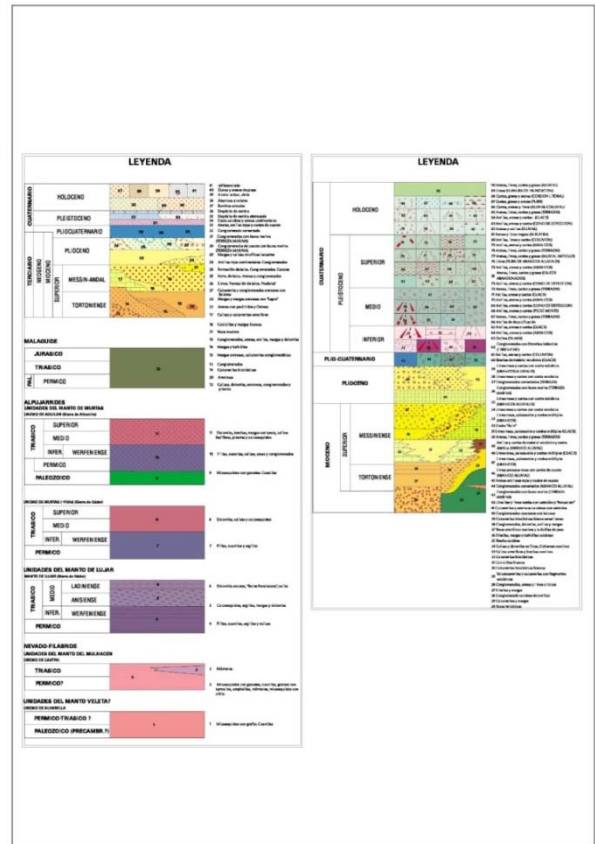


Fuente: C. Zazo y J.L. Goy.

Figura 2. Características geológicas del entorno de la actuación



Fuente: Instituto Geológico y Minero de España.

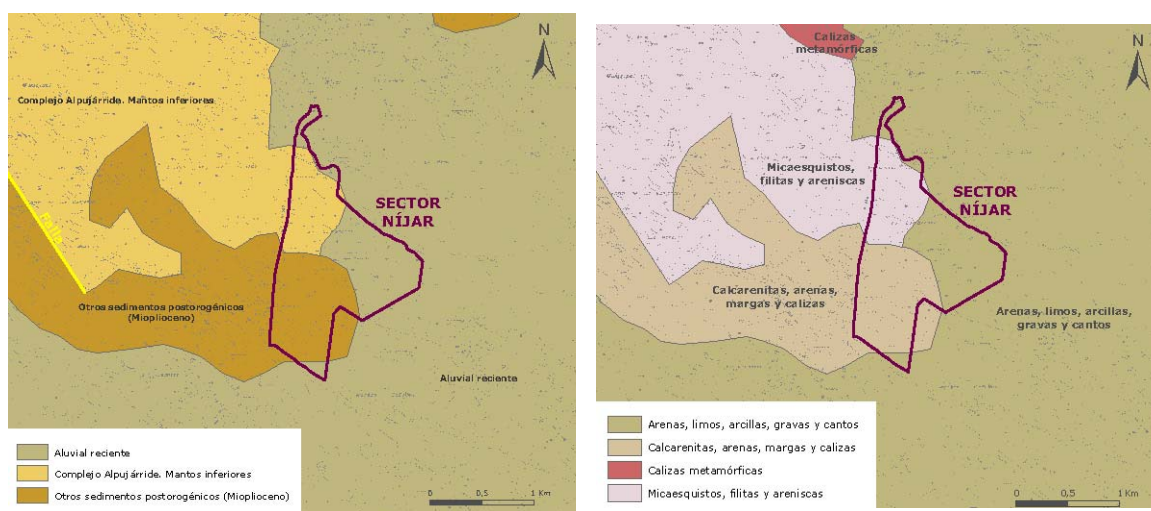


Las estructuras geológicas presentes en el ámbito de actuación son aluvial reciente del Cuaternario, sedimentos postorogénicos del Mioplioceno y, por último, estructuras del complejo Alpujárride del Triásico-Paleozoico.

Desde el punto de vista litológico, el ámbito de actuación se localiza mayoritariamente en una unidad litológica compuesta por arenas, limos, arcillas, gravas y cantos y, en menor proporción, en otras dos unidades, una situada al suroeste del ámbito, con calcarenitas, arenas, margas y calizas y, otra situada al noroeste con micaesquistos, filitas y areniscas.

Figura 3 (izquierda): Geoestructuras y edades de los materiales presentes en el Sector Níjar<sup>1</sup>

Figura 4 (derecha): Unidades litológicas presentes en el Sector Níjar



### III. Climatología

Las características climáticas de este territorio determinan un clima Mediterráneo Subdesértico, característico de todo el sector sureste de la provincia de Almería, definido a partir de los registros realizados en la estación próxima “Níjar”, emplazada a 356 m de altitud en el núcleo de población de Níjar, por lo que sus valores resultan muy representativos en relación con el área de estudio.

El hecho distintivo en este tipo de clima es la escasez de precipitaciones, que hace de esta zona el área más seca de toda Europa. En el conjunto del área las lluvias son inferiores a 200 mm anuales, y en algunos puntos cercanos al Cabo de Gata ni siquiera se alcanzan los 150 mm/año.

Estas escasas precipitaciones se producen, además, en un número muy reducido de episodios de lluvias muy intensas, lo que les otorga una fuerte torrencialidad y acentúa la aridez de la zona, a la cual también contribuye la elevada evapotranspiración que se produce como consecuencia de las altas temperaturas y elevada insolación.

<sup>1</sup> La información de las figuras 3 y 4, corresponde al Mapa Geológico de Andalucía. Atlas de Andalucía (tomo II). Consejería de Obras Públicas y Transportes y Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía. Desarrollado a partir del Mapa Geológico Minero 1:400.000.

Las temperaturas medias mensuales y las temperaturas medias mensual de las mínimas absolutas son suaves a lo largo de todo el año, no llegando nunca a valores negativos en invierno y en verano no se llegan a muy altas temperaturas.

TABLA 6. TEMPERATURA MEDIA MENSUAL (T) Y TEMPERATURA MEDIA MENSUAL DE LAS MÍNIMAS ABSOLUTAS (Tm)													
	E	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	AÑO
T	11,7	12,4	14,5	16,0	18,8	23,1	26,2	26,7	23,5	19,4	15,6	12,8	18,4
Tm	6,9	7,6	9,3	10,7	13,2	17,1	20,1	20,6	17,9	14,2	10,5	8,1	13,0

Fuente: Agencia Estatal de Meteorología

TABLA 7. TEMPERATURA MEDIA MENSUAL (T) Y TEMPERATURA MEDIA MENSUAL DE LAS MÁXIMAS ABSOLUTAS (TM)													
	E	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	AÑO
T	11,7	12,4	14,5	16,0	18,8	23,1	26,2	26,7	23,5	19,4	15,6	12,8	18,4
TM	16,6	17,3	19,7	21,4	24,3	29,1	32,3	32,7	29,0	24,6	20,5	17,6	23,8

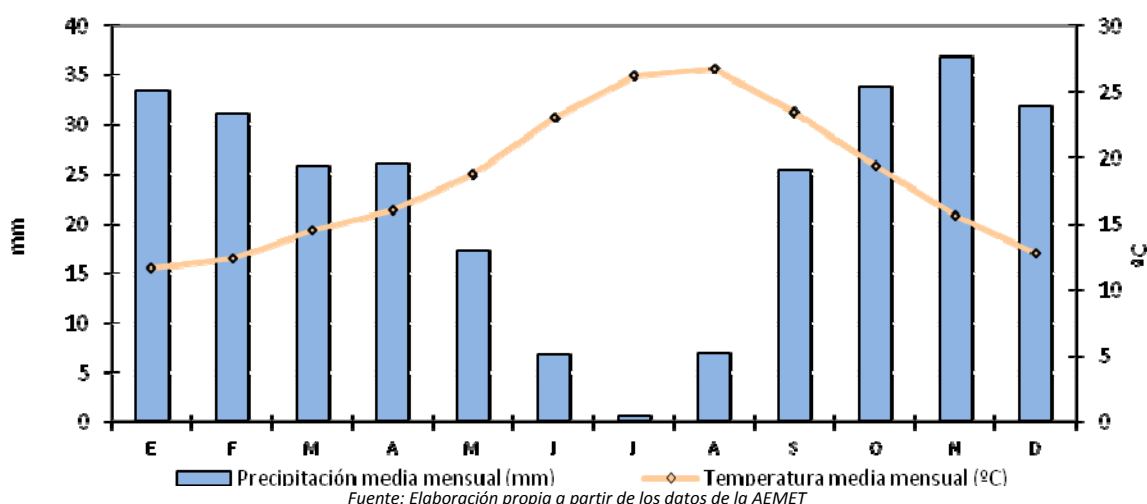
Fuente: Agencia Estatal de Meteorología

Por su parte, las precipitaciones de este entorno ascienden a los 23 mm al año, recogiendo los mayores volúmenes de agua el período de otoño e invierno, siendo julio el mes más seco del año, como muestran la tabla y figura adjuntas.

TABLA 8. PRECIPITACIONES MEDIAS MENSUALES (P) Y PRECIPITACIONES MÁXIMAS EN 24 HORAS (P <sub>M</sub> )													
	E	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	AÑO
T	33,4	31,1	25,8	26,1	17,3	6,8	0,6	7	25,5	33,8	36,9	31,8	23,0
PM	18,4	18,3	14,7	12,9	9,8	3,9	0,5	6,6	16,6	21,5	16,7	17,7	13,1

Fuente: Agencia Estatal de Meteorología

Figura 5. Climograma de Gausson



El balance hídrico refleja el ritmo de las precipitaciones y permite conocer las épocas del año en que existe un déficit de agua o, por el contrario, se produce escorrentía tras cubrirse las necesidades del medio edáfico. Para la realización del balance hídrico, además de la precipitación registrada, se requiere conocer el valor de la evapotranspiración, con el fin de establecer las necesidades hídricas del terreno. En la siguiente tabla se recogen los datos de la evapotranspiración potencial, determinada por el método de Thornthwaite a partir de los datos registrados en la estación "Níjar".

**TABLA 9. EVAPOTRANSPIRACIÓN POTENCIAL POR THORNTHWAITE (mm)**

	E	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	AÑO
ETP	41,6	49,7	80,8	103,4	131,7	165,2	175,9	157,5	107,9	74,7	48,0	39,2	98,0

Fuente: Agencia Estatal de Meteorología

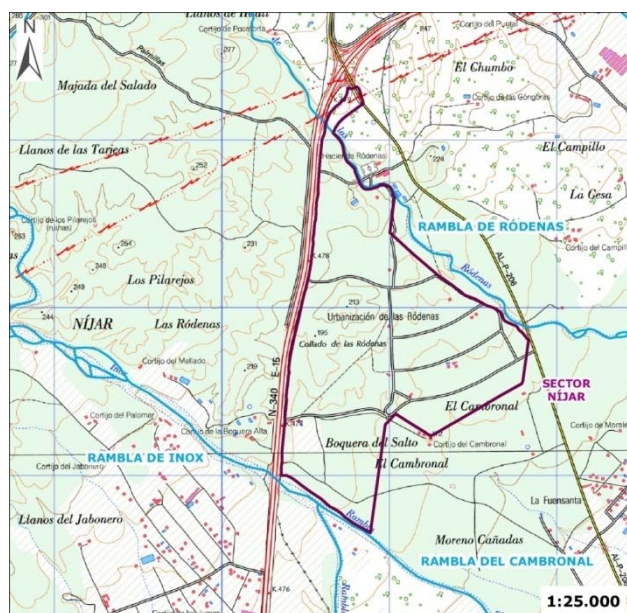
A la vista de estos datos se comprueba cómo se produce en esta zona un déficit hídrico a lo largo de todo el año. La precipitación siempre queda por debajo de la evapotranspiración, por tanto nunca hay excedente de recurso hídrico, hecho que demuestra la gran aridez de la zona.

#### IV. Hidrografía

El Sector Níjar está incluido en el ámbito territorial del Distrito Hidrográfico Mediterráneo, gestionado por la Agencia Andaluza del Agua de la Consejería de Medio Ambiente (Junta de Andalucía).

En el interior del ámbito no discurre ninguna rambla o barranco, pero se encuentra limitado por el noreste por la Rambla de Ródenas y al sureste por la Rambla del Cambronal. La Rambla del Cambronal y la Rambla de Ródenas, ambas afluentes de la Rambla del Artal, la cual a su vez confluye con la Rambla de Inox para pasar a llamarse Rambla de Morales, que tras varias afluencias más desemboca en el Mar Mediterráneo.

Figura 6. Red hidrográfica en la zona de actuación



Las ramblas de las Ródenas, el Cambronal y los dos pequeños cursos que lo tocan al este y al oeste, imponen unas servidumbres de 5 m para uso público y un límite de policía de 100 m de anchura que condicionan usos y actividades conforme a la Ley 29/1985, de 2 de agosto de 1985, de Aguas.

La Rambla de Ródenas nace a unos 400 m de altitud, en las proximidades del paraje denominado Cerrico Redondo, al suroeste del núcleo de Níjar. Discurre esta rambla hacia el sudeste por la derecha del cerro denominado El Pellejero entrando en los Llanos de Hualí al encuentro del Carril de las Palmillas, pasa bajo la autovía A-7 y sigue hacia el sudeste cruzándose con el carril ya en el interior del Sector Níjar, junto a la Hacienda de Ródenas. Atraviesa terreno aluvial compuesto por arenas, limos, arcillas, gravas y

cantos. Esta rambla tiene una longitud de unos 9.520 m hasta su desembocadura en la Rambla del Artal, y prácticamente no se vería afectada por la actuación en el Sector 1-Níjar, siendo tan sólo atravesada por el enlace de conexión entre la autovía A-7 y el Sector.

## V. Vegetación

En la actualidad la vegetación natural predominante en el Sector Níjar está compuesta por pastizales con matorral disperso arbustivo y subarbustivo, con el esparto (*Stipa tenacissima*) como especie dominante, también conocida como “atocha”, de ahí que las formaciones de esparto sean asimismo denominadas “atochares”. Estas formaciones de *Stipa*, además de otras gramíneas, son propias de zonas esteparias del sudeste andaluz, zonas áridas y pedregosas y constituyen la unidad ambiental predominante en todo el sector. Esta vegetación cumple con el importante papel de dar protección a la fauna existente, además de evitar la erosión del suelo.



Atochar típico de la zona en el interior del Sector Níjar

Además, existen en el Sector Níjar las siguientes especies: escoba negra (*Salsola genistoides*), formando el denominado escobillar-espartal cuando va asociada a *Stipa tenacissima*; y *Salsola verticillata*, formando los denominados barrillares. Ninguna de estas dos especies sufre ningún tipo de amenaza y no están protegidas por la normativa vigente.

No se puede dejar de mencionar una especie endémica de esta zona, el azufaifo (*Ziziphus lotus*), un arbusto espinoso caducifolio muy intrincado de la familia de las Rhamnáceas, orden de las Rosales. Su tallo es muy característico en zig-zag, de ahí su nombre. Habita en los fondos de ramblas arenosas o pedregosas, en zonas de matorral árido o junto al mar; suelos calizos en el piso termomediterráneo. Es un endemismo del sudeste español (Almería y Murcia), norte de África y Arabia. Esta especie no posee ningún grado de amenaza ni de protección por normativa alguna.



Ejemplares de azufaifo en el Sector Níjar



Rambla de Ródenas a su paso bajo la carretera AL-3108.

En la Rambla de Ródenas y del Cambronal nos podemos encontrar vegetación de ribera tal como tarajes (*Tamarix spp.*), adelfas (*Nerium oleander*) y retamas (*Retama sphaerocarpa*) en el estrato arbustivo, estando el arbóreo ausente en estas ramblas.

Tras la consulta del *Libro Rojo de la Flora Vasculare Amenazada de Andalucía*, se ha detectado la posible existencia de tres endemismos del sudeste almeriense, la *Linaria nigricans*, la *Salsola papillosa* y la *Teucrium charidemi*, con la categoría de Vulnerable en Andalucía y también por la UICN (Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza). Toda la zona del cuadrante sudeste de la provincia de Almería constituye una gran área de distribución de estas especies, si bien sólo se ha constatado la presencia de las especies en determinadas localizaciones muy concretas y no tienen porqué existir poblaciones en el interior del Sector Níjar, aunque el área de extensión ocupa todo el sudeste almeriense.

## VI. Fauna

Se ha consultado la Base de Datos de la Biodiversidad del Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino y se ha extraído información acerca de la fauna existente en el Sector Níjar. Conviene aclarar que si bien los inventarios oficiales de los que se extrae la información señalan como presentes las especies indicadas, no tienen porqué habitar exactamente en el ámbito de actuación. Por tanto esta información ha de considerarse con prudencia. Se han elaborado unas tablas con las especies inventariadas en el Sector Níjar.

Sólo hay constancia de la existencia de una especie de invertebrado, cuyas características se resumen en la siguiente tabla:

TABLA 10. INVERTEBRADOS			
ESPECIE	L.R. INVERTEBRADOS ESPAÑA (2006)	L.R. INVERTEBRADOS ANDALUCÍA (2008)	CATEGORÍA UICN (2007)
Xerosecta ( <i>Xeromagna</i> ) <i>adolphi</i> (Pfeiffer, 1854)	En Peligro	En Peligro	En peligro B1ab(i,ii,iii,iv)+2ab(i,ii,iii,iv)

Fuente: Verdú, J. R. y Galante, E. (eds). 2009. *Atlas de los Invertebrados Amenazados de España (Especies En Peligro Crítico y En Peligro)*

Se trata de un **endemismo** almeriense (Puente, 1994; Arrebola, 1995), de la provincia murciano-almeriense y el sector almeriense. Está presente en la serie de vegetación murciano-almeriense, semiárido-árido de *Zyziphus* (azufaifo). Está presente en el llano del Campo de Dalías y en la Depresión de Níjar. El sustrato es detrítico calizo y no supera los 200 m de altitud. Ha sido hallada en dos localidades en Níjar.

Está propuesta su inclusión en el Catálogo de Especies Amenazadas de Andalucía (*Ley 8/2003, de 28 de octubre, de la flora y fauna silvestres*) como “especie en peligro de extinción”.

El hábitat observado lo constituyen zonas de estepa con pastizal y matorral disperso arbustivo y subarbustivo, y los ambientes ruderales con cierto grado de antropización.

En el grupo de la avifauna predominan las passeriformes, que constituyen un gran orden de aves con cerca de 5.000 especies con muchos caracteres distintos. Sus adaptaciones al medio son muy variadas y complejas y comprenden desde determinados tipos de canto a formas de construir nidos. En general son de pequeño tamaño, con el cuerpo esbelto, cabeza pequeña y pico de formas variadas, adaptado al tipo de alimentación, son ágiles, vivaces y resistentes. Dentro de las passeriformes hay varios grupos,

siendo en Níjar el más abundante el de las alúdidias, que son aves pequeñas, propias de terrenos deforestados, con colores crípticos pardos. Corren deprisa escondiéndose en las irregularidades del terreno, pero también son buenas voladoras. Anidan en el suelo y los pollos abandonan el nido mucho antes de saber volar.

Entre los anfibios encontramos la rana común (*Rana perezi*) y el sapo corredor (*Bufo calamita*), los cuales necesitan un ambiente húmedo para sobrevivir siendo las ramblas sus lugares preferidos. Reptiles como lagartijas, salamansas y culebras tienen en el campo de Níjar un hábitat idóneo: campo abierto y pedregales sin gran cobertura vegetal pero con abundancia de posibles refugios.

TABLA 11. ANFIBIOS Y REPTILES							
ANFIBIOS							
ESPECIE	NOMBRE COMÚN	D. HÁBITAT	CNEA	CAEA	UICN 2007	BERNA	
<i>Bufo calamita</i>	Sapo corredor	II, IV	IE	IE	LC	II	
<i>Rana perezi</i>	Rana común	-			LC		
REPTILES							
ESPECIE	NOMBRE COMÚN	D. HÁBITAT	CNEA	CAEA	D4/86	UICN 2007	BERNA
<i>Acanthodactylus erythrurus</i>	Lagartija colirroja	-	IE	IE		LC	
<i>Coronella girondica</i>	Culebra lisa meridional	-	IE	IE		LC	
<i>Hemidactylus turcicus</i>	Salamanquesa rosada	-	IE	IE		LC	
<i>Hemorrhois hippocrepis</i>	Culebra de herradura	-	IE	IE		LC	II
<i>Lacerta lepida</i>	Lagarto ocelado	-					II
<i>Malpolon monspessulanus</i>	Culebra bastarda	-			EFP	LC	
<i>Podarcis hispanica</i>	Lagartija ibérica	-	IE	IE		LC	
<i>Psammodromus algirus</i>	Lagartija colilarga	-	IE	IE		LC	
<i>Tarentola mauritanica</i>	Salamanquesa común	-	IE	IE		LC	

Por último, pueden verse mamíferos como jabalí (*Sus scrofa*), zorro (*Vulpes vulpes*), erizo europeo (*Erinaceus europaeus*), ratón de campo (*Mus musculus*) y rata (*Rattus norvegicus*).

TABLA 12. MAMÍFEROS					
ESPECIE	NOMBRE COMÚN	D. HÁBITAT	D4/86	UICN 2007	BERNA
<i>Erinaceus europaeus</i>	Erizo europeo	-	EFP	LC	III
<i>Mus musculus</i>	Ratón casero	-		LC	
<i>Rattus norvegicus</i>	Rata parda	-		LC	
<i>Sus scrofa</i>	Jabalí	-		LC	III
<i>Vulpes vulpes</i>	Zorro	-		LC	

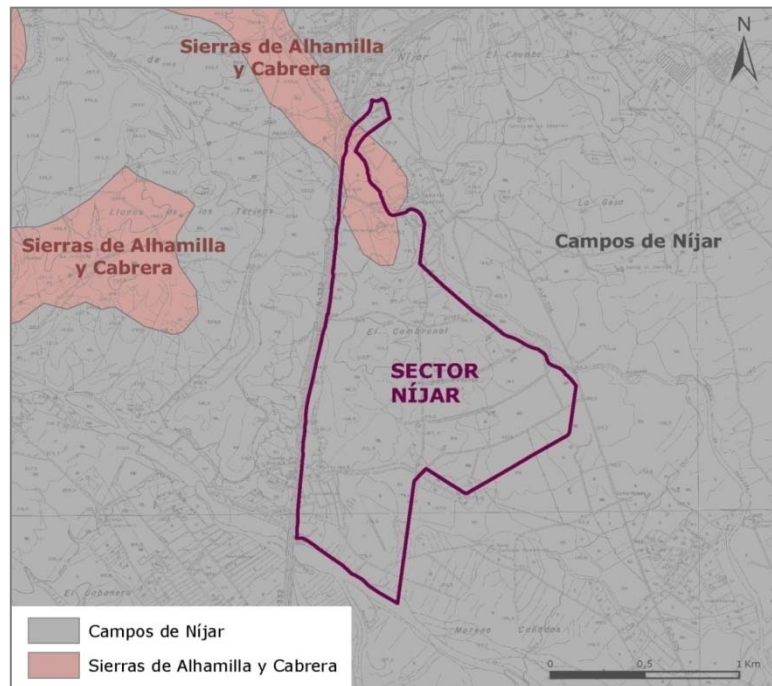
## VII. Paisaje

Los ámbitos paisajísticos se corresponden con las comarcas históricas desde el punto de vista sociológico, vinculados a aspectos socioculturales y de ordenación del territorio como consecuencia de la actividad humana milenaria desarrollada en Andalucía. Se han delimitado un total de 81 ámbitos paisajísticos, a los que se asigna un código numérico y una denominación.

Los Ámbitos Paisajísticos (Figura 10) presentes en la zona son: Campos de Níjar y Sierra de Alhamilla y Cabrera



Figura 10. Ámbitos paisajísticos del Sector



Fuente: "Mapa de Paisajes de Andalucía" E.1:400.000

## VIII. Usos del suelo, edificaciones e infraestructuras existentes

Los terrenos en los que se ubica el ámbito son suelos de tipo rústico y uso agrario. En cuanto a edificaciones e instalaciones, como puede observarse en el *plano I.4. Usos actuales. Infraestructuras y Afecciones*, existe un conjunto de invernaderos con sus correspondientes edificaciones vinculadas destinadas principalmente a almacén de productos agrícolas, elementos de riego y balsas sitas en las fincas n.ºs 28 y 29 del parcelario y las viviendas, de tipo unifamiliar, se localizan en las parcelas 18, 30 y 32 del plano "I.7. Propiedad del suelo. Parcelario". La superficie total de las parcelas con invernaderos es de 51.015 m<sup>2</sup> y la de las contienen vivienda es de 19.762 m<sup>2</sup>.

### 1.3. MEDIO SOCIOECONÓMICO

En este apartado se resumen las principales características socioeconómicas del término municipal de Níjar, comparándolas con las de la comarca a la que pertenece este municipio (Comarca Metropolitana de Almería) y con las de la provincia de Almería, de acuerdo con los datos estadísticos oficiales del Instituto de Estadística de Andalucía.

#### 1.3.1. Población

La población total del municipio de Níjar en el año 2008 es de 26.126 habitantes, de los cuales, 20.615 habitantes viven en los núcleos de población, y 5.511 en diseminado. Existen 25 núcleos de población en este municipio, siendo los más importantes Campohermoso y San Isidro de Níjar.

<b>TABLA 1. POBLACIÓN EN NÚCLEO Y EN DISEMINADO. T.M. NÍJAR (2008)</b>		
	<b>N.º Habitantes</b>	<b>%</b>
Población en núcleo	20.615	78,91
Población en diseminado	5.511	21,09
Población total	26.126	100

Fuente: Sistema de Información Multiterritorial de Andalucía (I. Estadística de Andalucía)

La población de la Comarca Metropolitana de Almería<sup>2</sup> alcanza los 244.873 habitantes (según datos del Padrón municipal de 2008), cifra que representa el 36,67% de la cifra provincial.

Un 78% de estos habitantes reside en el municipio de Almería, 11% en el de Níjar, y el 11% restante en el resto de municipios del Bajo Andarax.

Como se refleja en la Tabla 1, Níjar cuenta con más de 26.000 habitantes, de los cuales algo más de 16.500 reside en las localidades de Níjar, San Isidro de Níjar y Campohermoso. Este es el único caso en el que la cabecera municipal no es el núcleo urbano más poblado, siendo superado por San Isidro de Níjar, con casi 6.000 habitantes, y Campohermoso, con más de 7.500. El resto de la población del municipio - uno de los más extensos de España- se encuentra diseminada en otros 23 núcleos de los que tan sólo Saladar y Leche y Pueblo Blanco, ambos en el interior, superan los 1.000 habitantes.

El aumento sensible de población estacional se restringe al municipio de Níjar, donde la ocupación de las viviendas situadas en sus núcleos costeros alcanza entre el 90 y el 100%. Se estima que en verano la población se incrementa en unos 3.500 habitantes en dicha zona.

<b>TABLA 2. DENSIDAD DE POBLACIÓN COMPARADA (2008)</b>		
<b>Ámbitos</b>	<b>Población (hab.)</b>	<b>Densidad (hab./ha)</b>
Níjar (municipio)	26.126	0,04
Aglomeración Urbana de Almería (Comarca)	244.873	2,11
Almería (provincia)	667.635	0,76

Fuente: Instituto Nacional de Estadística

La densidad de población del municipio de Níjar en 2008 (0,04 habitantes/ha) es muy inferior a la densidad media de la Comarca (2,11 habitantes/ha), la cual a su vez se encuentra muy por encima de la provincial (0,76 habitantes/ha).

Las cifras globales no reflejan, sin embargo, la realidad ambivalente de la aglomeración, que se traduce en una máxima concentración en el entorno de la capital provincial (hasta 500 habitantes/ha netos) y una de las mínimas densidades del litoral turístico español en el sector oriental, concretamente en los terrenos incluidos en el Parque Natural Cabo de Gata.

La población sufrió un incremento relativo del 69,58% en el año 2008. Este dato indica el aumento porcentual que experimenta la población entre los años 1998 y 2008.

<sup>2</sup> Extraído del Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Almería, aprobado inicialmente y en proceso de Información Pública.

### 1.3.2. Movimientos migratorios

En el año 2008 los movimientos migratorios más abundantes en el municipio de Níjar fueron las inmigraciones desde el extranjero, con un 65,03% del total, siendo la mayoría procedentes de Marruecos.

	N.º migraciones	%
Inmigraciones	1.432	65,03
Emigraciones	770	34,97
Total	2.202	100

Fuente: Sistema de Información Multiterritorial de Andalucía (I. Estadística de Andalucía)

Así, en 2008 el número total de extranjeros alcanzó la cifra de 9.147 habitantes, con un 48,19% de procedencia marroquí. Por tanto, la población extranjera representa el 35,01% de la población total del municipio de Níjar.

Esto se explica por la gran abundancia de invernaderos en toda la zona sudeste almeriense, que requiere numerosa mano de obra para atender estos cultivos bajo plástico.

### 1.3.3. Actividad económica

En la siguiente tabla se compara la proporción por actividades económicas en la provincia de Almería y en el municipio de Níjar.

Conceptos	T.M. Níjar	Almería (provincia)
Renta disponible bruta <i>per cápita</i> (euros)	6.000,00-7.500,00	13.683,00
Agricultura (%)	59,89	9,74
Industria (%)	6,04	5,37
Construcción (%)	7,76	20,22
Servicios (%)	26,32	64,67

Fuente: Sistema de Información Multiterritorial de Andalucía (I. Estadística de Andalucía)

#### Agricultura

A continuación se presentan los datos sobre los tipos de cultivos predominantes en el municipio de Níjar.

		Herbáceos				Leñosos			
		Regadío		Secano		Regadío		Secano	
Cultivos herbáceos totales (ha)	Cultivos leñosos totales (ha)	Cultivo principal	ha	Cultivo principal	ha	Cultivo principal	ha	Cultivo principal	ha
4.621	515	Tomate	2.450	Cebada	310	Olivar aceituna	130	Almendra	212

## **I. Industria y construcción**

Las principales actividades del Sector secundario en el municipio de Níjar son las siguientes:

- Sección F: construcción 244 establecimientos. Ocupa el segundo lugar entre las principales actividades económicas en el año 2008.
- Sectores C, D y E: Industrias extractivas, manufactureras y producción y distribución de energía eléctrica, gas y agua. Ningún establecimiento en 2008.

## **II. Servicios**

En cuanto al Sector Terciario, en el municipio de Níjar predominan las siguientes actividades:

- Sección G: comercio 588 establecimientos, es la principal actividad económica en 2008 en el municipio.
- Sección K: actividades inmobiliarias y de alquiler, servicios empresariales. 224 establecimientos.
- Sección H: hostelería 219 establecimientos.
- Sección I: transporte, almacenamiento y comunicaciones. 109 establecimientos.

## **1.4. CONDICIONES DERIVADAS DE LA PLANIFICACIÓN TERRITORIAL Y URBANÍSTICA DEL ÁMBITO**

Se exponen a continuación los aspectos más significativos de las leyes de territoriales y de planeamiento de rango superior que regulan la implantación y desarrollo de las áreas de transportes de mercancías.

### **1.4.1. Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía**

El documento denominado La Red Logística de Andalucía, elaborado por la Agencia Pública de Puertos de Andalucía (APPA), incorpora Almería como Centro Logístico de Interés Autonómico. El objetivo global es que en 2013 Andalucía disponga de un sistema de transportes que garantice la plena accesibilidad y conectividad tanto interna como con el exterior, entendiéndose que este es un requisito indispensable para la competitividad económica del territorio en el contexto internacional.

**El Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía (PISTA)** plantea desarrollar en el interior una oferta cualificada de áreas logísticas que permita consolidar los nuevos tráficos. En este sentido, la futura línea ferroviaria de altas prestaciones entre Almería y Murcia abre unas especiales posibilidades para la implantación de nuevas actividades logísticas en el ámbito. Los Objetivos y propuestas para el transporte de mercancías del PISTA son los siguientes:

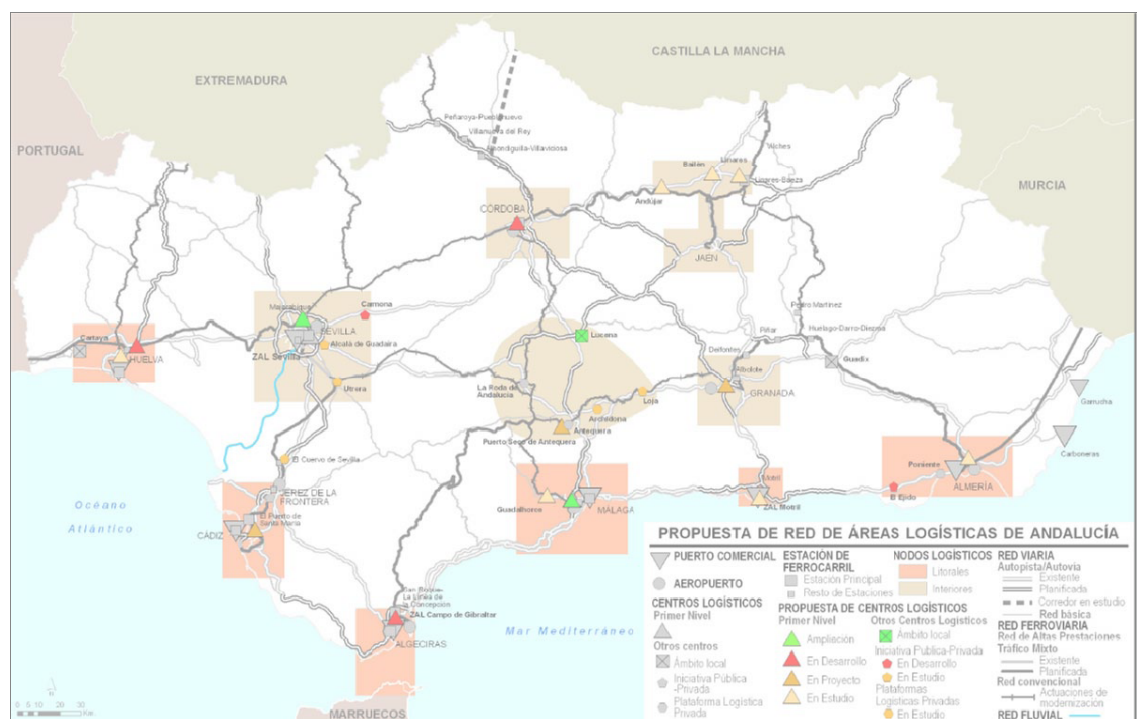
- Consolidar un sistema intermodal de transporte de mercancías, que actúe como factor al servicio del desarrollo territorial y productivo de Andalucía, garantizando el uso combinado de los modos más eficientes y dando prioridad al transporte ferroviario y marítimo frente a la carretera.
- Desarrollar el sistema de áreas logísticas de Andalucía como red interconectada de nodos multimodales, dotándola de las infraestructuras que permitan una correcta articulación con el conjunto de los sistemas de transportes y desarrollar sus funciones de intermodalidad.
- Garantizar la accesibilidad del territorio y los sistemas productivos a la red de centros logísticos para el transporte de mercancías.

- Impulsar estrategias de cooperación, complementariedad y coordinación en las políticas relacionadas con el transporte de mercancías entre los puertos comerciales y los aeropuertos andaluces.
- Fortalecer el sector del transporte de mercancías y desarrollar el mercado, adaptando las entidades públicas y privadas a las nuevas realidades y objetivos e impulsando la creación de entidades logísticas de ámbito europeo mediante las oportunas alianzas o acuerdos.
- Fortalecer el papel de Andalucía en el transporte de mercancías y el desarrollo de la logística con el Norte de África.

El Plan prevé la creación de un Sistema de Áreas Logísticas que funcionará como una red para el conjunto de Andalucía, de acuerdo con una estrategia de especialización complementariedad y coordinación entre todas las áreas, en la que participarán activamente todas las Administraciones y los agentes del sector.

Esta Red de Áreas Logísticas ha de estar conectada por ferrocarril y carretera de forma que favorezca la co-modalidad y la mayor eficiencia técnica, económica y ambiental del transporte. Ello supone el cierre de un sistema viario y ferroviario de gran capacidad que conecte los nodos, en especial los portuarios, con los grandes corredores de transportes nacionales e internacionales. Así mismo, requiere la conexión eficiente, en el interior de cada nodo, de las grandes infraestructuras modales: puertos, terminales ferroviarias de mercancías, áreas de transporte de mercancías y, en su caso, aeropuertos.

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



El ámbito de Níjar forma parte del Nodo logístico de Almería definido en el PISTA, incluido dentro de los nodos litorales, que cuenta con el Puerto de Almería como principal activo.

Una vez perdidas sus funciones como punto de salida para el hierro de Alquife, el puerto está desarrollando otras actividades, que deben consolidarse. La orientación estratégica del puerto pasa, en este sentido, por especializarse en tráficos de mayor valor añadido e incrementar su participación en los transportes marítimos de corta distancia en el ámbito del Mediterráneo. Para la consecución de estos objetivos se acometerá la ampliación con el desarrollo de Poniente y la recuperación de la conexión ferroviaria con el puerto.

En el interior se prevé configurar una oferta cualificada de áreas logísticas, gracias a una iniciativa autonómica para implantar un Centro de Transporte de Mercancías con emplazamientos que permitan su vinculación con los tráficos portuarios y las futuras líneas de ferrocarril. En este sentido, la futura línea ferroviaria de altas prestaciones entre Almería y Murcia abre unas especiales posibilidades para la implantación de nuevas actividades logísticas en el ámbito.

El expediente de inicio del procedimiento para la promoción y establecimiento del Área Logística de Interés Autonómico de Almería recoge que dicha área se ubicará en dos sectores sin continuidad espacial dentro de la provincia de Almería, aunque estarán funcionalmente integrados y su gestión será conjunta; uno en el término municipal de Níjar (Sector 1) y el otro en el término municipal de Almería (Sector 2).

El presente Proyecto de Actuación se corresponde con el ámbito del Plan Funcional aprobado, que incluye únicamente el sector de Níjar, Sector 1.

#### **1.4.2. Plan de Ordenación Territorial de la Aglomeración Urbana de Almería (POTAUA)**

El **Plan de Ordenación Territorial de la Aglomeración Urbana de Almería (POTAUA)**, aprobado por Decreto 351/2011, de 29 de noviembre (BOJA num. 2 de 04/01/2012), identifica los ámbitos que integran la futura Área Logística de Interés Autonómico de Almería, como áreas adecuadas para la localización de los usos asociados a esta actuación.

El centro regional de Almería es uno de nueve centros regionales del Sistema Territorial establecido en el **Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA)**. Uno de los municipios principales de este centro regional es Níjar, como ciudad media de 2º nivel, con aproximadamente 26.000 habitantes. La zona de Almería forma junto con Níjar y algunas otras ciudades medias y núcleos rurales, el sistema polinuclear de este Centro Regional donde queda enmarcada la actuación en desarrollo.

En la Normativa del POTAUA, en su artículo 57, apartado a), se identifican las siguientes Áreas de Oportunidad para actividades económicas, entre las que se encuentra la Zona de Actividad Logístico-productiva de Níjar:

*Artículo 57. Identificación de las Áreas de Oportunidad de la aglomeración urbana. (N)*

*Se establecen las siguientes Áreas de Oportunidad de la aglomeración:*

*a) Áreas de Oportunidad para actividades económicas, que incluye las siguientes reas destinadas a la implantación de actividades productivas, tecnológicas, logísticas, empresariales y terciarias:*

- 1. Gádor*
- 2. Benahadux.*
- 3. Huércal de Almería*

4. Zona de Actividad Logística de Almería.

5. Zona de Actividad Logístico-productiva de Níjar.

6. Nodo estratégico del 21 (Almería).

7. Nodo estratégico de la Venta del Pobre (Níjar).

También en la Normativa, en su artículo 58, apartado 2, se fijan los siguientes criterios para la ordenación de las Áreas de Oportunidad Logística:

*Artículo 58. Criterios para la ordenación de las Áreas de Oportunidad. (D)*

*2. En las Áreas de Oportunidad para actividades económicas, la ordenación que se realice por el planeamiento urbanístico general cumplirá los siguientes criterios:*

*a) Se orientarán a la implantación de actividades tecnológicas, empresariales, industriales, terciario avanzado, comercial y equipamientos, que favorezcan la agrupación e integración industrial, la creación de sinergias empresariales y el acceso a servicios innovadores, favoreciendo el desarrollo, diversificación y la modernización de las estructuras empresariales de la aglomeración.*

*b) Se diseñarán con calidades urbanas compatibles con su funcionalidad, procurando ofrecer una imagen corporativa a las empresas, y garantizando la diversificación en cuanto al tamaño de las parcelas, de manera que permitan el asentamiento de las pequeñas y medianas empresas.*

*c) Las Áreas de Oportunidad colindantes con zonas residenciales, se separarán de ellas mediante sistemas viarios y espacios verdes arbolados de una dimensión suficiente para evitar interferencias funcionales, paisajísticas y morfológicas.*

Para fijar la delimitación del ámbito del presente Proyecto de Actuación se han seguido los criterios de actuación establecidos en la ficha del POTUAU correspondiente al Área Logístico Productiva de Níjar que se adjunta a continuación.

Por su parte, la ficha del Área de Oportunidad logístico Productiva (ZAL) en Níjar recoge además los siguientes criterios de actuación en cuanto a la ordenación del ámbito :

*3. El planeamiento que desarrolle la actuación deberá ajustar con precisión el contorno del área cumpliendo con la condición de apoyarse en elementos geográficos o territoriales: las Ramblas de Cambronal, Inox y Ródenas, los ejes viarios de la AL -3108, la A-7 y el futuro trazado del ferrocarril Almería Murcia.*

*4. El Planeamiento de desarrollo deberá garantizar la integración paisajística del conjunto, cumpliendo, entre otros, con los siguientes objetivos:*

*- Los bordes urbanos hacia la A-7 y hacia el corredor ferroviario deberán ordenarse teniendo en cuenta criterios paisajísticos dado que se configuran como fachadas de la actuación. Para ello se tratarán de localizar en esta zona los usos que lleven aparejadas soluciones arquitectónicas de mayor calidad estética.*

*- Se tendrá en cuenta la percepción de las cuencas visuales que tienen como fondo escénico la Villa de Níjar y se resaltarán los elementos singulares del paisaje en la ordenación interna.*

*5. El instrumento de desarrollo deberá justificar la viabilidad de la propuesta en función de la capacidad y adecuación de la infraestructura viaria supramunicipal, así como su accesibilidad desde las principales carreteras, aportando los consiguientes estudios de movilidad y tráfico.*

*6. Se asegurará la correcta integración de las zonas urbanas consolidadas en su caso y tendrán en cuenta las peculiaridades orográficas, en especial el collado de las Ródenas y ramblas y la colindancia de la subárea norte con ámbitos de protección territorial de este Plan.*

*7. Se podrán incorporar usos comerciales exclusivos en las zonas con mejor accesibilidad , para dar servicio a los núcleos de residencia y trabajo próximo, a excepción de grandes superficies minoristas.*

*8. Los corredores verdes de conexión N-S interiores a la parcela o de borde facilitarán la esorrentía natural.*



## 2P. ÁREA DE OPORTUNIDAD LOGÍSTICA PRODUCTIVA (ZAL) EN NÍJAR

### PLAN DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO DE LA AGLOMERACIÓN URBANA DE ALMERÍA

<b>Municipio-s:</b>	Níjar
<b>Superficie:</b>	310 ha
<b>Planeamiento vigente:</b>	NNSS aprobación definitiva BOP 05/06/1996
<b>Clasificación del suelo:</b>	Suelo No Urbanizable



#### Justificación:

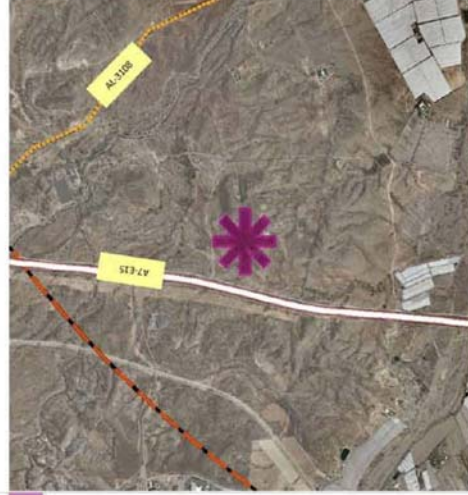
Este Área de Oportunidad se justifica desde el Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía (PISTA), aprobado en 2008 que recoge las actuaciones definidas en la Red de Áreas Logísticas de Andalucía y, entre ellas, el nodo logístico de Almería, nodo que cuenta con las instalaciones portuarias de Almería y Carboneras como principal activo. La autoridad portuaria viene desarrollando una estrategia orientada a diversificar sus tráfico y desarrollar actividades de mayor valor añadido, incrementando su participación en el transporte marítimo de corta distancia en el ámbito del Mediterráneo. Para la consecución de estos objetivos está prevista la ampliación de ambas instalaciones portuarias y la recuperación de la conexión ferroviaria con el puerto. La futura línea ferroviaria de altas prestaciones Almería-Murcia abre grandes posibilidades para la implantación de las mismas.

En el marco de la estrategia de la Autoridad Portuaria y el PISTA se han seleccionado los enclaves de Almería y Níjar. Ambos cuentan con excelentes condiciones de accesibilidad externa garantizada por la A-7 y ubicación estratégica para dar servicio en tres niveles: local, supramunicipal para el conjunto de la aglomeración y territorial como parte de la Red de Áreas Logísticas de Andalucía.

En el caso de Níjar el enclave propuesto para el área de oportunidad se justifica además en la proximidad al enlace con la carretera N-341 que articula la conexión al núcleo de Carboneras.

#### Criterios de actuación:

1. El Área de Oportunidad para actividades económicas de Níjar, vinculada al área de actividades económicas de Almería, se divide en dos subzonas. La subzona sur, asociada de forma prioritaria a actividades de carácter logístico vinculadas al Puerto y la subzona norte, con destino para actividades económicas con carácter general. Entre ambas se posibilitará la conexión viaria.
2. El desarrollo se realiza de acuerdo con los procedimientos que regula 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, por lo cual se está redactando, en primer lugar, el Plan Funcional del Centro.
3. El planeamiento que desarrolle la actuación deberá ajustar con precisión el contorno del área cumpliendo con la condición de apoyarse en elementos geográficos o territoriales: las Ramblas de Cambonal, Inex y Rodenas, los ejes viarios de la AL-3108, la A-7 y el futuro trazado del ferrocarril Almería-Murcia.
4. El planeamiento de desarrollo deberá garantizar la integración paisajística del conjunto, cumpliendo entre otros, con los siguientes objetivos:
  - Los bordes urbanos hacia la A-7 y hacia el corredor ferroviario deberán ordenarse teniendo en cuenta criterios paisajísticos, dado que se configuran como fachadas de la actuación. Para ello se tratarán de localizar en esta zona los usos que lleven aparejadas soluciones arquitectónicas de mayor calidad estética.
  - Se tendrá en cuenta la percepción de las cuencas visuales que tienen como fondo escénico la Villa de Níjar y se resaltarán los elementos singulares del paisaje en la ordenación interna.
5. El instrumento de desarrollo deberá justificar la viabilidad de la propuesta en función de la capacidad y adecuación de la infraestructura viaria supramunicipal, así como su accesibilidad desde las principales carreteras, aportando los consiguientes estudios de movilidad y tráfico.
6. Se asegurará la correcta integración con las zonas urbanas consolidadas, en su caso, y tendrán en cuenta las peculiaridades orográficas, en especial el collado de las Rodenas y ramblas y la colindancia de la subárea norte con ámbitos de protección territorial de este Plan.
7. Se podrán incorporar usos comerciales exclusivos en las zonas con mejor accesibilidad, para dar servicio a los núcleos de residencia y trabajo próximos, a excepción de las grandes superficies minoristas.
8. Los corredores verdes de conexión N-S interiores a la parcela o de borde facilitarán la escorrentía natural.



### 1.4.3. Planeamiento General de Níjar

El Documento de **Innovación del Plan General de Ordenación Urbanística de Níjar** (Revisión Parcial del PGOU) y su correspondiente Estudio de Impacto Ambiental fueron aprobados provisionalmente en Pleno el 05/08/2011 (BOP 26/09/2011) y definitivamente por la Comisión Provincial de Urbanismo de Almería el 13 de febrero de 2013.

Dicha Innovación clasifica los terrenos del Sector 1-Níjar del Área Logística de Almería como Sistema General de Infraestructuras del Transporte- Centro de transporte de mercancías (SGIT-ZAL)

Adicionalmente, se incorporan a la Memoria de dicha Innovación-Revisión Parcial del PGOU justificaciones por la que se propone la implantación de la actividad propuesta, entre las que destacan:

- La elaboración y tramitación del Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Almería que estructura un modelo productivo subregional al que debe adaptarse inexcusablemente el PGOU.
- El inicio por parte del Ministerio de Fomento de las obras y proyectos del “Corredor Mediterráneo de alta velocidad, tramo Murcia-Almería”, que modifica esencialmente la accesibilidad del municipio y la orientación de su actividad productiva.
- La actualización de las previsiones de las NN.SS. de 1996 por la evolución de la dinámica económica del municipio.

#### GESTIÓN (O.E.)

FORMA Y SISTEMA DE DESARROLLO	
Forma de gestión	PUBLICA
Sistema de Actuación	EXPROPIACION
Figura de Planeamiento de desarrollo	Plan Especial de Ordenación de Interés Supramunicipal

#### PLAZOS

Según Plan Especial de Ordenación de Interés Supramunicipal

#### MATERIALIZACIÓN DE LAS CESIONES, EJECUCIÓN Y FINANCIACIÓN DE LAS OBRAS DE URBANIZACIÓN DE LOS SISTEMAS GENERALES Y DE LAS OBRAS DE INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS COMUNES AL ÁREA DE REPARTO.

Los terrenos correspondientes a los sistemas generales adscritos se obtendrán por cualquiera de los sistemas establecidos en la LOUA, siendo preferente su cesión anticipada mediante convenio o su ocupación previa.

Los suelos destinados a sistemas generales podrán obtenerse anticipadamente mediante la cesión gratuita del suelo por los propietarios reservándose éstos el aprovechamiento subjetivo que corresponde a dicho terreno para su incorporación al proceso urbanizador y edificatorio en el sistema general de interés territorial y posterior materialización en las parcelas lucrativas del mismo.

La ejecución de los sistemas generales corresponde a los titulares de los terrenos incluidos en sus correspondientes áreas de reparto.

La forma de ejecución, financiación y la programación de las obras correspondientes a los sistemas generales se definirán mediante planes especiales. Su financiación será exclusiva por los titulares de aprovechamiento en las áreas de reparto a que se adscriban.

La forma de ejecución, financiación y la programación de las obras de infraestructura y servicios comunes al área de reparto se definirán mediante planes especiales. Su financiación será exclusiva por los titulares de aprovechamiento en las áreas de reparto a que se adscriban.

#### OTRAS DETERMINACIONES

##### OBJETIVOS Y CRITERIOS DE LA ORDENACIÓN

Desarrollar las previsiones de la Orden de 17 de abril de 2009 a que se inicia el procedimiento para la promoción y establecimiento del centro de Transporte de Mercancías de Interés autonómico ZAL de Almería.

Establecer las condiciones de desarrollo y gestión acordes a la Ley 5/2001 y el Plan Funcional.

Desarrollar las previsiones del convenio urbanístico (Finca Rodenas)

#### DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN VINCULANTES (O.E.)

Las señaladas en los planos de ordenación, en el Plan Funcional, en el Plan Especial de Sistemas Generales y en el Plan Especial de Infraestructuras y servicios comunes al área de reparto.

Por encontrarse el sistema general de interés territorial afectado por la servidumbre aeronáutica el Plan Parcial de Ordenación que lo desarrolle incluirá entre sus determinaciones la obligación de que las construcciones (incluidos todos sus elementos como antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos, etc.), modificaciones del terreno u objeto fijo (postes, antenas, carteles, aerogeneradores-incluidas las palas, etc.) no podrán vulnerar la cota de 190 metros sobre el nivel del mar.

Los correspondientes instrumentos de desarrollo de todos los ámbitos deberán cumplir las Determinaciones Generales del Anejo III.

#### OBSERVACIONES

El desarrollo del sistema general de interés territorial requiere los siguientes informes sectoriales:

- Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento. (Autovía E-15/A-7)
- Consejería de Medio Ambiente – Agencia Andaluza del Agua.
- Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento (Corredor Ferroviario Alta Velocidad)
- Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento (Servidumbres aeronáuticas)
- Servicio de Carreteras de la Diputación Provincial (Carreteras AL-3106)

Deberá realizar una prospección arqueológica superficial con anterioridad al inicio de las obras en aquellas áreas en las que se prevean remociones del terreno, prospección que deberá realizarse de conformidad con lo establecido en el Decreto 168/2003, de 17 de junio, por el que se aprueba el Reglamento de Actividades Arqueológicas.

#### **1.4.4. Plan Funcional del Área Logística de Interés Autonómico de Almería**

Mediante Orden de 17 de Abril de 2009, de la Consejería competente en materia de Transportes, se da inicio al procedimiento para la promoción y establecimiento del Área Logística de Interés Autonómico de Almería y se encomienda a la Agencia Pública de Puertos de Andalucía la elaboración y tramitación de su Plan Funcional.

El **Plan Funcional del Área Logística de interés autonómico de Almería**, aprobado mediante Orden de 26 de julio de 2011, publicado en el BOJA núm. 156 de 10 de agosto de 2011, la Consejería de Obras Públicas y Vivienda de la Junta de Andalucía, propone el inicio de desarrollo del Área Logística de Almería con la 1ª Fase del Sector 1-Níjar.

Este Sector 1-Níjar constituirá la gran oferta de suelo logístico especializado de la región a corto y medio plazo, fundamental para el desarrollo y consolidación del Nodo Logístico de Almería.

Su desarrollo se prevé en dos fases. La primera corresponde con la franja situada entre la A-7 y el Eje estructurante paralelo a ella, la terminal intermodal y su ramal ferroviario, el área de Parque Industrial Multifuncional identificado con las siglas PIM-1 y los viarios generales que permiten su accesibilidad. La segunda fase abarca el resto del ámbito del sector.

#### **1.5. AFECCIONES SECTORIALES Y SERVIDUMBRES**

A continuación se describen las principales afecciones sectoriales, representadas gráficamente en los planos "1.4. Red viaria y comunicaciones", "1.5. Infraestructuras actuales", "1.7. Afecciones y servidumbres" e "1.8. Afecciones Aeronáuticas".

##### **1.5.1. Afecciones de infraestructuras y elementos existentes:**

###### **I. Afecciones por las infraestructuras viarias**

La autovía A-7 y la carretera AL-3108, conforme a la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras, tienen como afecciones, respectivamente: la zona de dominio público de 8 m y 3 m, una zona de servidumbre de 25 m y 8 m para cada una, una zona de afección de 100 m en la autovía y 50 m en la carretera, y la línea límite de edificación a 50 m en un caso y a 25 m en el otro.

###### **II. Afecciones por las líneas eléctricas**

Prácticamente en el centro del ámbito delimitado se encuentra una caseta-transformador de AT de la Compañía Sevillana de Electricidad identificado con el nº 34083.

Las infraestructuras de suministro de energía eléctrica más cercanas son las líneas de media tensión de 110/132 kV alimentadas desde las subestaciones de El Toyo y Pipaces.

###### **III. Afecciones por las ramblas**

Las ramblas de las Ródenas, el Cambronal y dos pequeños cursos que lo tocan al este y al oeste, imponen unas servidumbres conforme a la Ley 29/1985, de 2 de agosto de 1985, de Aguas, de 5 m para uso público y un límite de policía de 100 m de anchura que podrá condicionar usos y actividades, conforme a dicha Ley.

#### **IV. Afecciones por servidumbres aeronáuticas**

El sector se halla afectado por las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Almería. En concreto, se encuentra incluido dentro de la Envolvente de Servidumbres de Operación de Aeronaves y fuera de la de Servidumbres del Aeródromo; más en concreto, el ámbito queda comprendido entre las líneas “Límite aproximación final ILS 26 altitud 410 m” y la “Límite aproximación final ILS 26 altitud 751 m”. Como quiera que la cota topográfica de mayor altura del sector es de 220 m, aunque la altura reguladora máxima de la edificación alcanzara los 20 o 25 m, en ningún caso se interferiría con las servidumbres aéreas, existiendo un margen suficiente para elementos auxiliares tipo antenas, chimeneas, torreones, etc. Estos extremos quedan justificados gráficamente en el mencionado plano “1.5. Infraestructuras Aeronáuticas”.

#### **1.5.2. Afecciones futuras de infraestructuras en proyecto:**

##### **I. Afecciones por las infraestructuras ferroviarias**

La ley 39/2003 de 17 de noviembre del Sector Ferroviario y el Reglamento que lo desarrolla, aprobado por Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, establece las limitaciones en relación con los terrenos inmediatos al ferrocarril:

- Artículo 25:

Suelos de Dominio Público: Los terrenos delimitados por una franja de 8 m. medidos desde la arista exterior de la explanación, en horizontal y perpendicularmente al carril correspondiente.

- Artículo 26:

Zona de Protección: La zona de protección de las líneas ferroviarias consiste en una franja de terreno a cada lado de ellas, delimitada interiormente por la zona de dominio público y, exteriormente, por dos líneas paralelas situadas a setenta metros de las aristas exteriores de la explanación.

- Artículo 34:

Límite de Edificación: La línea límite de la edificación se sitúa, con carácter general, a cincuenta metros de la arista exterior más próxima de la plataforma, medidos horizontalmente a partir de la mencionada arista. A tal efecto se considera arista exterior de la plataforma el borde exterior de la estructura construida sobre la explanación que sustenta la vía y los elementos destinados al funcionamiento de los trenes; y línea de edificación aquella que delimita la superficie ocupada por la edificación en su proyección vertical. En los túneles y en las líneas férreas soterradas o cubiertas con losas no será de aplicación la línea límite de la edificación

Estas afecciones son de aplicación en el ámbito en relación con el Proyecto del trazado de Alta Velocidad Murcia Almería, cuyo trazado afecta en una pequeña franja de terreno, al noroeste del ámbito.

#### **1.6. CARACTERÍSTICAS DE LA RED VIARIA Y FERROVIARIA EXISTENTE**

##### **1.6.1. Accesibilidad al ámbito**

La localización del ámbito de Níjar que integra el Área Logística, viene recogida como Área de oportunidad en el POTA de la Aglomeración Urbana de Almería y está justificada por su privilegiada accesibilidad por carretera, ferrocarril, marítima, y aérea. Desde el Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Almería (POTAUA) se recoge la siguiente información en materia de **transporte:**

- La red viaria estructurante de la aglomeración urbana de Almería está constituida por las carreteras que conforman la malla que soporta las relaciones de largo recorrido y las conexiones exteriores, a la que pertenecen las autovías A-7 y A-92, permitiendo que todas las cabeceras municipales se encuentren a menos de 5 km de una vía de alta capacidad.
- La red de articulación da soporte a las relaciones de medio recorrido, tanto interiores como exteriores al ámbito del Plan, y está compuesta por la N-340a, eje que discurre en paralelo al de Andarax por su margen derecha, conectando los núcleos urbanos de la vega entre sí, la N-344 entre el aeropuerto y la A-7, la A-348 o carretera de la Alpujarra hasta Benahadux, el eje AL-3117 entre Rioja y La Cañada de San Urbano y las carreteras de comunicación de los principales núcleos del municipio de Níjar (AL-3106, AL-3108, AL-3111, AL-3112, AL-3115 y la N-351 entre el enlace con la A-7 hasta el punto donde se bifurca hacia Agua Amarga, continuando como AL-5106).
- En lo que se refiere al **ferrocarril**, las nuevas líneas de altas prestaciones en proyecto o planificadas ofrecen oportunidades de cara al futuro, no solo a nivel de conectividad general, sino en relación a la potencial puesta en carga de suelos vinculados a la gestión del transporte de mercancías. Almería será atendida por tres nuevas líneas de ferrocarril de altas prestaciones y tráfico mixto; Murcia- Almería ( a medio plazo) y a largo plazo las líneas Granada- Almería y Málaga- Nerja-Motril Almería . Las nuevas terminales de mercancías previstas, junto con la llegada del ferrocarril al Puerto de Almería deben servir de impulso a la intermodalidad en el transporte de carga.
- El **Aeropuerto de Almería** cuenta con exceso de capacidad para hacer frente a los tráficos actuales de pasajeros, mercancías y aeronaves y, según los planes de ampliación contenidos en su Plan Director, será capaz -en caso de desarrollarse en todas sus posibilidades- de soportar más del doble del tráfico actual. El aeropuerto es accesible desde la N-344, carretera que con características de autovía nace en el centro de Almería.
- En lo que refiere a **puertos**, existen dos puertos de interés dentro del ámbito del Plan: el Puerto de Almería y el Puerto de Carboneras. Actualmente el Puerto de Almería presenta un déficit de capacidad en el Muelle de Poniente que será resuelto con la ampliación que se encuentra proyectada. El Puerto de Carboneras contará con la ampliación de un muelle que contempla una nueva terminal de carga y descarga, además de un incremento en el número de amarres. Desde el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía se apuesta por asegurar una plena conexión entre los puertos comerciales con los ejes viarios y ferroviarios de primer nivel para garantizar el desempeño de una función clave en el diseño del sistema logístico de Andalucía.

## 1.6.2. Infraestructuras de comunicación existentes

### I. En cuanto a las infraestructuras viarias:

Las siguientes infraestructuras viarias existentes dan acceso al ámbito:

- La autopista A-7 que bordea el ámbito por el oeste del mismo.

- La carretera AL-3108 que bordea al noreste el ámbito y que conecta con la A-7 en un enlace que da a su vez acceso a la carretera de Níjar. Este enlace se prevé sea objeto de remodelación.

### 1.6.3. Infraestructuras ferroviarias en proyecto

En lo que se refiere al **ferrocarril**, se encuentra en fase de proyecto la nueva línea de altas prestaciones Murcia- Almería que atraviesa, en viaducto, el ámbito en su extremo norte.

## 1.7. CONEXIONES E INFRAESTRUCTURAS DE COMUNICACIÓN PROPUESTAS PARA DAR ACCESO AL ÁMBITO

### 1.7.1. Conexiones viarias

Las actuaciones necesarias para el acceso están definidas en la ficha del SG-V-01 del PGOU.

*“El sistema general viario SG-V-01, se adscribe a las áreas de reparto LOGÍSTICA y RODENAS y está compuesto por la reserva de suelo para los siguientes elementos:*

*- SG-V-01.1 Remodelación del enlace de la autovía E-15/A-7 “EL JABONERO” (P.K.475), actuando en ambas márgenes mediante la disposición de glorietas en los ramales del actual semienlace desde las que se accede a los nuevos sectores y a los caminos de servicio de la autovía.*

*- SG-V-01.2 Vial que, por la margen derecha e izquierda de la autovía A-7, conecta el enlace P.K.475 de la autovía E-15/A-7 con el centro de transporte de mercancías, SGIT-ZAL y el sector SUSA AE-2 previstos junto al enlace “NÍJAR-SAN JOSÉ” (PK- 479), mediante la ampliación y acondicionamiento de la actual vía de servicio.*

*- SG-V-01.3 Remodelación el enlace “NÍJAR-SAN JOSÉ (PK-479)” modificando las glorietas del actual enlace de pesas para incrementar su capacidad.*

*- SG-V-01.4 Nueva glorieta en la AL-3107, al norte del enlace P.K.475 de la autovía E- 15/A-7 para facilitar el acceso al sector SUSA AE-02 y el desdoblamiento del tramo de carretera que la une con el enlace P.K. 475 de la autovía.”*

El Proyecto de Actuación modifica ligeramente el SG-V-01 eliminando la glorieta intermedia prevista para un futuro enlace con el sector al otro lado de la A-7, el SUA AE-02, adaptándose consecuentemente el límite del SGIT-ZAL. Asimismo el SG-V-01.3 estará compuesto por la reserva de suelo necesaria para la ejecución de la modificación de trazado de la AL-3108 que se necesita para conectar con la remodelación prevista en el enlace “Níjar-San José PK-479”, obteniendo estos suelos por expropiación (ver apartado 3.3.1.III Sistemas Generales).

En virtud del artículo 38.3 de la Ley de Ordenación del Territorio de Andalucía, esta determinación será directamente aplicable y vincula directamente al planeamiento del municipio de Níjar que deberá incorporarla con ocasión de la siguiente innovación urbanística.

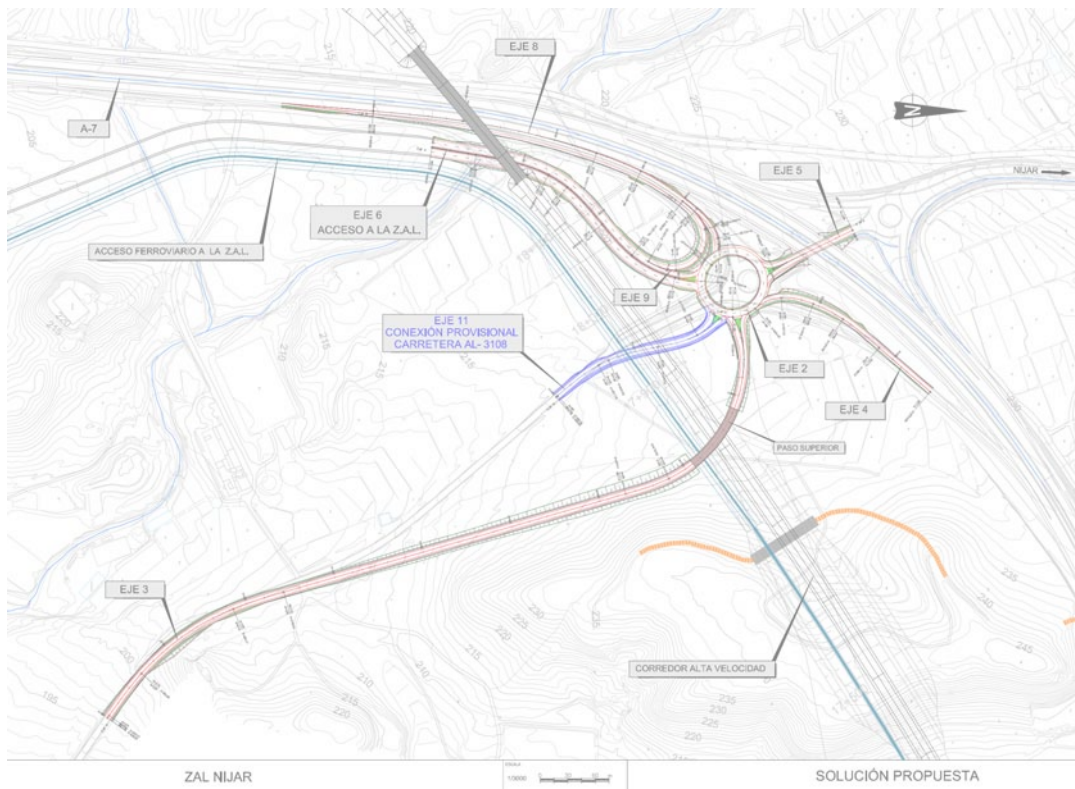
Para poder acceder al ámbito por el norte, se contempla por tanto la remodelación del enlace de pesas actual entre la A-7 y la AL-3108. Esta remodelación, incluida en el Estudio de Tráfico del Área Logística de Almería (sector Níjar) ya realizado, comprende las siguientes actuaciones:

- Nuevos ramales de enlace con
  - la A-7 de entrada y salida de la calzada este.
  - Remodelación del tramo bajo la autopista de acceso a la carretera de Níjar.

- Enlace con la carretera AL-3108 ejecutando su conexión con el trazado actual ligeramente modificado y con la posibilidad alternativa de trazado futuro a ejecutar en paralelo a la nueva línea de altas prestaciones.
- Viario principal del Área Logística desde el que se accede al ámbito.

Para acceder al ámbito por el sur, el Proyecto de Actuación define un Sistema General Viario que conecta el acceso al sector con la vía de servicio paralela a la A-7, y que incluye la reserva de suelo necesaria para su ejecución.

Figura 1. Propuesta de remodelación enlace de acceso principal al área logística



Fuente: Planos de modificación del enlace principal de Acceso a la ZAL propuesto y discutido con la Demarcación de Carreteras. Elaboración Propia.

Según el estudio de tráfico elaborado, la configuración futura de la red, con la modificación del enlace en la rotonda que da acceso al Área Logística, garantiza su funcionamiento adecuado incluso cuando entre en carga tráfico vinculado al desarrollo del 100% de las áreas funcionales previstas.

El diseño detallado de la remodelación del enlace se abordará en “PLAN ESPECIAL DE INFRAESTRUCTURAS DE ACCESOS A LOS SECTORES SUSAS AE-2 , SGIT-ZAL, SUSAS AE-5 y SUSAS AE-6 DE LA REVISIÓN PARCIAL DEL P.G.O.U. DEL MUNICIPIO DE NIJAR /ALMERÍA”, que redactará el Ayuntamiento de Níjar.

### 1.7.2. Infraestructuras ferroviarias:

En lo que se refiere al **ferrocarril**, la nueva línea de altas prestaciones Murcia- Almería, en proyecto, permitiría el acceso ferroviario inmediato desde el Punto de Adelantamiento y Estacionamiento de

Trenes (PAET), al norte del ámbito desde el que se proyectará un nuevo ramal ferroviario de acceso a la plataforma.

## **1.8. TRÁFICO Y MOVILIDAD**

Según se recoge en las conclusiones del estudio de tráfico elaborado para la APPA con motivo de la redacción del Plan Funciona del Area Logística de Interés Autonómico de Almería, la configuración futura de la red, con la modificación del enlace en la rotonda que da acceso al Área Logística del sector de Níjar, descrita en el apartado anterior, garantiza su funcionamiento adecuado incluso cuando entre en carga tráfico vinculado al desarrollo del 100% de las áreas funcionales previstas, en el ámbito y sectores adyacentes.

Se incluye como anejo a este Proyecto de Actuación dicho estudio de Trafico.

## **1.9. INFRAESTRUCTURAS DE SERVICIOS URBANOS**

En el ámbito e inmediaciones del Área Logística de Níjar se localizan las siguientes infraestructuras de servicios urbanos, reflejadas en el plano I.5.

Las conexiones necesarias para dar servicio al ámbito se describen y justifican en los correspondientes apartados de la memoria de ordenación.

### **1.9.1. Red de abastecimiento de agua**

Al oeste del ámbito de actuación se localiza una conducción procedente de la desaladora de Carboneras denominada "Autovía del Agua" propiedad de Acuamed.

Existe además un embalse de cola situado al oeste del ámbito, en la parte sur.

### **1.9.2. Red de saneamiento**

En El Viso se ubica la EDAR que da servicio a los municipios de la zona de Níjar, no obstante, y según información facilitada por EGMASA está en el límite de su capacidad, teniendo prevista, actualmente en proyecto, una nueva estación para una población equivalente de unos 46.000 h-eq.

### **1.9.3. Red de energía eléctrica**

Las infraestructuras de suministro de energía eléctrica más cercanas son las líneas de media tensión de 110/132 kV alimentadas desde las subestaciones de El Toyo y Pipaces.

Al tratarse los terrenos de suelo sin urbanizar, carece de servicios urbanísticos, salvo líneas eléctricas que lo atraviesan. Prácticamente en el centro del ámbito delimitado se encuentra una caseta-transformador de AT de la Compañía Sevillana de Electricidad identificado con el nº 34083.

### **1.9.4. Infraestructuras de telecomunicaciones**

Localizadas al norte y al este del ámbito se localizan las infraestructuras de telefonía y telecomunicaciones Telefonía de España S.A.U.



### **1.9.5. Suministro de gas**

Endesa-Gas Distribución S.A.U. es la empresa autorizada para el suministro de gas natural en el Sector y ha suministrado información sobre las posibilidades de realizar una conexión con el mismo, sin especificar los trazados existentes.

### **1.10. ESTRUCTURA DE LA PROPIEDAD DEL SUELO**

La superficie total delimitada dentro del Sector 1-Níjar, es de 1.739.581,98 m<sup>2</sup>, de los cuales son privativos 1.784.349 m<sup>2</sup> dentro del ámbito que se corresponden con 38 parcelas. El resto de la superficie está formada por caminos, carreteras, cauces, etc., con un total de 38.647 m<sup>2</sup> que no serán objeto de expropiación, ya que en su día serán sustituidos o compensados por los futuros viales y zonas verdes.

Para aquellas parcelas catastrales que se encuentran afectadas en su totalidad se ha seguido el criterio de adoptar la superficie catastral, al ser además ésta prácticamente coincidente con la resultante de la nueva medición planimétrica. La superficie adoptada de las fincas cuya adquisición es parcial es la que resulta de su actual medición. Se remite al plano "*1.9. Propiedad del suelo. Parcelario*" donde se expone la relación concreta e individualizada de titulares, bienes y derechos afectados.

El presente Proyecto de Actuación incluye además del plano de Información un anexo con todas las fichas de Catastro de cada una de las parcelas afectadas. Se incluyen en este, tanto las parcelas correspondientes a la delimitación del ámbito del Proyecto de Actuación, como las correspondientes a los Sistemas Generales vinculados a la ejecución del ámbito y las alternativas de conexiones exteriores de redes de servicio, necesarias para el desarrollo del Área Logística.

La superficie a expropiar será concretada en el proyecto de expropiación correspondiente. Además, en el caso de la superficie afectada por las conexiones exteriores necesarias para el desarrollo del Área Logística, la superficie a expropiar será definida por el proyecto técnico correspondiente.

### **1.11. VALORACIÓN Y DIAGNÓSTICO DE LA PROBLEMÁTICA TERRITORIAL Y URBANA**

El Sector 1-Níjar tiene una privilegiada localización, por la presencia de la A-7, que lo bordea por el oeste, como unas de las principales vías de comunicación de la Región, y por las futuras infraestructuras de comunicación previstas, como el trazado de la nueva línea de altas prestaciones y el ramal ferroviario que dará servicio a la zona logística intermodal.

Su distancia al núcleo urbano, y su proximidad al nuevo desarrollo industrial previsto por el planeamiento al lado oeste de la A-7 y recogido en el documento de Innovación del Plan General de Níjar supondrá un aprovechamiento de sinergias y economías de escala, como pueden ser las previsiones a las redes de suministro.

En cuanto a los condicionantes detectados cabe destacar, en relación con los usos actuales del suelo, que la mayor parte del ámbito la constituyen hoy parcelas rústicas, a excepción de un conjunto de invernaderos al sur, junto al límite oeste, y de tres parcelas destinadas a uso de viviendas, lo que permite el desarrollo del suelo con la posibilidad de ampliar los terrenos del ámbito.

En relación a las principales afecciones sectoriales, éstas vienen dadas por parte de la autovía, la carretera local y por las ramblas existentes que lo limitan por el noreste y el sur. Las ramblas de las Ródenas, el Cambronal y los dos pequeños cursos que lo tocan al este y al oeste, imponen unas servidumbres de 5 m para uso público y un límite de policía de 100 m de anchura que se tendrán en cuenta con el fin de no condicionar usos y actividades.

A su vez, la autovía A-7 y la carretera AL-3108, tienen como afecciones, respectivamente, la zona de dominio público de 8 m y 3 m, una zona de servidumbre de 25 m y 8 m para cada una, una zona de afección de 100 m en la autovía y 50 m en la carretera, y la línea límite de edificación a 50 m en un caso y a 25 m en el otro.

Las anecdóticas preexistencias y construcciones existentes, carentes de valor histórico o patrimonial, no proporcionan un condicionante relevante al desarrollo del Área Logística.

Los impactos paisajísticos desde los principales ejes visuales viario y (en futuro) ferroviario se estiman paliados en buena medida por la propia topografía del ámbito de la ZAL, por la cual la mayor parte de las futuras naves quedará oculta a la vista por ubicarse a una cuota degradante hacia las ramblas que delimitan los bordes este y sur del área. Por las mismas razones será necesario maximizar el cuidado y la integración paisajística de las fachadas de la ZAL a la A7, que serán virtualmente el gran escaparate de la futura área logística.

## 2. MEMORIA JUSTIFICATIVA



## 2.1. JUSTIFICACIÓN DE LA ACTUACIÓN

El ámbito de Níjar es el lugar idóneo para el establecimiento de un Área Logística, como así se ha recogido en los diversos documentos de planificación territorial y sectorial.

El ámbito atiende a un amplio espectro de condiciones oportunas y necesarias para la ubicación de una Área Logística, de las que se destaca:

1. La proximidad a grandes nudos viarios, ferroviarios, marítimos y aeroportuarios que son respectivamente:
  - El corredor mediterráneo de la A-7
  - El futuro tramo Murcia-Almería del corredor mediterráneo ferroviario de la Red de Altas Prestaciones (en fase de proyecto), para tráfico mixto de pasajeros y mercancías
  - Los puertos de Almería y Carboneras, clasificados de Interés General del Estado por el PEIT y objeto respectivamente de obras de reordenación y ampliación, según las previsiones del PISTA
  - El aeropuerto de Almería que es reconocido por el PISTA como de interés general y por tanto es objeto de planes de potenciación como nodo de carga aérea, de forma complementaria al sistema logístico, de tal manera que se pueda *“reducir el diferencial en la participación del transporte aéreo respecto a otras regiones europeas y desarrollar servicios logísticos especializados de importante valor añadido en el transporte de productos de elevada ratio precio/peso” (Plan PISTA, pág. 65)*
2. La disponibilidad de una gran superficie (200 ha) con escasos niveles de ocupación y/o aprovechamiento económico-productivo, y por tanto escasa o nula probabilidad de conflicto con los usos previos
3. La situación de alejamiento de la superficie designada de los núcleos habitados, lo que garantiza la minimización de externalidades como riesgos medioambientales genéricos, ruidos, saturación de la red viaria, accidentalidad vial por incremento de pesados, ETC.
4. La alta concentración de la estructura de la propiedad de la superficie designada, que agiliza la tramitación de los expedientes de expropiación para su adquisición
5. La ubicación del área designada en un contexto agrícola de alta productividad y enorme proyección en el mercado de hortalizas norte europeo, situación esta que puede garantizar un inmediato aprovechamiento de la ZAL por parte del sector agrícola tanto en la modalidad de nudo de transporte de largo alcance, como en su vertiente de espacio productivo organizado, donde con mayor facilidad podrán asociarse industrias de transformación asociadas a la producción hortofrutícola.

Cabe mencionar al respecto el análisis del sector agrícola hecha por el informe Anual 2010 de la Cámara de Comercio de Almería que, a la página 65 destaca que:

*Como viene ocurriendo en los últimos años, el sector hortofrutícola continuó siendo el líder indiscutible de las exportaciones almerienses, representando el 80% del conjunto de las ventas al exterior. Así, en 2010 se exportaron un total de 1.704.441 toneladas de frutas y hortalizas, un*

*2,3% menos que en el año anterior, pero su valor se incrementó en un 14,1% hasta alcanzar los 1.679 millones de euros. El 99,2% de las toneladas exportadas de frutas y hortalizas tuvo como destino principal los países de la Unión Europea (97,2%), donde tan solo Alemania representó el 27,8% de estas transacciones (Francia supone el 17,3% y Holanda el 12,7%). Fuera del ámbito europeo, sólo Argelia con 6,7 millones de toneladas, Canadá con 3,9 o EE.UU con 2,6 millones presentaron cifras significativas para el sector.*

Por todo ello, se dan las circunstancias contempladas en el artículo 38 de La Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía para su declaración de Interés Autonómico, explicitándose en este apartado el alcance que se deriva de la actuación en relación con su proyección económica, social y territorial.

### **2.1.1. El Área Logística de Almería (sector Níjar) en la Planificación**

Se da detalle en el siguiente apartado del respaldo que la iniciativa de la ZAL encuentra en las figuras de ordenación territorial así como en los planes de carácter estratégico de orden autonómico y estatal.

La iniciativa de la ZAL (Zona de Actividades Logísticas) de Níjar, en cuanto determinación del Plan de Ordenación Territorial de la Aglomeración Urbana de Almería (POTAUA), cumple con los requisitos establecidos en el Artículo 38 de la Ley de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía, por el que se regula la Declaración de Interés Autonómico de las actuaciones de carácter público contempladas en planes de ordenación del territorio y en planes con incidencia territorial.

A su vez el POTAUA hace propio el planteamiento estratégico del PISTA (Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía) que desarrolla la Red de Áreas Logísticas de Andalucía en el entorno de los grandes puertos de interés general, con la puesta en marcha de actuaciones destacadas como la ZAL. Se argumenta en el POTAUA que:

*La aglomeración urbana de Almería es un ámbito especializado en el sector servicios, donde la industria, que representa solo el 7.5% de la actividad económica, se desarrolla mayoritariamente en polígonos de carácter municipal que atienden las demandas cercanas y en instalaciones industriales aisladas de gran tamaño (cementeras, fábrica de zumos, astillero, etc.). Todos los municipios cuentan con uno o más polígonos industriales, a excepción de Santa Fe y Ríoja; entre ellos destaca por su tamaño el de Viator, municipio que ha sabido aprovechar las excelentes condiciones de accesibilidad externa que le brinda estar localizado junto a la intersección de las autovías A7 y A 92, para erigirse en núcleo especializado en actividades económicas de base urbana.*

*Se puede por tanto afirmar que la organización espacial del tejido productivo de la aglomeración adolece de una cierta debilidad al carecer de estructura y planteamientos de carácter supramunicipal.*

*Sin embargo, la transformación de la aglomeración en nodo ferroviario tras las actuaciones planteadas por el gobierno central en materia de alta velocidad, va a sentar las bases para un cambio progresivo de modelo hacia una estrategia de impulso a la localización equilibrada de actividades productivas en el conjunto de su territorio, en coordinación con las políticas de reequilibrio residencial.*

*De entrada, estas actuaciones llevan aparejadas la generación de espacios destinados a la logística y las actividades productivas. Ya es una realidad la puesta en marcha de dos ámbitos en desarrollo del Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía (PISTA), donde se plantea desarrollar una oferta cualificada de áreas para uso logístico, en los enclaves de Almería y Níjar, con posibilidad de enlace ferroviario directo al corredor y excelente conexión*

*a la A7. La autoridad portuaria viene desarrollando una estrategia orientada a diversificar sus tráfico y desarrollar actividades de mayor valor añadido, incrementando su participación en el transporte marítimo de corta distancia en el ámbito del Mediterráneo. Para la consecución de estos objetivos se prevé la ampliación de la instalación portuaria y la recuperación de la conexión ferroviaria con el puerto. La creciente producción del sector hortofrutícola se traduce en un aumento en la demanda de transporte, con la consecuente necesidad de servicios y de instalaciones especializadas en la que organizar la distribución de mercancías.*

Por último cabe recordar cómo, en el ámbito nacional, el PISTA se enmarca en las previsiones del mencionado Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT), que fija la estrategia nacional del transporte y de la logística para el horizonte del 2020.

En el PEIT, los puertos de Almería y Carbonera, a los que la ZAL de Níjar está estrechamente vinculada, son recogidos como Nodos de interés Subregional, al situarse su volumen de tráfico de mercancías entre los 5 millones y 13 millones de toneladas/año (dato 2002).

### **2.1.2. Impacto Económico macro del sector logístico**

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

- Las inversiones, como las destinadas a infraestructuras, equipos de transporte, terminales, instalaciones, etc. Estas inversiones ejercen un efecto inducido positivo sobre el empleo, que puede durar años.
- Empleo estructural: Debido al aumento del flujo de las mercancías que es preciso transportar y manipular. Los estudios realizados en España sobre la previsión de generación de empleo de algunas Plataformas Logísticas y Centros de Transporte manejan ratios cifrados de 30-40 empleos/Ha, que con una manipulación media de 30.000 Tm/Ha, resulta una media de 1.000 empleos/millón Tm manipulada.
- Aumento de los ingresos para el erario público (local, regional o nacional) por aumento de actividades y por tanto valor generado (producto bruto nacional/regional) que producirá, en consecuencia, un crecimiento de los recursos fiscales.
- Aumento en la tributación y tasas municipales implicando los ingresos por licencias de obra, ingresos por IBI, e ingresos por gastos de mantenimiento.
- El estudio ACTE confirma que el hecho que las Áreas Logísticas se localicen habitualmente en municipios cercanos a los principales núcleos de población pero con un nivel de renta media-baja (suelo disponible y más económico), implica un impacto muy relevante de la construcción y explotación del Área Logística en las arcas municipales.
- Generación de riqueza (aportación del VAB, generación de ingresos (construcción y explotación, etc.). Fuente: Estudio ACTE
- Beneficios en las empresas: dependiendo de la situación previa, las empresas pueden obtener, mediante su implantación en un centro logístico o de transporte, disminución de costes totales y emprender racionalizaciones con una elevación general de los niveles de calidad.

### 2.1.3. Efectos de las actividades logísticas: beneficios de las empresas

Dependiendo de la situación previa, las empresas pueden obtener, mediante su implantación en un Centro Logístico o de Transporte, sensibles ahorros respecto a sus costes totales:

- Una Agencia de Carga Fraccionada, ahorros medios del 10 % de su coste total.
- Una Empresa de Almacenaje, ahorros medios del 12 % de su coste total.
- Las Agencias de Grupaje pueden ahorrarse globalmente un 6-7% de sus costes totales.

En términos generales, la concentración en un espacio pre ordenado y optimizado ofrece a las empresas numerosas economías de escala respecto a la producción, al transporte, a la información y a la seguridad en su sentido más amplio.

### 2.1.4. Impactos sociales

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

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

Como ejemplo del posible empleo generado por un Área Logística, el estudio ACTE propone un ratio de 1 empleo total\* / 40.000 € inversión (resultado de la información recopilada para todos las Áreas Logísticas analizados). Aplicando los datos del Modelo Económico Financiero (Anexo 2) del Plan Funcional cuya hipotética estimación de inversión es de 92.026.984 € para el Sector 1-Níjar del Área de Logística de Almería, se calcula que la inversión podría generar aproximadamente 2.300 empleos.

$$92.026.984 \text{ €} / 40.000 \text{ €} = 2.300 \text{ empleos}$$

\*el total contempla empleos directos e indirectos

La actual coyuntura de crisis económica ha supuesto en el sólo municipio Níjar un incremento del número de parados de más del 225% entre el 2006 y el 2011, hasta llegar a los 2.528 parados observado en marzo 2011, y siendo el dato provincial de incremento de los mismos igual al 78% (fuente: SIMA, elaboración propia).

Frente a este escenario, las expectativas de generación de empleos directos e indirectos asociadas a la creación de la ZAL se añaden como argumento justificativo de peso, más si se considera también el proceso de especialización profesional y cualificación progresiva que supone un centro logístico en la actualidad, con un fuerte nivel de automatización e informatización de las funciones de carga, descarga, almacenamiento, empaquetado, etc. que remiten a perfiles muy especializados y que por tanto puede inducir también una oferta de formación local de alto nivel.

## 2.2. ESTUDIO DE ALTERNATIVAS DE UBICACIÓN Y JUSTIFICACIÓN DE LA ELEGIDA

La Agencia Pública de Puertos de Andalucía contrató en el año 2006 a la empresa ETT Proyectos S.L.U. (Equipo de Técnicos en Transporte y Territorio Proyectos, S.L.U.) la asistencia técnica del "Estudio para



el Dimensionamiento, Contenido y Localización de un Centro de Transporte de Mercancías en el entorno de Almería.

Dada, por otra parte, la relevancia del ámbito de Níjar, que ha sido identificado específicamente además en numerosos documentos de planificación territorial (PISTA, POTUAU) y urbana (Innovación del PGOU de Níjar) como el área más adecuada para la implantación de un Área Logística en Almería, frente a otras alternativas de localización, se considera justificado la no realización de un nuevo estudio de alternativas de implantación y selección por este Proyecto de Actuación.

Son puntos claves en cuanto a la justificación de la elección del emplazamiento para el Área logística los siguientes:

- El ámbito cuenta con las máximas condiciones territoriales de accesibilidad, al situarse junto a los principales ejes de comunicación viarios de la región, así como locales desde los municipios de su entorno.
- Su localización junto a la futura línea de conexión ferroviaria, entre Murcia y Almería con el arco mediterráneo, proporciona una situación privilegiada para la disposición de una terminal intermodal ferroviaria y un área especializada intermodal asociada a ésta, con dimensiones y extensión suficientes para el desarrollo de este tipo de instalaciones en las condiciones de mercado actuales y futuras.
- La disponibilidad de una gran superficie (200 ha) con escasos niveles de ocupación y/o aprovechamiento económico-productivo, y por tanto escasa o nula probabilidad de conflicto con los usos previos
- La situación de alejamiento de la superficie designada de los núcleos habitados, garantiza de la minimización de externalidades tales como riesgos medioambientales genéricos, ruidos, saturación de la red viaria, accidentalidad vial por incremento de pesados, ETC.
- La alta concentración de la estructura de la propiedad de la superficie designada, que agiliza la tramitación de los expedientes de expropiación para su adquisición
- La ubicación del área designada en un contexto agrícola de alta productividad y enorme proyección en el mercado de hortalizas norte europeo, situación esta que puede garantizar un inmediato aprovechamiento de la ZAL por parte del sector agrícola tanto en la modalidad de nudo de transporte de largo alcance, como en su vertiente de espacio productivo organizado, donde con mayor facilidad podrán asociarse industrias de transformación asociadas a la producción hortofrutícola.

Además, las óptimas condiciones de los terrenos para la implantación de este tipo de infraestructuras logísticas: orografía, superficie y extensión adecuadas, ausencia de grandes condicionantes, etc., ligado a todo lo anterior, hacen del área de Níjar el lugar idóneo para la implantación del Área Logística frente a cualquier otra alternativa de localización en el territorio.

### **2.3. ANÁLISIS DE LA INCIDENCIA TERRITORIAL Y AMBIENTAL DE LA ACTUACIÓN**

El desarrollo del Área Logística de Níjar se considera especialmente oportuno dentro de un territorio donde el desarrollo económico de las últimas décadas, si bien muy exitoso en algunas vertientes (sobre

todo la producción agrícola en invernadero), ha acontecido de una forma convulsa y escasamente ordenada, que ha generado importantes impactos territoriales y medioambientales.

En el cuadro socioeconómico actual, desde luego difícil, la implantación de una iniciativa pública de esta envergadura se antoja a la vez como gran oportunidad de relance territorial y de racionalización y organización de sus recursos.

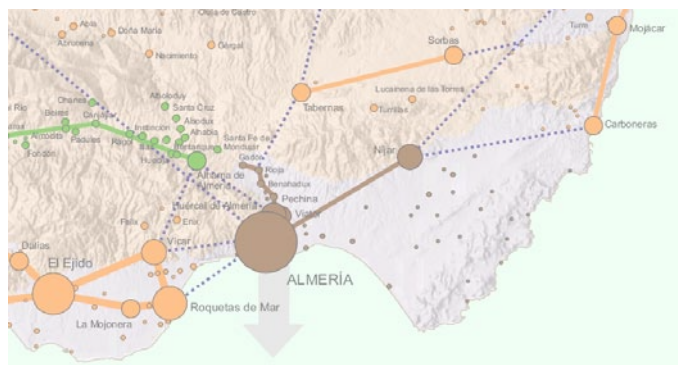
La ZAL de Níjar, ampliamente justificada en su ubicación por la proximidad y conexión con los grandes ejes de movilidad actuales y futuros, tiene desde un punto de vista posicional otras ventajas y simbolismos positivos. De hecho se sitúa virtualmente al centro de un triángulo formado por tres territorios que encarnan los tres ejes estratégicos de la economía almeriense: la agricultura intensiva del Campo de Níjar, la formula turística urbana y de naturaleza del polo Almería – Cabo de Gata, y por último la Comarca del Almanzora, como polo tradicional de la minería en proceso de restructuración, y de una apuesta creciente de turismo de interior relacionado con los activos de la gastronomía, del paisaje y de los recursos medioambientales.

La ZAL de Níjar tiene la virtualidad de funcionar como elemento territorial receptor, metabolizador y promotor de muchas de las actividades que giran en torno a las tres principales economías provinciales. Todas estas economías se encuentran, debido también a la crisis, en una etapa de transición y de reforma que conlleva la necesidad de apostar por la innovación, y que por tanto puede encontrar en un centro logístico un punto de apoyo clave en muchos aspectos, sobre todo si la implementación de la ZAL será capaz de entenderse como un baluarte de I+D+I, más allá de su eminentes funciones logísticas.

Desde el punto de vista medioambiental, la ubicación de la ZAL a las puerta de un espacio protegido de enorme valor cual es el Parque Natural de Cabo de Gata ha de entenderse como el refuerzo de la demarcación del límite entre el espacio antropizado y el natural, y puede verse como la punta de lanza para operaciones de recualificación territorial si se considera el planteamiento de integración de las ramblas de afección del ámbito.

### 2.3.1. En el sistema de ciudades y estructura de asentamientos

El territorio de Níjar, ámbito de la ZAL, pertenece al Sistema Polinuclear de Centros Regionales referente a Almería, según establece el Plan de Ordenación Territorial de Andalucía (POTA) al detectar la conurbación del Bajo Andarax, que se configura como una secuencia lineal de núcleos urbanos, apoyados en las carreteras que discurren en paralelo a ambas márgenes del río, hasta culminar en el núcleo de la capital provincial.



Por otra parte, el municipio de Níjar participa en términos de interdependencias funcionales del sistema descrito, aun situándose alejado de la conurbación propiamente dicha.

Níjar, con más de 60.000 hectáreas de superficie, cuenta con 23 entidades de población especializados en servicios, agricultura o turismo según su localización, siendo la Villa de Níjar la capital municipal.

El núcleo principal se separa del resto por la autovía y ocupa una posición dominante en las laderas bajas de la Sierra Alhamilla. La conexión entre todos ellos se realiza a través de un sistema mallado de carreteras de diferente categoría. Con Almería y el Bajo Andarax, la comunicación se resuelve a través de la A-7 y la A-92, ejes viarios principales de la aglomeración urbana.

### **2.3.2. En el sistema de comunicaciones y transportes**

La accesibilidad viaria al ámbito es máxima al localizarse junto a dos ejes viarios principales a escala regional como son la autovía A7 y la AL-3108 . eje de comunicación con los núcleos costeros de la región, que hacen de esta localización la más idónea para la ubicación de una instalación de estas características.

En cuanto a la accesibilidad ferroviaria, el ámbito de Níjar se constituye en un punto idóneo en el que localizar y desarrollar usos intermodales ferroviarios, con superficie y longitud adecuados, con acceso inmediato desde la línea de Altas prestaciones Murcia- Almería, en proyecto, desde el PAET previsto en dicha línea al norte del ámbito.

El tráfico viario generado por el Área Logística, dispone por tanto de una red territorial suficiente para su canalización, sin descartar por ello, actuaciones puntuales que vayan encaminadas a garantizar la fluidez y funcionalidad de esta red, especialmente en los puntos de acceso a las distintas áreas del ámbito y en las conexiones entre estos y los enlaces entre las distintas carreteras, cuyas propuestas de remodelación han sido ya estudiadas y contrastadas con un estudio de tráfico.

El tráfico ferroviario, apoyado en una de las principales líneas de transporte del arco mediterráneo, encuentra aquí una vía con capacidad para su canalización, en aras de conseguir una mayor sostenibilidad del transporte, uno de los objetivos del PISTA.

### **2.3.3. En el sistema de equipamientos y espacios libres**

Los equipamientos que aporta el desarrollo de una actuación de estas características son los destinados fundamentalmente a constituir servicios a las personas, a las empresas y a los vehículos del Área Logística, aunque algunos de ellos también trascienden los propios límites de ésta y complementan o prestan servicio al entorno próximo, a otros desarrollos industriales y logísticos y a núcleos urbanos residenciales localizados en las proximidades. El establecimiento de una Terminal Intermodal, como el principal equipamiento, aportará una instalación de primer nivel al Área Logística y al resto de actividades económicas del entorno. Todos ellos se constituyen en suelo con carácter demanial.

Los espacios libres contarán con un mínimo del 10 % de la superficie en cumplimiento de la Ley 5/2001 . Estos espacios libres complementarán los ya existentes y planificados en el entorno, estableciendo “colchones” verdes de transición entre la red de infraestructuras de comunicación viarias y las áreas de desarrollo del Área Logística.

Estos colchones verdes, previstos también entre las ramblas que bordean el ámbito en su límite norte y sur, pueden, además, constituirse en verdaderos corredores verdes, integrando itinerarios peatonales y de recreo, que cualifiquen aún más estos espacios.

#### **2.3.4. En las infraestructuras y servicios básicos**

En el desarrollo de una actuación de estas características es necesario contar con los suministros adecuados para su implantación en el territorio.

En este caso, se ha estudiado la posibilidad de conexión con las redes de suministro y saneamiento presentes en el ámbito, quedando documentada a través de las oportunas consultas con las compañías suministradoras la viabilidad de las propuestas de conexión contempladas, lo que garantizaría, tras la redacción de los proyectos técnicos necesarios y la ejecución de las obras de infraestructuras de conexión, los servicios urbanos necesarios para un suelo con el uso al que se destina.

Se da además la circunstancia de que el Planeamiento de Níjar, en tramitación, contempla la creación de sectores de suelo industrial colindantes con el ámbito lo que favorecerá, en un futuro, las sinergias, especialmente en cuanto a la construcción y utilización de las infraestructuras de servicios.

Se resumen a continuación las alternativas de conexión planteadas que se describen y justifican con mayor detalle en la memoria de ordenación.

En cuanto a los recursos hídricos, para el suministro de abastecimiento de agua potable en la actuación, se dispone de una conducción general de la planta desaladora de Carboneras. Según consultas con la entidad logística, Emanagua, se plantean dos alternativas, ambas viables; la primera contempla la conexión a dicha conducción procedente de la desaladora de Carboneras en un punto al norte de la autovía A-7 mediante la construcción de un nuevo depósito al norte. La segunda alternativa, plantea la conexión a una balsa existente situada al suroeste del ámbito hasta la cabecera norte del Sector 1 Níjar.

La red de Saneamiento es separativa. Se prevé, para evacuación de aguas pluviales, verter a las Ramblas del Cambronal y de las Rodenas en función de las pendientes más propicias según la ordenación final. Para la red de residuales se toman en consideración dos opciones; el trazado de una nueva conducción al emisario de la Edar del Viso y la posible ampliación de la misma; o bien la construcción de una planta de tratamiento al sur del ámbito para su posterior vertido a la rambla del Cambronal.

La red eléctrica existente es de la Compañía Sevillana de Electricidad. En las inmediaciones existen varias líneas y se prevé el enganche al Norte a la línea de media tensión de 132 kV alimentada desde la subestación de Pipaces, por medio de una nueva subestación que se ubicara en una parcela aneja al Oeste del sector y fuera de la franja de límite de edificación respecto a la A-7 con una ocupación de terreno de aproximadamente 6000 m<sup>2</sup>.

En Telecomunicaciones la conexión a la línea operada por Telefonía de España S.A.U, se producirá la Norte junto al nudo de acceso al ámbito.

#### **2.3.5. En los recursos naturales**

Los impactos ambientales son analizados por el Estudio de Impacto Ambiental que se presenta conjuntamente con este Proyecto de Actuación. Además, se incluye un Estudio Paisajístico en el que se presentan estrategias y medidas para la integración paisajística de la actuación.

#### **2.3.6. En la protección del paisaje y prevención de riesgos**

A continuación se relacionan los principales elementos que tendrán incidencia paisajística. Las propuestas de paisaje recogidas en el estudio de paisaje minimizan los efectos negativos de estos elementos, pero también resaltan aquellos valores que pueden aportar una mayor calidad paisajística al conjunto:

- **Vía férrea de altas prestaciones:** Presencia constante de taludes y trincheras.

- **Viaro interno:** Las limitaciones de pendientes en viario y parcelas implicará una gran cantidad de taludes del 30% en el contacto con el terreno circundante.
- **Plataforma intermodal:** Tendrá muros de contención de hasta 300 metros de longitud que, en algún punto llegará a los 13 metros de altura.
- **Construcciones:** Por su gran extensión y el desnivel del terreno, buena parte de las cubiertas será visible desde varios puntos.
- **Elementos publicitarios:** La cartelería comercial de gran formato y diseño tiene alta incidencia visual.
- **Iluminación:** Puede generar contaminación lumínica en áreas muy alejadas, o marcar lugares con relevancia paisajística.
- **La inundabilidad** no supone un riesgo elevado al haberse respetado en la delimitación del sector las líneas de inundabilidad de las ramblas de Rodenas y Cambronal.
- En cuanto a los rellenos producidos tras la extracción de material en diversas zonas del ámbito del Área Logística, deberán realizarse los estudios pertinentes del suelo, su geología y geotecnia, tanto para la realización del proyecto de urbanización como para los diferentes proyectos de edificación, para evitar posibles zonas de aparición de anomalías del soporte suelo. Por tanto, no representan un factor negativo al desarrollo de la actuación.

### 2.3.7. En el sistema medioambiental

A continuación se describen de forma general los impactos y afecciones ambientales que previsiblemente se puedan producir, tanto en fase de construcción como en la de funcionamiento. De forma general se puede indicar que dada la escasa presencia de factores ambientales de especial relevancia condiciona que los impactos producidos sean de menor entidad.

Señalar también, que debido a la diversidad de estas actuaciones, se describen de forma genérica y en sentido amplio, no incluyéndose aspectos específicos que puedan ser provocados por determinadas acciones. En este caso, será necesaria un tratamiento pormenorizado, que tal y como se ha comentado con anterioridad, se deberá realizar en los distintos instrumentos de prevención ambiental exigibles a dichas actuaciones.

Durante la fase de construcción las acciones a considerar serán las siguientes, según el medio receptor:

#### I. Impactos de la calidad atmosférica

Tanto durante la fase de construcción como en la de funcionamiento, se afectará la calidad atmosférica.

Durante la fase de construcción el funcionamiento de la maquinaria de obra, el tránsito de camiones, los movimientos de tierra y la exposición del suelo al efecto del viento, son los elementos que contribuyen a la alteración de la calidad del aire en el entorno de la zona de operación y aun incremento de los niveles sonoros. Estas emisiones serán fundamentalmente partículas provenientes de los movimientos de tierra, serán de carácter temporal, finalizando una vez acaben las obras.

Durante la fase de funcionamiento, las alteraciones en estos parámetros tendrán su origen en el tránsito de vehículos en el interior del área logística.

Cabe indicar que en el estudio de inmisiones realizado, que se adjunta como anexo, se ha realizado un análisis de la situación preoperacional de la zona de actuación por lo que respecta a la calidad del aire. Para ello se han utilizado registros de la estación de la calidad del aire que la Junta de Andalucía tiene instalada en el aeropuerto de Almería, tomando estos datos como representativos para Níjar.

## **II. Impactos sobre la geología y Geomorfología**

La realización de las diferentes actuaciones implica necesariamente un movimiento de tierras, ya que se necesita obtener una superficie horizontal donde se ubicará la futura área logística.

En la fase de construcción, el movimiento de tierras supone una clara alteración topográfica del área afectada. La tierra vegetal y suelo no apto para la formación de explanadas se trasladarán a vertedero autorizado.

## **III. Impactos sobre el suelo**

Uno de los impactos más graves es la pérdida de suelo por eliminación directa. La superficie que ocuparán los diferentes viales e instalaciones, supondrá la supresión de la capa superior de suelo. La posterior adición de materiales geológicos para terraplén y rellenos inutilizará el suelo eliminando este elemento del medio. Esta perturbación actuará directamente sobre la pérdida de la capacidad del uso del suelo.

Las superficies que soportarán temporalmente depósitos materiales, tránsito y descanso de maquinaria, y otras actuaciones, sufrirán una compactación del suelo, alterando la estructura del mismo y modificando la permeabilidad y aireación, así como la destrucción de los horizontes superficiales. Esta alteración incide muy negativamente sobre la capacidad de uso del suelo para el desarrollo vegetal, llegando incluso a la posibilidad de perturbar el suelo de tal forma que se elimine la cubierta vegetal sobre la zona de actuación. Este suelo compactado puede sufrir además, alteraciones en su composición geológica, modificaciones en la textura y transformaciones de sus características.

## **IV. Impactos sobre la hidrología e hidrogeología**

Los impactos que sobre la hidrología ocasionará la construcción del área logística son principalmente, el posible arrastre de las partículas y contaminantes provenientes de posibles derrames o vertidos accidentales, lo que puede producir cambios en la calidad de aguas, tanto superficiales como subterráneas.

Los efectos sobre la hidrología no se pueden transmitirse a áreas muy alejadas y extensiones bastante grandes. Además, estos efectos suelen tener incidencia sobre otros subsistemas. La calidad de las aguas puede verse afectada en la fase de construcción, siendo los principales parámetros que pueden modificarse los sólidos disueltos y en suspensión, así como los nutrientes, debido a los movimientos de tierras, junto a las grasas e hidrocarburos, por vertidos accidentales. Tras el arrastre de todas estas sustancias por las aguas de escorrentía, van a parar a los distintos cursos fluviales pudiendo ocasionar cambios en la calidad de las aguas. Hay que considerar el hecho de que los impactos relacionados con la alteración de la calidad de las aguas inciden de forma directa sobre las comunidades animales y vegetales que explotan dicho recurso aguas abajo del enclave en el que se ha producido la afección.

El área logística se encuentra próxima a dos acuíferos pero no los intercepta.

## **V. Impactos sobre la vegetación**

La ejecución del proyecto conlleva una serie de impactos sobre la vegetación, destacando el impacto ocasionado por la ocupación de suelo, con la consiguiente eliminación de la cubierta vegetal, que tiene

lugar durante la fase de construcción y que se mantiene durante la fase de funcionamiento. La magnitud de este impacto dependerá, tanto de las superficies ocupadas, como del valor de las comunidades vegetales afectadas. No obstante comentar, que la vegetación afectada carece casi totalmente de valor ecológico y de interés científico, ya que se trata de superficies dedicadas al cultivo de secano y regadío. Es por ello que el impacto sea de escasa importancia y de magnitud baja.

## **VI. Impactos sobre fauna**

Los impactos que el área logística puede ocasionar sobre las comunidades faunísticas son susceptibles de dividirse en los siguientes efectos:

- Efecto de sustitución: desaparición directa de hábitats, o sustitución de los preexistentes por los elementos constructivos
- Afección a los períodos de reproducción: afección directa sobre puestas o nidadas o sobre las pautas etológicas reproductivas, motivada por la destrucción/alteración de hábitats, funcionamiento de maquinaria, ruidos y emisión de gases y polvo.
- Afección a pautas de comportamiento, reproductor, trófico, etc..., debido al aumento de ruidos y tráfico

De todos ellos se han considerado como impactos realmente significativos los siguientes:

- Efecto de sustitución: Respecto al efecto de sustitución, el área logística ocupa una superficie que de forma directa y con carácter permanente destruye la cobertura vegetal o cualquier otra parte del hábitat esencial para las especies faunísticas, sustituyéndolos por los elementos constructivos de la vía (firme, terraplenes, taludes, etc.). La gravedad del impacto de sustitución estará relacionada con la singularidad del hábitat afectado y su capacidad para ofrecer recursos utilizables por la fauna de forma temporal o espacial. Este impacto afecta de forma directa y total al grupo de la edafofauna por desaparición del suelo que la soporta, para el resto provoca la desaparición de los recursos que hacen posible acogerlos. Este impacto está relacionado con el tipo de formación vegetal interceptado, ya que ésta influye en la composición faunística.
- Afección a los períodos de reproducción: La afección a los períodos de reproducción se produce durante la fase de construcción como consecuencia de la afección directa sobre puestas o nidadas o sobre pautas etológicas reproductivas, motivada por la destrucción/alteración de hábitats, funcionamiento de maquinaria, ruidos y emisiones de gases de polvo.

## **VII. Impactos sobre factores sociales y económicos**

Tanto en la fase de construcción como en la de funcionamiento se producirá un incremento de la oferta de empleo, que afectará principalmente a los sectores de población joven y potencialmente activa.

En este sentido estamos ante un impacto positivo de intensidad media y de carácter permanente.

La cuantificación de la demanda de personal o servicios que pueda repercutir en un entorno geográfico próximo a la obra resulta difícil de predecir, ya que estará en función de la capacidad y disponibilidades de la empresa contratante de la obra.

En el lado opuesto del balance hay que considerar el incremento del tráfico de camiones y maquinaria pesada que se producirá en general durante la construcción de la vía.

El incremento del tráfico de camiones trae como consecuencia una ralentización en las vías que dan acceso a la obra y un mayor deterioro de éstas, incidiendo ambos aspectos en un incremento del riesgo de accidentes de circulación.

Otro impacto que se perfila durante la fase de construcción se deriva del efecto que el aumento en la inmisión de contaminantes en la atmósfera puede tener sobre la salud de la población.

En la fase de construcción el empleo de mano de obra local supondrá un beneficio para la población de la zona. Y una vez se encuentre en pleno rendimiento, con sus dos fases operativas, supondrá un impacto positivo.

Con la creación y desarrollo de esta área Logística se favorecerá el desarrollo y modernización del sector, aprovechando la potencialidad logística de la zona seleccionada.

### **VIII. Impactos sobre el Patrimonio Cultural**

No se prevé, en principio, la afección sobre el patrimonio cultural.

No obstante, como primera medida y con antelación suficiente a los movimientos de tierras, se realizará un análisis arqueológico para identificar y valorar la afección directa o indirecta de la actuación prevista en el patrimonio histórico, especialmente en el patrimonio arqueológico con el fin de poder establecer otras medidas protectoras y/o correctoras si fuese necesario.

### **IX. Impactos sobre el paisaje percibido**

El impacto sobre el paisaje, viene derivado por la presencia física de nuevos elementos, durante la fase de construcción y posteriormente durante la de explotación, que interceptan los corredores visuales existentes, lo cual varía la percepción del entorno afectado. Entre los elementos de la actuación que pueden resultar impactantes, son de destacar los siguientes:

- Proximidad a núcleos habitados o vías de comunicación existentes.
- Movimientos de tierra.
- Generación de taludes, aumentando el impacto visual cuando estos son de mayor tamaño.

#### **2.3.8. Medios de corrección de los efectos negativos**

De la valoración de impactos realizada en el Estudio de Impacto Ambiental se desprende que los efectos ambientales derivados del Proyecto de Actuación del Área Logística de Interés Autonómico de Níjar resultan a lo sumo Moderados, siendo, a la vista de la totalidad de los valores de impacto generados por la Actuación, la consideración ambiental global de Asumible.

La adopción de medidas correctoras y recomendaciones que se presentan a continuación persiguen posibilitar una mayor integración ambiental de la Innovación e incrementar la consideración de los aspectos relacionados con su sostenibilidad ambiental. Para la reducción global de los impactos ambientales que se generarán como consecuencia de la aplicación de las determinaciones del Proyecto de Actuación se establecen una serie de medidas correctoras y protectoras de varios tipos.

En primer lugar, se presentan las Medidas Correctoras Genéricas que establecen criterios de Prevención y procedimientos para aminorar las afecciones derivadas del desarrollo de las determinaciones de la Innovación objeto de este estudio, son, por tanto, medidas correctoras horizontales. Este tipo de



medidas se proponen para minimizar el impacto sobre un factor ambiental o elemento medioambiental determinando.

#### **I. Medidas Correctoras Genéricas**

- Balizamiento de la zona de trabajo y viales de obra, así como la colocación de carteles informativos delimitando el acceso fuera de la zona balizada.
- No se podrán verter sustancias contaminantes.
- Las zonas de instalaciones de obra y descanso de maquinaria y equipos, se situarán alejadas de los cursos de agua, respetándose así mismo cualquier árbol de cualquier tamaño.
- Instalación de sistema de recogida, drenaje y depuración de las aguas de lluvia, así como acondicionamiento de zona para cambio de aceite de maquinaria y reparaciones y de zona de acopio de residuos peligrosos, para su almacenamiento hasta la retirada por el Gestor autorizado.
- La gestión de los diferentes residuos generados tanto en la fase de obra como en la de funcionamiento, deberán seguir la normativa aplicable en cada caso (residuos sólidos urbanos, residuos peligrosos y residuos inertes).
- Se elaborará un plan antiincendios durante la realización del proyecto de ejecución de obras de infraestructura. Tendrá como objetivo la prevención de incendios forestales que puedan tener como origen los trabajos de construcción y explotación del área logística.
- Deberá asegurarse la continuidad de los servicios afectados (carreteras, caminos rurales y agrícolas, vías pecuarias, líneas eléctricas y telefónicas, etc.), de modo que quede garantizado el mantenimiento de las actuales condiciones de permeabilidad territorial.

#### **II. Medidas protectoras sobre calidad del aire**

No se estima necesaria la adopción de medidas correctoras sobre la calidad del aire, dados los resultados y conclusiones obtenidas en los estudios acústicos y de inmisiones realizados para el documento de Estudio de Impacto Ambiental.

Se tomarán las medidas necesarias en fase de construcción para limitar los impactos temporales derivados de las obras.

Tras la construcción de las instalaciones, se realizará la campaña post-operacional de niveles “in situ” de ruido. Además se comprobará, una vez en funcionamiento la actividad, que los niveles de emisión de ruidos al exterior cumplen la normativa vigente.

#### **III. Medidas protectoras sobre los suelos**

Las medidas corresponderán a la adecuación morfológica de las modificaciones ocasionadas en el terreno, junto a la restitución de las superficies desnudas, para lo cual se utilizará la tierra vegetal recuperada al inicio de los trabajos.

Durante la fase de construcción:

- Con objeto de minimizar la superficie de afección y la intensidad del impacto sobre la geología y la geomorfología deberán concretarse, en el Proyecto de Ejecución de Obras de Infraestructura, los movimientos de tierra necesarios, las posibilidades de reutilización de los materiales extraídos y la ubicación, forma y restauración de las canteras, préstamos y vertederos estimados necesarios.
- En general se considera muy importante la conservación de los suelos fértiles, ya que es el factor del medio que sustenta el desarrollo de la vegetación y, además, porque los procesos de edafogénesis son extremadamente lentos. En consecuencia, su recuperación es muy difícil y su pérdida supone una disminución de este recurso natural. Con objeto de preservarlos, el Proyecto

Durante la fase de construcción la circulación de vehículos pesados en el entorno de la obra así como de maquinaria de construcción supone un riesgo de vertido de productos contaminantes al suelo, en especial aceites e hidrocarburos. Con objeto de minimizar los posibles vertidos es necesario disponer los parques de maquinaria sobre suelos previamente impermeabilizados y seleccionar estas zonas entre los suelos de menor valor en el entorno de la actuación. Igualmente, deberán disponerse recipientes para recoger los excedentes de aceites y demás líquidos contaminantes que derivan del mantenimiento de la maquinaria al objeto de minimizar su vertido sobre los suelos.

#### **IV. Medidas protectoras sobre el sistema hidrológico**

Medidas generales:

- El desarrollo de la actuación deberá contar antes de su aprobación definitiva con los informes favorables o, en su caso, autorización de los organismos competentes en cuanto a las afecciones a zonas de dominio público y sus áreas de protección.
- Se deberá justificar debidamente la existencia de dotación de agua necesaria, así como la ausencia de impacto cuantitativo negativo sobre los recursos hídricos de la zona, antes de la aprobación definitiva de la actuación.
- Se garantizará el cumplimiento de lo dispuesto en el Real Decreto Ley 11/1995, por el que se establecen las normas aplicables al tratamiento de Aguas Residuales Urbanas y Real Decreto 509/1996, de 15 de marzo que lo desarrolla, mediante el tratamiento adecuado de las aguas residuales urbanas producidas. Según la naturaleza de la actividad y el volumen de aguas residuales a tratar, la autoridad municipal podrá obligar a la colocación de una arqueta de control desde la que se podrá tomar muestras.
- Se ha de garantizar la inexistencia de afecciones sobre el suelo producidas por vertidos de aceites, grasas y combustibles procedentes de máquinas o motores, tanto en la fase de construcción como de funcionamiento. A este respecto, los proyectos de obras incluirán la obligación para el constructor de conservar la maquinaria a emplear en perfecto estado e indicar el lugar seleccionado para efectuar el mantenimiento.
- En los proyectos de urbanización se especificará el destino de las tierras y demás residuos producidos durante la fase de construcción que serán destinados preferentemente y por este orden a su reutilización, reciclado u otras formas de valoración y sólo, como última opción, su eliminación en vertedero autorizado. Cualquier residuo peligroso que pueda generarse en algunas de las fases de desarrollo del planeamiento o durante el periodo de explotación, deberá gestionarse de acuerdo con lo establecido en la legislación vigente. Durante la fase de

explotación se realizará una buena gestión de los residuos sólidos urbanos o asimilables a urbanos que se generen, controlando el uso correcto de los contenedores donde se depositan y almacenan hasta su retirada.

Conjunto de medidas orientadas a la protección general del ámbito afectado durante las obras:

- Se evitará cualquier vertido, sólido o líquido, sobre los cauces o sus proximidades.

Durante la fase de explotación:

- En las zonas ajardinadas, se instalará un sistema de automatización de riego, incluyendo una red de tensiómetros distribuida por las zonas regables, que permita ajustar la dosis y frecuencia de riego estrictamente a las necesidades y capacidad de retención del agua del suelo.
- Se estudiará la posibilidad de ubicación de un depósito que recoja las aguas pluviales, para su posterior reutilización para riego.
- Los riegos se realizarán en horario nocturno y ateniéndose a las necesidades de frecuencia y dosis determinadas en función del estado de humedad del suelo.

#### **V. Medidas protectoras sobre la vegetación**

Las medidas consisten en la revegetación de los taludes y de las zonas desforestadas, con la finalidad de estabilizar pendientes y recuperar la cubierta vegetal. Las actuaciones a llevar a cabo dependerán de los terrenos. Para la vegetación se utilizarán especies arbóreas y arbustivas autóctonas y de bajos requerimientos hídricos.

Las medidas protectoras de la vegetación corresponden a las medidas a adoptar durante la construcción y que básicamente se basan en la realización de las obras mediante un respeto al entorno más inmediato a la zona de obras.

La principal medida es el jalonamiento de las áreas estrictamente ocupadas por las obras, especialmente en las zonas donde se conservan restos de la vegetación de interés con el fin de minimizar al máximo posible la afección.

El proyecto de ejecución incluirá el preceptivo Plan de Autoprotección contra incendios

#### **VI. Medidas protectoras sobre la fauna**

Al igual que en el caso anterior, las medidas protectoras de la fauna, se corresponden con aquellas a adoptar durante la fase de construcción. Con objeto de minimizar la superficie afectada por las labores de despeje y desbroce, y consiguientemente la destrucción de hábitats y el riesgo de pérdida de puestas y camadas, la ocupación de suelos se deberá limitar al mínimo imprescindible, especialmente en las zonas de mayor sensibilidad desde el punto de vista faunístico. Para ello, se deberá controlar el espacio a ocupar, de forma que se aprovechen en la medida de lo posible los caminos ya existentes para el acceso a obra, espacios ya degradados para la ubicación del parque de maquinaria e instalaciones de obra, etc...

## **VII. Medidas protectoras sobre el patrimonio**

Aunque en principio no se prevé la afección a yacimientos arqueológicos catalogados, es posible que durante la ejecución de las obras, se puedan producir hallazgos de interés cultural. Si ello ocurriera, deberán tomarse las medidas precautorias oportunas, así como informar inmediatamente a la Delegación Provincial de la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía en Almería.

No obstante, como primera medida y con antelación suficiente a los movimientos de tierras, se realizará un análisis arqueológico para identificar y valorar la afección directa o indirecta de la actuación prevista en el patrimonio histórico, especialmente en el patrimonio arqueológico con el fin de poder establecer otras medidas protectoras y/o correctoras si fuese necesario.

En el supuesto de detectarse durante la fase de construcción, la presencia de restos arqueológicos, se comunicará inmediatamente a la Consejería de Cultura, y se actuará atendiendo a las directrices que marque la misma.

## **VIII. Medidas protectoras contra la Contaminación Acústica**

Se deberán cumplir las especificaciones aplicables del Decreto 6/2012, de 17 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de Protección contra la Contaminación Acústica en Andalucía, y el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2007, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.

Las fuentes de emisión de ruido dispondrán de las medidas preventivas o correctoras necesarias para que los niveles de inmisión de ruido no excedan los límites establecidos en la tabla nºVII del artículo 29 del Decreto 6/2012, de 17 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de Protección contra la Contaminación Acústica en Andalucía y se modifica el Decreto 357/2010, de 3 de agosto por el que se aprueba el Reglamento para la Protección de la Calidad del Cielo Nocturno frente a la contaminación lumínica y el establecimiento de medidas de ahorro y eficiencia energética.

No se superarán los valores límite establecidos en la Tabla VII, evaluados a 1.5m de altura y a 1.5 m del límite de la propiedad titular del emisor acústico, evaluados conforme a los procedimientos contemplados en la Instrucción Técnica 2.

Todos los sistemas asociados a la minimización de la producción de ruidos contarán con su correspondiente Plan de Mantenimiento que deberá ser correctamente cumplido y estar convenientemente registrado.

La maquinaria utilizada deberá ajustarse a las prescripciones establecidas en la legislación vigente referente a las emisiones sonoras de maquinaria de uso al aire libre y en particular, cuando les sea de aplicación, a lo establecido en el Real Decreto 212/2002 de 22 de febrero, por el que se regulan las emisiones sonoras en el entorno debidas a determinadas máquinas de uso al aire libre y las normas complementarias.

En los Proyectos de Urbanización y Construcción se incorporarán las medidas correctoras necesarias para garantizar el cumplimiento de lo establecido en el Reglamento de Protección contra la Contaminación Acústica en Andalucía.

El tráfico de maquinaria pesada que se producirá en la fase de construcción ha de planificarse utilizando aquellas rutas que resulten menos molestas para la población, creando trazados que circunvalen y, en caso de atravesar poblaciones, limitándose la velocidad máxima.

## IX. Medidas para la restauración Ambiental y Paisajística.

El Proyecto de Obras tendrá que contener un Plan de Restauración Ambiental y Paisajístico, que abarque entre otros, los siguientes aspectos:

- a) Análisis de las áreas afectadas por la ejecución de obras y actuaciones complementarias tales como:
  - Instalaciones auxiliares
  - Vertederos o escombreras de nueva creación
  - Zonas de extracción de materiales a utilizar en las obras
  - Red de drenaje de las aguas de escorrentía superficiales
  - Accesos y vías abiertas para la obra
  - Carreteras públicas utilizadas por maquinaria pesada.
- b) Actuaciones a realizar en las áreas afectadas para conseguir la integración paisajística de la actuación y la recuperación de las zonas deterioradas, con especial atención a:
  - Nueva red de drenaje de las aguas de escorrentía
  - Descripción detallada de los métodos de implantación y mantenimiento de las especies vegetales, que tendrán que adecuarse a las características climáticas y del terreno.
  - Conservación y mejora de firme de las carreteras públicas que se utilicen para el tránsito de maquinaria pesada.
  - Técnicas y materiales a emplear, adaptados a las características geotécnicas del terreno.

La distribución de los espacios libres deberá procurar la integración paisajística de la actuación mediante el correcto diseño de las zonas a ajardinar, disponiendo estas de modo que actúen como pantallas visuales desde los principales puntos de observación (carreteras, núcleos de población, etc...)

Se establecerán medidas de protección de los bordes de la actuación para evitar incidencias significativas en las zonas adyacentes durante las fases de urbanización y construcción y se procederá a la reposición de los servicios existentes que pudieran resultar afectados.

## 2.4. GRADO DE INTEGRACIÓN DEL PROYECTO DE ACTUACIÓN CON LA PLANIFICACIÓN Y ORDENACIÓN VIGENTES

La Ley 1/1994 de enero, de ordenación del territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía establece en su artículo 38.2. que:

*La declaración por el Consejo de Gobierno de actuaciones de interés autonómico cuyas determinaciones supongan una alteración de los Planes de Ordenación del Territorio de ámbito subregional implica la modificación de dichos planes.*

Por otra parte, el mismo artículo en sus apartados 3.b. y 3.c. señala que la aprobación por la Administración de la Junta de Andalucía de las actuaciones objeto de declaración de Interés Autonómico, tendrá los siguientes efectos:

- Legitimará inmediatamente su ejecución siendo sus determinaciones directamente aplicables.
- Sus determinaciones vincularán directamente al planeamiento del municipio o municipios afectados que deberán incorporar dichas determinaciones con ocasión de la siguiente innovación urbanística.

Para lograr la efectividad de lo señalado anteriormente el artículo 39.2. indica que:

*El proyecto de actuación contendrá las determinaciones de planificación y ejecución que se precisen para su realización efectiva.*

Las determinaciones urbanísticas precisas para su ejecución dependen del grado de definición y pormenorización que contenga el Proyecto de Actuación, es decir, si se contempla la ordenación detallada de la intervención o si ésta es remitida a un posterior planeamiento de desarrollo.

En el caso del presente Proyecto de Actuación la ordenación detallada vendrá definida por un Plan Especial de Ordenación, y por tanto las determinaciones urbanísticas de aquél deberán tener el alcance de lo exigido en la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía para el planeamiento general, que en su artículo 10 indica que “*Los Planes Generales de Ordenación Urbanística establecen la ordenación estructural del término municipal*”.

La ordenación estructural se establece mediante las siguientes determinaciones:

- La clasificación del suelo con delimitación de las superficies adscritas a cada clase y categoría.
- Los sistemas generales constituidos por la red básica de reservas de terrenos y construcciones de destino dotacional público que aseguren la racionalidad y coherencia del desarrollo urbanístico y garanticen la calidad y funcionalidad de los principales espacios de uso colectivo.
- Usos, densidades y edificabilidades globales.
- Delimitación y aprovechamiento medio de las áreas de reparto en el suelo urbanizable.

En consecuencia con lo expuesto se analiza a continuación la incidencia que las determinaciones del Proyecto de Actuación tienen sobre la planificación territorial y el planeamiento urbanístico vigentes.

#### **2.4.1. Planificación Territorial**

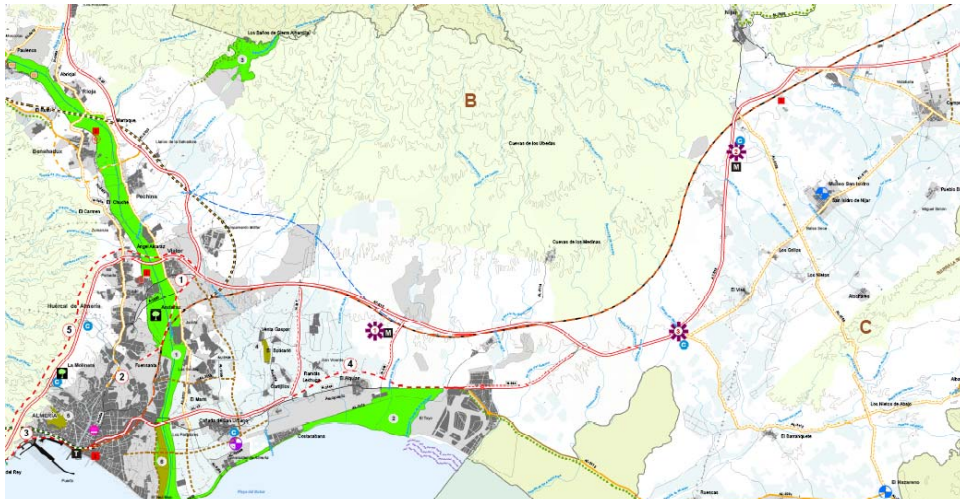
El Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de la Almería (POTAUA), aprobado por el Consejo de Gobierno de la Comunidad Autónoma de Andalucía mediante el Decreto 351/2011 del 29 de noviembre 2011, recoge entre sus áreas de oportunidad el **Área Logística Productiva de Níjar**.

El POTAUA propone un conjunto de áreas de oportunidad vinculadas al corredor económico de la A7 en correspondencia con la estrategia de activación económica de este corredor, que abarca desde el límite oriental del ámbito, en el municipio de Carboneras hasta el nodo industrial de Viator. Las demás áreas consideradas por el POTAUA, conforme a la estrategia descrita de localizaciones de espacios productivos de relevancia territorial, son:

- Nodo Estratégico de la Venta del Pobre, con la finalidad de aglutinar y dotar de estructura a las instalaciones existentes, dar servicio al ámbito de la aglomeración y dotar de una oferta de suelo alternativa a las necesidades del puerto de Carboneras. Esta zona tiene la particularidad de erigirse en puerta oriental de la aglomeración.
- Nodo Estratégico del Km. 21, con vocación de articular las actividades derivadas de la actividad agrícola, industria escarapate y otras que demanden buena accesibilidad.
- Área Logística de Almería, que junto con la mencionada de Níjar configuran el Nodo Logístico antes descrito

El corredor se completa con el Parque Científico Tecnológico de Almería (PITA), actuación regional ya en marcha y culmina, como ya se ha dicho, con las instalaciones industriales de Viator.

Las



condiciones de la aglomeración urbana de Almería como espacio charnela entre los ámbitos del Levante y el Poniente, con elevadas dinámicas turísticas y económicas y los consiguientes tráficos de paso, hacen conveniente promover también la instalación de superficies comerciales en algunos enclaves de carácter estratégico.

Estos son los accesos occidentales de la A7 a la ciudad de Almería, que recogerían posibles demandas del vecino Poniente, los nodos estratégicos de la venta del Pobre y el Km. 21, y el Área Logística Productiva de Níjar que interesa el presente proyecto, por lo que se puede concluir que la misma se encuentra plenamente contemplada e integrada en la planificación territorial de su ámbito subregional de referencia.

Para fijar la delimitación del ámbito del presente Proyecto de Actuación se han seguido los criterios de actuación establecidos en la ficha del POTUA correspondiente al Área Logística Productiva de Níjar y que establecen que:

*“El planeamiento que desarrolle la actuación deberá ajustar con precisión el contorno del área cumpliendo con la condición de apoyarse en elementos geográficos o territoriales: Las Ramblas del Cambronal, Inox y Ródenas, los ejes viarios de la AL-3108, la A-7 y el futuro trazado del ferrocarril Almería- Murcia”*

#### 2.4.2. Planeamiento Urbanístico

El Documento de Adaptación Parcial a las determinaciones de la Ley 7/2002, de Ordenación Urbanística de Andalucía, del Texto Refundido de las Normas Subsidiarias de Planeamiento Municipal de 1997 (Aprobación en Pleno el 03/02/2009), planeamiento general vigente en el municipio de Níjar, los terrenos donde se prevé la implantación del Área Logística de Almería Sector 1-Níjar tienen en su mayoría la clasificación de SNU-RG-3.2, suelo no urbanizable de carácter natural o rural de regadío, y una pequeña zona de suelo urbanizable SUS-I-2 (junto al enlace de la A-7 con la carretera AL-3108 a San José), clasificaciones vigentes en la actualidad.

Con posterioridad se inicia la revisión del planeamiento general, llegándose a redactar un Avance (diciembre de 2006) y una Modificación del Avance (diciembre de 2007), por circunstancias sobrevenidas (aprobación de planeamiento territorial, PORN de PN Cabo de Gata-Níjar y el propio informe al Avance). El documento queda posteriormente en punto muerto, transponiéndose en la siguiente tramitación.

El Documento de **Innovación del Plan General de Ordenación Urbanística de Níjar** (Revisión Parcial del PGOU) y su correspondiente Estudio de Impacto Ambiental fueron aprobados provisionalmente en Pleno el 05/08/2011 (BOP 26/09/2011) y definitivamente el 3 de febrero de 2013 (BOJA 12/3/2014)

Dicha Innovación clasifica los terrenos del Sector 1-Níjar del Área Logística de Almería como suelo urbanizable sectorizado para el desarrollo de un Área Logística de Interés Autonómico.

Tras la aprobación del presente Proyecto de Actuación, y de acuerdo con lo regulado en el artículo 38.3 de la Ley de Ordenación del Territorio, sus determinaciones vincularán directamente al Plan General de Níjar que deberá incorporar dichas determinaciones con ocasión de la siguiente revisión .

#### **En relación con los espacios libres y dotacionales:**

Para la reserva de espacios libres y dotacionales se estará a lo dispuesto en la Ley 5/2001, de 4 de junio, que en su artículo 16.3. establece:

*En los centros de transportes de mercancías el planeamiento aplicable deberá prever una reserva mínima, excluidos viarios, equivalente al 10% de la superficie de un ámbito para espacios libres y otra de un 15% de la superficie del mismo para suelo público de carácter dotacional, en orden a la implantación de los servicios señalados en el artículo 8.3. de esta Ley.*

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



### **3. MEMORIA DE ORDENACIÓN**



### 3.1. OBJETIVOS Y CRITERIOS URBANÍSTICOS

#### 3.1.1. Objetivos estratégicos

Son objetivos estratégicos en el desarrollo de la actuación del Sector 1-Níjar del Área Logística de Interés Autonómico de Almería los que se derivan de lo establecido en su Plan Funcional y los instrumentos de rango superior que éste desarrolla:

- Desarrollo de la intermodalidad y potenciación del transporte ferroviario, en la línea estratégica de la Unión Europea y de España, para tender a un reequilibrio del reparto entre los distintos modos de transporte.
- Integración de la función logística en el concepto de transporte, mediante la creación de plataformas logísticas intermodales.
- Creación del nodo logístico Sector 1-Níjar, que dé apoyo a las actividades del sector hortofrutícola y otras características de la zona, para lograr un mayor crecimiento apoyado en la total integración en el sistema de comunicaciones existente y previsto.
- Configuración de un área logística cualificada, territorialmente integrada por su apoyo en las infraestructuras de comunicación que conforman un sistema intermodal.

#### 3.1.2. Criterios generales de ordenación

Para el diseño de la ordenación pormenorizada, además de los criterios de actuación recogidos en la ficha del Area de Oportunidad logístico Productiva (ZAL) en Níjar, el presente Proyecto de Actuación, establece los siguientes objetivos y criterios generales:

- Integración paisajística de la ordenación en el medio natural como criterio prioritario, mediante la adecuada distribución de los usos en general y de los espacios libres y zonas verdes en particular, especialmente en las zonas de contacto con las áreas circundantes más vulnerables (ramblas, bordes del ámbito en contacto con otros usos, zonas con valor paisajístico, etc.).
- Estructuración jerarquizada de los sistemas del sector, acompañada al desarrollo previsible en fases del mismo:
  - Conexiones exteriores, viarios principales y redes generales de infraestructuras.
  - Distribución de usos por zonas de actividad, por factor de localización, accesibilidad, fase de desarrollo prevista, etc.
- Máxima integración territorial explotando la excelente accesibilidad exterior, existente y prevista. Esa accesibilidad se canalizará con la jerarquía antes mencionada al conjunto del sector.
- Máxima flexibilidad en la ordenación -estructura, usos y tipologías-, para la adaptación a la evolución de la demanda.
- Asignación racional de los aprovechamientos que aseguren la viabilidad económica de la actuación acompañada al desarrollo por fases de la misma.

## 3.2. CARACTERÍSTICAS DE LA ORDENACIÓN

### 3.2.1. Elementos básicos de la ordenación

Los elementos básicos de la ordenación que habrán de ser posteriormente precisados y definidos por el planeamiento de desarrollo, son los siguientes:

- **Accesos:** Se plantean desde la red de carreteras existentes en el entorno del ámbito, siendo necesario ejecutar algunas adaptaciones para asegurar el acceso seguro del flujo de tráfico que demanda la nueva área logística.
- La Estructura viaria interior se organizará de forma jerarquizada desde estos puntos de acceso para cada una de las Áreas Funcionales.
- La estructura del Área Logística en Parques de Actividad, se hará en correspondencia con los establecidos en el Plan Funcional:
  - Parque Industrial Multifuncional
  - Parque Logístico y Transporte
  - Terminal Intermodal.
  - Centro Integrado de Servicios.
  - Espacios Libres
- Ordenación mallada y reticulada de máxima flexibilidad para una máxima optimización de los espacios y que garantice múltiples opciones de modularidad y desarrollo interior de cada parque de actividad en respuesta a las necesidades de mercado.
- Espacios Libres: Localización vinculante, con el fin, por una parte, de garantizar la conservación de las vaguadas existentes y de su ecosistema, y por la otra, de asegurar un contacto con la mayor calidad posible con las fincas circundantes y con el medio natural.

Todos estos elementos, recogidos en el Plano "O.2 - Calificación " serán precisados y definidos por el planeamiento de desarrollo.

### 3.2.2. Accesibilidad y movilidad en el ámbito de la actuación

El tráfico generado por el Área Logística ha sido estimado en el "Estudio de Tráfico del Área Logística de Almería. Sector Níjar", realizado por MECSA en julio de 2009 e incorporado como anejo a este Proyecto de Actuación.

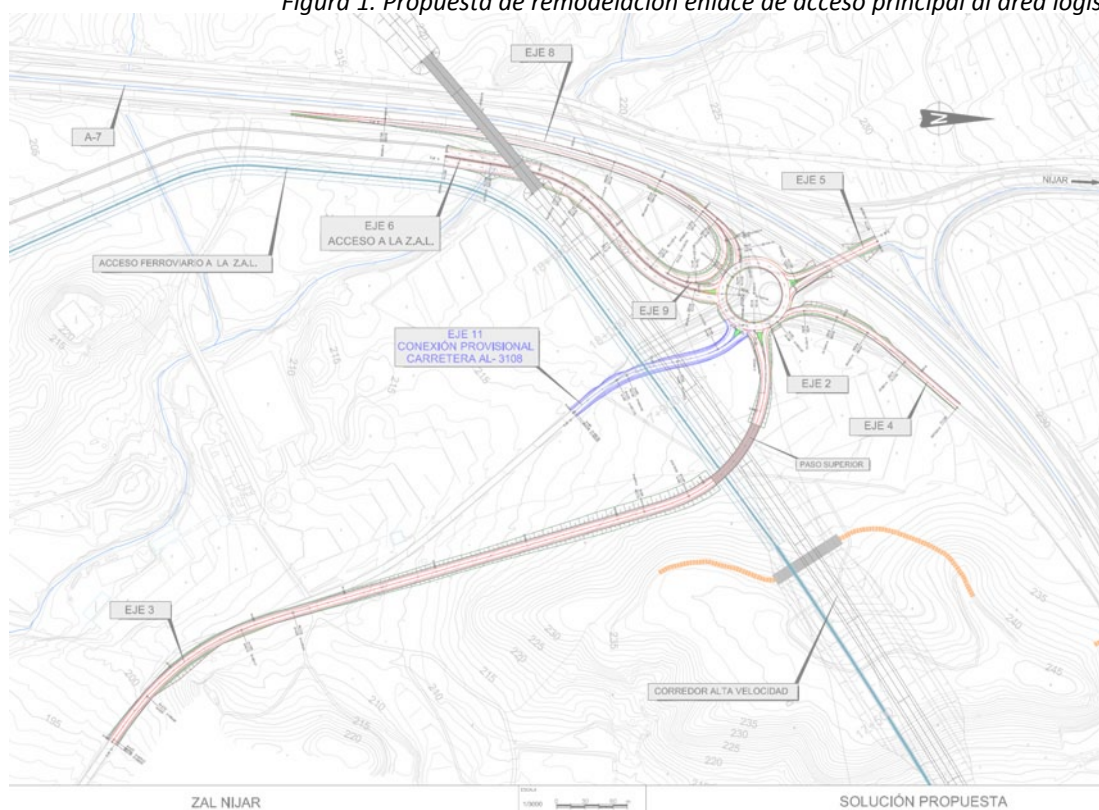
Dada la superficie del ámbito y los usos previstos, se proponen dos accesos al Área Logística, planteados según se describe a continuación:

#### I. Acceso Norte:

Como acceso principal, desde el enlace de la A7 y la AL-3108, para poder acceder al ámbito desde el Norte, se contempla la remodelación del enlace de pesas actual ,(ver Apartado 1.7.1 Conexiones Viarias). Esta remodelación, cuya reserva de suelo está contemplada en el SG-V-01.3 de la ficha del SG-V-01 del PGOU, incluida en el Estudio de Tráfico del Area Logística de Almería (sector Níjar), comprende las siguientes actuaciones:

- Nuevos ramales de enlace con la A-7 de entrada y salida de la calzada este.
- Remodelación del tramo bajo la autopista de acceso a la carretera de Níjar.
- Enlace con la carretera AL-3108 ejecutando su conexión con el trazado actual ligeramente modificado y con la posibilidad alternativa de trazado futuro a ejecutar en paralelo a la nueva línea de altas prestaciones.
- Viario principal del Área Logística desde el que se accede al ámbito.

Figura 1. Propuesta de remodelación enlace de acceso principal al área logística



Fuente: Planos de modificación del enlace principal de Acceso a la ZAL propuesto y discutido con la Demarcación de Carreteras. Elaboración Propia.

Según el estudio de tráfico elaborado, la configuración futura de la red, con la modificación del enlace en la rotonda que da acceso al Área Logística, garantiza su funcionamiento adecuado incluso cuando entre en carga tráfico vinculado al desarrollo del 100% de las áreas funcionales previstas.

## II. Acceso Sur:

Como segundo acceso posible, se contempla que en el futuro el vial principal del Área Logística pueda continuar hacia el sur fuera del ámbito, conectando con la vía de servicio de la A-7 que conecta con el enlace “El Jabonero”, en el PK-475 de la Autovía del Mediterráneo. La remodelación de este enlace y la ejecución de las vías de servicio se contemplan dentro del SG-V-01 adscrito al ámbito.

Este acceso sur, desde la A7, permitiría que el flujo generado en el área logística tenga una segunda conexión, eficaz y rápida, con la vía de mayor capacidad del entorno cercano, descargando el tráfico en el enlace Níjar-San Jose.

Desde el punto de vista de la movilidad, el estudio de tráfico recoge que, cuando el Área logística esté al 100% de actividad, el acceso norte podría presentar problemas de congestión en hora punta, por lo que

la necesidad de este segundo acceso sur se generaría a largo plazo con el competo desarrollo del ámbito, aunque se contempla ya desde este Proyecto de Actuación la reserva necesaria de suelo para poder ejecutarlo.

Existe actualmente una propuesta de Demarcación de Carreteras para remodelación de dicho cambio de sentido ubicado en el PK-475 de la A-7 para dar acceso al polígono industrial de la zona. El planteamiento de una actuación simétrica al este de la autovía dando continuidad al viario principal del Área Logística permitirá la canalización del tráfico con origen/destino en el Área Logística, constituyendo un segundo acceso desde el viario principal (A-7).

### **3.2.3. Espacios libres y recursos ambientales**

La superficie mínima destinada a espacios libres será del 10% en cumplimiento de lo establecido en la Ley 5/2001.

Los espacios libres y zonas verdes se localizarán según tres criterios:

- En las zonas de transición de las dos vaguadas con las que limita el Área al norte y al sur
- Cubriendo los taludes y cambios de cota que se puedan generar en la ordenación y que no sean aptos para la construcción, de forma que se contribuya a suavizarlos e integrarlos, como nexo con el entorno natural
- En un anillo circundante de espacio libre ajardinado que sirva de franja de espacio libre natural de transición el contacto con las fincas, suelos productivos, y áreas habitadas del entorno próximo al Área.

Con los criterios de localización establecidos para el sistema de zonas verdes o espacios libres del ámbito se ha procurado fundamentalmente aislar las zonas medioambientalmente más vulnerables y, en su conjunto, amortiguar los nuevos usos del entorno en que se integran.

## **3.3. DETERMINACIONES URBANÍSTICAS DE LA ORDENACIÓN**

### **3.3.1. Clasificación del suelo, Sistemas Generales y estructura orgánica**

#### **I. Clasificación y categorización del suelo**

El presente Proyecto de Actuación recoge el régimen urbanístico establecido por la Revisión Parcial de P.G.O.U. vigentes de Níjar, que clasifica el sector como SISTEMA GENERAL DE INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE – CENTRO DE TRANSPORTE DE MERCANCIAS (SGIT- ZAL)

Se refleja el ámbito afectado en el plano adjunto O.1 .

El suelo del Ámbito es por tanto un Sistema General en el que se desarrollarán las áreas de actividades logísticas recogidas en el Plan Funcional, ya sean Terminal Intermodal, Centro Integrado de Servicios, Parque de Logística y Transformación, o Parque Industrial Multifuncional.

En cuanto a los suelos necesarios para la conexión exterior de comunicaciones e infraestructuras, se reflejan en el plano O.1. como Sistemas Generales vinculados a la ejecución del ámbito, recogidos a su vez como Sistemas generales adscritos en la Ficha del SGIT-ZAL del documento de la revisión parcial del P.G.O.U. de Níjar.

El desarrollo de las distintas etapas se hará conforme al Plan de Etapas contenido en el Plan Funcional, y con arreglo al correspondiente documento de planeamiento de desarrollo: el Plan Especial.

Sin perjuicio del régimen urbanístico establecido por la ficha reguladora del SGIT-ZAL del PGOU, la naturaleza jurídica de los suelos resultantes de la ordenación estarán sujetos a lo dispuesto en el artículo 8 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, y a las determinaciones del Plan Funcional del presente Proyecto de Actuación, pudiendo existir por tanto dentro del sector suelos de naturaleza demanial, destinados a la prestación del servicio público al transporte de mercancías, y suelos de titularidad pública o privada, destinados al establecimiento y desarrollo por las empresas del sector del transporte de sus propias actividades e instalaciones.

## **II. Sectorización**

El Proyecto de Actuación del Área de Interés Autonómico de Almería se ajusta al sector correspondiente al Sistema General de Infraestructura del Transporte – Centro de Transporte de Mercancías (SGIT- ZAL) de la Revisión del P.G.O.U. de Níjar, salvo en el límite Oeste, paralelo a la Autovía A-7, que se modifica ligeramente para adaptarse a la modificación del SG-V-01 propuesta en este documento, con una extensión superficial de 174,73ha.

La ordenación del suelo Urbanizable Sectorizado se realizará mediante un único Plan Especial de Incidencia Supramunicipal, el cual podrá determinar distintas unidades de ejecución.

## **III. Sistemas Generales**

Los sistemas generales adscritos contemplados en el Proyecto de Actuación son los recogidos en la ficha del SGIT-ZAL del P.G.O.U. y quedan vinculados a la ejecución del ámbito.

Adicionalmente, el Proyecto de Actuación define como Sistema General, igualmente vinculados a su ejecución, los ámbitos de carácter longitudinal que habrán de expropiarse para la construcción de las infraestructuras que el nuevo desarrollo demanda, así como los suelos necesarios para la remodelación del acceso norte y el nuevo acceso sur (conexión con la vía de servicio de la A-7).

El Proyecto de Actuación modifica ligeramente el SG-V-01 definido en el PGOU eliminando la glorieta intermedia prevista para un futuro enlace con el sector al otro lado de la A-7, el SUA AE-02, adaptándose consecuentemente el límite del SGIT-ZAL. El SG-V-01.3 estará compuesto por la reserva de suelo necesaria para la ejecución de la modificación de trazado de la AL-3108 que se necesita para conectar con la remodelación prevista en el enlace “Níjar-San José PK-479”, obteniendo estos suelos por expropiación (Ver planos adjuntos).

En virtud del artículo 38.3 de la Ley de Ordenación del Territorio de Andalucía, esta determinación será directamente aplicable y vincula directamente al planeamiento del municipio de Níjar que deberá incorporarla con ocasión de la siguiente innovación urbanística.

El diseño detallado de los Sistemas Generales Viarios y la remodelación del enlace se abordará en el “PLAN ESPECIAL DE INFRAESTRUCTURAS DE ACCESOS A LOS SECTORES SUS A AE-2 , SGIT-ZAL, SUS A AE-5 y SUS A AE-6 DE LA REVISIÓN PARCIAL DEL P.G.O.U. DEL MUNICIPIO DE NIJAR /ALMERÍA”, que redactará el Ayuntamiento de Níjar.

Los nuevos sistemas generales vinculados, definidos por el Proyecto de Actuación, son por consiguiente:

**Sistema General Viario**, incluye el acceso sur a la nueva ordenación desde el límite del ámbito hasta la conexión con la vía de servicio paralela a la A7.

**Sistema General Ferroviario**, que abarca el trazado de las vías desde el límite del ámbito hasta su conexión con el PAET.

**Sistema General de Infraestructuras**, comprende las conexiones exteriores de los servicios de abastecimiento de agua potable, saneamiento y suministro de energía eléctrica necesarias para el desarrollo de la actuación.



SG-V-01 según ficha reguladora del P.G.O.U



Propuesta de modificación del SG-V-01

#### IV. Estructura orgánica

De acuerdo con las determinaciones contenidas en el plan de utilización de espacios del Plan Funcional aprobado, se dividirá el ámbito en diferentes zonas, cuya ordenación quedará definida el documento de Plan Especial que desarrolle el presente Proyecto.



### 3.3.2. Usos, densidades y edificabilidades globales de los sectores

El uso global asignado por este Plan de Actuación al sector es el correspondiente “Área Logística”.

Los usos característicos se definirán en planeamientos de detalle posteriores (Plan Especial), así como los usos compatibles y prohibidos

La edificabilidad global del sector, referido al uso global, es de 0,4m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>.

### 3.3.3. Delimitación y aprovechamiento medio del área de reparto

Este Proyecto de Actuación recoge lo dispuesto en la ficha reguladora del SGIT-ZAL, en la que se establece un único área de reparto con un aprovechamiento medio de 0,4UA/m<sup>2</sup>, referido al uso característico establecido, siendo el aprovechamiento objetivo de 695.832,79 m<sup>2</sup>.

Los terrenos necesarios para la conexión de los Sistemas Generales de infraestructuras que se encuentran en el exterior del polígono principal, se obtendrán por expropiación.

No se consideran coeficientes de homogeneización al contar con un solo uso global.

### 3.3.4. Criterios y directrices para la ordenación detallada

Las propuestas del Proyecto de Actuación del Área Logística de Interés Autonómico de Níjar se aplican con dos niveles de intensidad:

- Determinaciones de obligado cumplimiento. Serán vinculantes, por lo que se modifican directamente los planes y proyectos vigentes a los que resulten contrarios, sin perjuicio de los ajustes que puedan llevarse a cabo en el planeamiento de desarrollo o en su ejecución. A saber:
  - Clasificación de suelo
  - Sistemas Generales Viario, ferroviario y de Infraestructuras, comprendiendo sus ramales exteriores al ámbito para su conexión con las redes generales circundantes.
  - Uso global propuesto
  - Edificabilidad y aprovechamiento medio del área de reparto.
- Determinaciones vinculantes en cuanto a sus fines, correspondiendo al planeamiento de desarrollo las medidas concretas para la consecución de los mismos con ocasión de su ordenación pormenorizada, como son:
  - Localización y distribución de los Espacios Libres y Zonas Verdes.

### 3.3.5. Suelos de dominio público y suelos de titularidad pública o privada

La Ley 5/2001, de 4 de Junio, por la que se regulan las Áreas de Transporte de Mercancías en la Comunidad Autónoma de Andalucía (BOJA nº69 del 19 de Junio), ya en su exposición de motivos, destaca como hecho diferenciador de los Centros de Transporte de Mercancías en relación a las Estaciones de Transporte de Mercancías, el que los primeros deben disponer de dos tipos de espacios o zonas: unas zonas de carácter patrimonial de titularidad pública o privada destinadas al establecimiento de estas empresas, y otra zona de carácter demanial pública de dominio y uso público destinada a la prestación de servicios públicos al sector.

Asimismo, el artículo 12.2 del mismo cuerpo legal distingue entre los espacios de dominio público de carácter demanial, que se destinarán a acoger actividades prestacionales y de servicios a las empresas

del sector del transporte, de aquellas otras zonas destinadas al desarrollo de otras actividades cuya promoción, disposición y explotación se hayan de regir por el Derecho Privado.

En este sentido, el Plan Especial que desarrolle el Área Logística deberá distinguir dos zonas diferenciadas, una con carácter demanial público y otra con carácter patrimonial de titularidad pública o privada. Las primeras son contempladas como dotacionales.

#### **I. Zonas de carácter patrimonial**

Las zonas de carácter patrimonial las constituyen las parcelas logísticas, de titularidad pública o privada, destinadas al establecimiento de empresas del sector del transporte, y su promoción, disposición y explotación se regirá por el derecho público o privado.

Se distinguen dos tipos de espacios que se diferencian por su orientación funcional:

Parque de Logística y Transformación (PLT), área orientada a la logística, a la distribución y al transporte y a su combinación con actividades logísticas de valor añadido, embalaje, etiquetado, personalización de pedidos, etc.

Parque Industrial Multifuncional (PIM), combina las actividades de logística y distribución con actividades industriales no contaminantes, permitiéndose actividades productivas de baja intensidad que no ocupen más del 50% de la superficie de sus parcelas, dedicándose el espacio restante a actividades relacionadas con el transporte y la logística asociada a la actividad industrial establecida.

#### **II. Zonas de carácter demanial dotacional**

Son las zonas funcionales del sector de dominio y uso público, destinadas a la prestación de servicios tanto a las empresas del sector del transporte, como a las entidades usuarias del centro y a los servicios destinados a vehículos y conductores.

En cumplimiento de la legislación vigente, la superficie mínima destinada a zona dotacional debe ser al menos del 15%, (artículo 16 Ley 5/2001 por la que se regulan las áreas de transporte de mercancías en la Comunidad Autónoma de Andalucía)

Comprende los siguientes usos:

Terminal Intermodal (TI): Área funcional destinada al intercambio modal ferrocarril-carretera. Dispondrá de accesibilidad ferroviaria directa desde un ramal de la futura línea de Altas Prestaciones del Arco Mediterráneo Murcia-Almería

Centro Integrado de Servicios (CIS): Se trata de áreas donde se desarrollan de forma compatible las actividades específicas de un Centro Administrativo y Comercial y de servicios a las empresas del sector, y las actividades específicas de un Centro de Servicios al Vehículo y de un Centro del Motor. Podrán, por tanto, albergar:

Centros Administrativos y Comerciales: Área en donde se contemplen edificios de oficinas, salas de reunión y conferencias, aulas de formación, locales comerciales y hoteles. En ella se concentran los servicios a empresas, personas y servicios especializados y relacionados con el transporte de mercancías. Sus usos compatibles serán de comercio, oficinas, recreativos, equipamientos administrativos y docentes, asistenciales, socioculturales, deportivos, hosteleros, financieros, aseguradoras, comunicaciones, gestión, organización y contratación de cargas o restauración.

Aparcamiento de vehículos pesados con los servicios correspondientes de vestuarios, oficinas, taquillas, básculas, etc.

Estación de servicio: Para el suministro de combustibles y servicios a los vehículos, con acceso libre desde la red viaria exterior.

Naves de talleres y servicios, con sus correspondientes zonas de aparcamiento destinadas a actividades de reparación de vehículos, concesionarios y otros servicios.

Naves de exposición y venta, de vehículos industriales y de transporte, de accesorios y de recambios

### **3.3.6. Previsiones de programación y gestión de la ordenación**

El Proyecto de Actuación establece el desarrollo del Área Logística en un solo sector.

Las fases o etapas de ejecución se determinaron originalmente en el Plan Funcional, y su desarrollo se establecerá mediante el Plan Especial.

## **3.4. CONEXIONES CON LAS REDES DE SERVICIOS PÚBLICOS Y DISPONIBILIDAD DE RECURSOS**

Se incluye en este apartado la información referente a las redes de servicio y la descripción de las conexiones exteriores necesarias para el desarrollo del Área Logística de Interés Autonómico de Níjar.

Las conexiones con las distintas redes de servicios públicos propuestas han sido debidamente contrastadas con las empresas suministradoras. Dichas compañías han indicado los puntos de conexión más adecuados, así como los elementos a disponer para garantizar el suministro en las instalaciones previstas en el Sector 1-Níjar. Se recogen además en las fichas reguladoras de los Sistemas Generales de Infraestructuras del P.G.O.U..

Para el estudio de demanda y estimación de costes se ha considerado la ejecución del ámbito objeto del proyecto de actuación, en modo independiente sin tener cuenta la ubicación prevista por el Planeamiento en tramitación de Níjar de un sector (SUSA-AE-02) de suelo industrial adyacente al ámbito del Área Logística, situado al otro lado de la A7.

Teniendo en cuenta las sinergias que se establecerían con dicho sector cuando se llegue a desarrollar éste, las infraestructuras de conexión si consideran en su dimensionado las previsiones para poder dar servicio a ambos sectores, de forma que se podrían llegar a compartir de igual modo las cargas ahora estimadas.

El desarrollo de las infraestructuras comunes a los sectores se realizará mediante el Plan Especial de Infraestructuras que promoverá el Ayuntamiento de Níjar.

Las estimaciones de demanda se realizan conforme a la distribución de usos prevista en el Plan Funcional del Área logística de Almería. El Plan Especial que desarrolle el presente proyecto de actuación ajustarán en las previsiones a las superficies resultantes de la ordenación detallada que establezca.

### **3.4.1. Abastecimiento de agua potable**

#### **I. Marco Normativo**

El Distrito Hidrográfico Mediterráneo corresponde al ámbito territorial de la antigua Cuenca Sur. El Plan Hidrológico actualmente vigente fue aprobado cuando no había tenido lugar todavía la transferencia de la gestión de la Cuenca Sur desde la Administración General del Estado a la Junta de Andalucía (enero 2005). Por lo tanto, y mientras se lleva a cabo el nuevo proceso de planificación hidrológica de acuerdo con las directrices de la Directiva Marco de Agua, el Plan Hidrológico vigente en el DH Mediterráneo es el que se elaboró por la Confederación Hidrográfica del Sur.

El marco normativo de la Confederación Hidrográfica del Sur está determinado por los siguientes instrumentos:

- Plan Hidrológico de Cuenca del Sur, aprobado por el Real Decreto 1664/1998, de 24 de julio.
- ORDEN de 6 de septiembre de 1999, por la que se dispone la publicación de las determinaciones de contenido normativo del Plan Hidrológico de Cuenca del Sur, con corrección de errores por ORDEN de 11 de enero de 2000.

#### **II. Estimación de la demanda de abastecimiento de agua en el sector del ZAL Níjar**

La estimación de los caudales de abastecimiento al ZAL es una tarea que a priori cuenta con una serie de indefiniciones, ya que los usos previstos en las distintas zonas productivas son muy dispares. Principalmente el ZAL se concibe para la implantación de un núcleo de servicios logísticos, aunque también para la localización de un amplio abanico de medianas y pequeñas actividades económicas, productivas, comerciales y de servicios. Es por ello por lo que no pueden aplicarse valores concretos de demanda de caudales debiendo manejarse índices o estándares generales, aunque suficientemente contrastados.

En este sentido parece plenamente justificado aplicar los estándares que contempla el vigente Plan Hidrológico de la Cuenca Sur, que según se ha descrito en el apartado anterior es el que contiene el marco normativo de aplicación al Distrito Hidrográfico Mediterráneo. Con objeto de estimar las demandas de una forma particularizada en función de los usos se tomarán ratios de dotación típicos para los distintos tipos.

El Plan Funcional contempla para el uso industrial multifuncional en el sector 54,12 hectáreas. Para este uso se parte de una dotación de 0,22 l/seg•Ha a aplicar como caudal continuo a lo largo del año. Esta dotación de 0,22 l/seg•Ha se propone en base a una estimación obtenida de la ponderación de ratios usuales aplicados a uso industrial (0,4 l/seg•Ha) y a uso logístico (0,04 l/seg•Ha). Esta ponderación se ha realizado teniendo en cuenta la alternancia de actividades en las previsiones de utilización que finalmente tendrá el área de uso multifuncional.

A tenor de lo expuesto queda plenamente justificada la previsión de una dotación ponderada de 0,22l/seg•Ha en la superficie de uso multifuncional.

Por otra parte se prevé una superficie de logística y transformación, a las que se asigna una dotación de 0,04 l/sg•Ha de parcela.

A la superficie dotacional (CIS-1, CIS-2 y terminal intermodal, excepto la superficie de aparcamientos previsto en el CIS-1) se aplica una dotación de 0,15 l/sg•Ha de parcela.

Por último, para la limpieza y riego de espacios libres y de aparcamientos del CIS-1 se aplica una dotación de 0,04 l/sg•Ha de parcela. Ésta última dotación se repercutirá sobre la mitad de los días del año. A continuación se incluye la tabla resumen de consumos de abastecimiento previstos:

Uso	Sup. (ha)	Dotación (m <sup>3</sup> /ha/año)	Dot. Anual (m <sup>3</sup> /año)	Qmed diario (m <sup>3</sup> /d)	Q punta (m <sup>3</sup> /h)	Q punta (l/s)
P.I.M.	54,12	6.937,92	375.464	1.028,67	102,87	28,58
P.L.T.	29,20	1.261,44	36.834	100,92	10,09	2,8
Dot.(T.I. y C.I.S. sin aparcamiento)	23,09	4.730,40	109.234	299,27	29,93	8,31
Limpieza-Riego Z.V. y aparcamientos	44,24	630,72	27.902	76,44	7,64	2,12
<b>TOTALES</b>				<b>1.505,30</b>	<b>150,53</b>	<b>41,81</b>

### III. Estimación de la demanda de abastecimiento de agua en sectores anexos al ZAL Níjar

Contiguos al ZAL de Níjar, al norte de la autovía A-7, existen terrenos contemplados dentro de las previsiones de futuros desarrollos urbanísticos por la revisión del PGOU de Níjar de 2009, en tramitación. Entre los elementos previstos para la conexión de abastecimiento para el ZAL Níjar existen algunos que en un futuro podrían utilizarse para dar servicio a los desarrollos urbanísticos colindantes al mismo.

Con objeto de contemplar dicha hipótesis se prevé el diseño de los elementos de la conexión de abastecimiento al ZAL con una capacidad de reserva suficiente para admitir una futura demanda adicional. Para tener un valor aproximado de esa reserva de demanda se estima que en los terrenos contiguos al ZAL podría desarrollarse una superficie de uso industrial multifuncional de unas 100 Ha, a las que asignándoles una dotación de 4.000,00 m<sup>3</sup>/Ha/año, se tendría un total de 400.000 m<sup>3</sup>/año. , lo que supondría un incremento aproximado del 75% de la dotación respecto de las totales del ZAL.

### IV. Estimación total de demanda de abastecimiento, con demanda de agua potable y no potable

Con las demandas obtenidas en los apartados anteriores se procede al cálculo de las demandas totales de agua potable y no potable en el sector ZAL Níjar, teniendo en cuenta la reserva adicional de demanda estimada para desarrollos urbanísticos futuros en terrenos anexos. Se parte de una hipótesis de consumo de agua no potable para los usos de limpieza y riego de viarios, de un 20% del consumo en áreas dotacionales y la reserva del aljibe de incendios.

El consumo de agua no potable para limpieza y riego y el porcentaje asignado de agua no potable en áreas dotacionales asciende a un total de 315,86 m<sup>3</sup>/d, lo que supone un total de 115.287,44 m<sup>3</sup>/año. Por otra parte el volumen de reserva para aljibe de incendios se obtiene a partir del supuesto de que se suministrara un caudal de 2000 l/minuto (33,3 l/s) durante 60 minutos a 2 hidrantes. Con ello la reserva de incendios asciende a un total de 240 m<sup>3</sup>. Como orden de magnitud de las necesidades de agua no potable para el sector ZAL de Níjar se tendría un total de 115.527,44 m<sup>3</sup>/año, supuesto que se suma a las necesidades de limpieza y riego el 100% de la reserva necesaria para incendios.

El consumo de agua potable se obtiene como suma del resto de demandas (industrial, logística y transformación, dotacional). El total de consumo de agua potable así obtenido es de 1.189,44 m<sup>3</sup>/d, lo que asciende a un total de 434.145,60 m<sup>3</sup>/año.

## **V. Infraestructura y red de conexión**

Según se recoge en las fichas SG-I-01 del PGOU el abastecimiento de agua se realiza desde una reserva de suelo para una estación de tratamiento de agua potable, depósito de agua potable y depósito de agua no potable de 5.000 m<sup>2</sup>, situada al suroeste del ámbito, al otro lado de la A7.

Se considera necesario que las conducciones de conexión sean capaces de proporcionar un caudal punta equivalente a considerar que el caudal diario se consume en diez horas. Se obtiene por lo tanto un caudal de 150,53 m<sup>3</sup>/hora o, lo que es lo mismo, 41,81 litros/seg.

Se prevé una conexión a cabecera del sector ZAL con una conducción de Fundición de 300 mm de diámetro y unos 4.900 m de longitud. Esta conducción tendría así unas pérdidas de unos 7,00 m.c.a., lo que permitiría conectar por gravedad hasta el punto de cabecera del sector, con grupo de presión intermedio para dar la presión mínima de suministro a la cota más elevada de los edificios previstos.

Se prevé además una ETAP para el tratamiento de los caudales de suministro junto a la balsa (con capacidad suficiente para absorber futuros incrementos de caudal), con un tratamiento mínimo de filtración y cloración. Se prevé asimismo un depósito de regulación anexo a la ETAP, que al contar en este caso con el apoyo de la balsa se diseña con un volumen de reserva de 36 horas exclusivamente para el consumo de agua potable, ya que la reserva para incendios puede tomarse directamente de la balsa. Así el depósito previsto en esta alternativa tendría un volumen total de 1.784,16 m<sup>3</sup>. Se propone un depósito de 3.500 m<sup>3</sup> para absorber los incrementos de demanda de futuros desarrollos urbanísticos anexos de forma que se mantenga en todo caso la reserva de 36 horas.

El resto del anillo de conexión de abastecimiento se completará con una conducción de Fundición de 250 mm de diámetro y una longitud total de 4400 m.

### **3.4.2. Red de Saneamiento**

La red de saneamiento propuesta para esta actuación se plantea como red separativa, ejecutándose por separado la red de aguas residuales y la red de aguas pluviales.

El planeamiento de desarrollo definirá una doble red separativa: aguas residuales a conducir a las EDAR existentes y aguas pluviales a evacuar a "tanques de tormenta" realizando un tratamiento previo al vertido a los cauces.

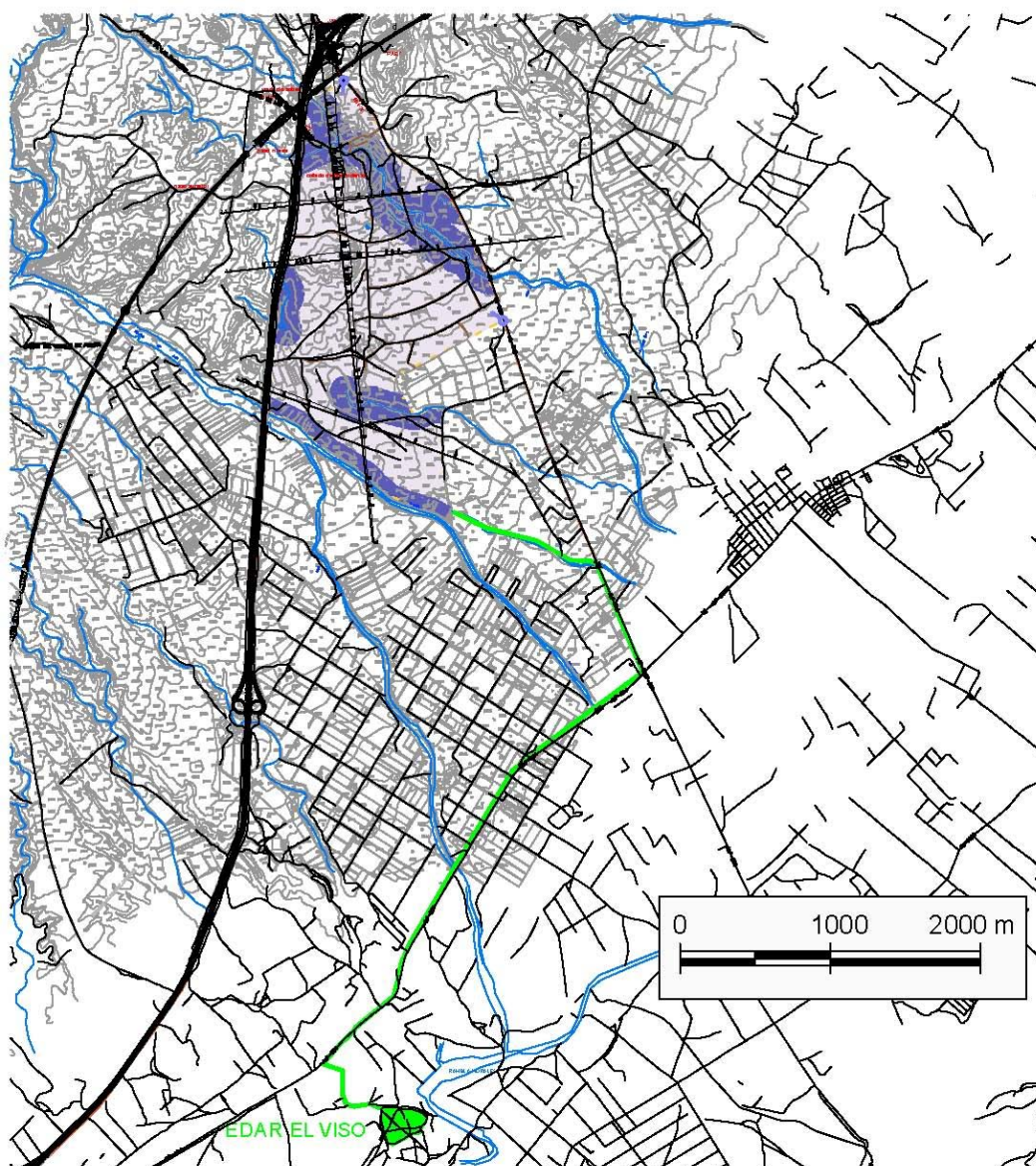
El vertido de las aguas pluviales del Sector de Níjar se realizará en la Rambla del Cambronal.

#### **I. Marco normativo**

Es de aplicación lo indicado en el punto del Abastecimiento, ya que el Organismo de Cuenca es el mismo y los instrumentos normativos indicados incluyen condicionantes sobre el saneamiento y estimación de cargas a partir de los caudales de abastecimiento.

#### **II. Infraestructuras existentes y puntos de conexión**

La EDAR que da servicio a los municipios de la zona de Níjar, situada en El Viso, está explotada hasta el límite de capacidad según la información facilitada por Emanagua. Se prevé una nueva estación, cuyo promotor es EGMASA. Esta nueva estación está en fase de redacción de proyecto. Dada la situación de la EDAR existente en El Viso se plantea en una de las alternativas de conexión de saneamiento la depuración de las aguas residuales del Sector Níjar en la nueva estación, que se situará en la misma ubicación que la EDAR existente de El Viso, con las modificaciones que se estimen pertinentes.



La nueva EDAR de El Viso se prevé para una población equivalente aproximada de unos 46.000 h-eq, en cuyo dimensionamiento no se ha tenido en cuenta la aportación adicional del sector objeto de este estudio. Según la información recabada sobre la tipología de la nueva estación se prevén varias líneas de tratamiento biológico, quedando espacio suficiente para líneas adicionales en caso de que fuese necesario incorporar más capacidad de tratamiento a la instalación.

### III. Estimación de los caudales y cargas de la red de saneamiento

La estimación de caudales de aguas pluviales se realizará suponiendo un aguacero de 10 minutos de duración correspondiente a un período de retorno de 25 años, lo que para el sector de Níjar supone 113,39 mm/h (el coeficientes de escorrentía medio sería de 0,823). Ello arrojaría un dato de caudal máximo de pluviales de 8,743 m<sup>3</sup>/s. Para conducir los caudales hasta los respectivos tanques de tormentas se requieren conducciones de hormigón armado de 1,80 m de diámetro.

En la estimación de los caudales de aguas residuales vertidos a la red de saneamiento para su posterior depuración, se deben tener en cuenta ciertas consideraciones en línea con las ya realizadas para el abastecimiento, con un incremento estimado del 75% de caudales.

Dado el tipo de actividades que previsiblemente se establezcan en el polígono del ZAL de Níjar, a la que se les exigirán tasas medias-altas de recuperación y reutilización de los caudales consumidos, se considera adecuado adoptar como porcentaje del caudal de abastecimiento que se vierte a la red de saneamiento el típico 80% considerado en redes de saneamiento urbanas.

En función de la demanda del sector del ZAL de Níjar se tendrá un caudal de saneamiento de aguas residuales según la tabla adjunta:

Uso	Caudal medio diario (m3/d)	% Retorno	Caudal punta retorno (m3/h)	Caudal punta retorno (l/s)	Caudal medio retorno (m3/d)
<b>ZAL Níjar</b>					
Industrial multifuncional	1028,67	80%	82,3	22,86	822,94
Logística y transformación	100,92	80%	8,07	2,24	80,74
Dotacional (Terminal intermodal y CIS excepto aparcamientos)	299,27	80%	23,94	6,65	239,42
Limpieza y riego espacios libres y zonas aparcamiento	76,44	80%	6,11	1,7	61,15
	1505,3		120,42	33,45	1204,25

Considerando que las aguas utilizadas en las actividades productivas serán objeto del adecuado tratamiento en el interior de las instalaciones, sólo se depurarán los caudales sanitarios provenientes del uso humano.

La contaminación será equivalente a la del agua residual doméstica, es decir, 300 mg/l de DBO5. Teniendo en cuenta el caudal medio en m3/día estimado para el sector ZAL de Níjar, obtendremos una carga orgánica total de 361,28 kg de DBO5, que se corresponde con una población de 6.021 habitantes equivalentes (teniendo en cuenta que 1 hab-eq=60 g de DBO5). En la hipótesis de vertido durante 10 horas diarias da como resultado un caudal punta de 120,42 m3/h, equivalente a 33,45 litros por segundo. Teniendo en cuenta los incrementos derivados de futuros desarrollos urbanísticos anexos se llegaría a un total estimado de unos 10.537 habitantes equivalentes, con un total de vertido que ascendería a 2.107,44 m3/d, equivalente a un caudal punta de 58,54 litros/seg.

#### IV. Infraestructura y red de conexión

Según lo recogido en la ficha SI-G-03 del P.G.O.U. , se contempla la ampliación de la estación depuradora de aguas residuales "Genibal" con una reserva de suelo de 66.093,52 m2.

El vertido de pluviales se realizara a la rambla de Cambronral y Rodenas, según la zona del Área Logística y las pendientes resultantes.

En un predimensionamiento de la red, en tuberías de PVC, resultaría un diámetro de 315 milímetros. La conducción hasta el punto de conexión con el emisario general previsto para el transporte de aguas residuales a la EDAR tendría una longitud de unos 3.400 m y pendiente media del 1,91%.

En la nueva EDAR necesariamente habrá que prever la ampliación de la instalación con al menos una línea de tratamiento biológico que permita absorber la carga adicional (según la información recibida de los datos de dimensionamiento de la nueva EDAR cada línea de tratamiento tiene una capacidad de unos 13.000 h-eq).



### 3.4.3. Suministro y distribución de energía eléctrica

#### I. Marco normativo

- Real Decreto 223/2008, de 15 de febrero, por el que se aprueban el Reglamento sobre condiciones técnicas y garantías de seguridad en líneas eléctricas de alta tensión y sus instrucciones técnicas complementarias ITC-LAT 01 a 09.
- R.D. 842/2002, de 2 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento electrotécnico para baja tensión.
- Real Decreto 1890/2008, de 14 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de eficiencia energética en instalaciones de alumbrado exterior y sus Instrucciones técnicas complementarias EA-01 a EA-07.
- Real Decreto 1955/2000, de 1 de diciembre, por el que se regulan las actividades de transporte, distribución, comercialización, suministro y procedimientos de autorización de instalaciones de energía eléctrica.
- Instrucción de 14 de octubre de 2004 de la Dirección de Industria, Energía y Minas de la Consejería de Innovación, Ciencia y Empresa, sobre previsión de cargas eléctricas y coeficientes de simultaneidad en áreas de uso residencial y áreas de uso industrial.
- Real Decreto 3275/1982, de 12 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento sobre Condiciones Técnicas y Garantías de Seguridad en Centrales Eléctricas y Centros de Transformación y las Instrucciones Técnicas Complementarias aprobadas por Decreto 12.224/1984, y publicado en el B.O.E. 18-84.

#### II. Infraestructuras existentes y puntos de conexión

Las infraestructuras de suministro de energía eléctrica más cercanas son las líneas de media tensión de 110/132 kV alimentadas desde las subestaciones de El Toyo y Pipaces. La alimentación de energía eléctrica a los sectores se producirá desde la segunda de las líneas antes mencionadas.

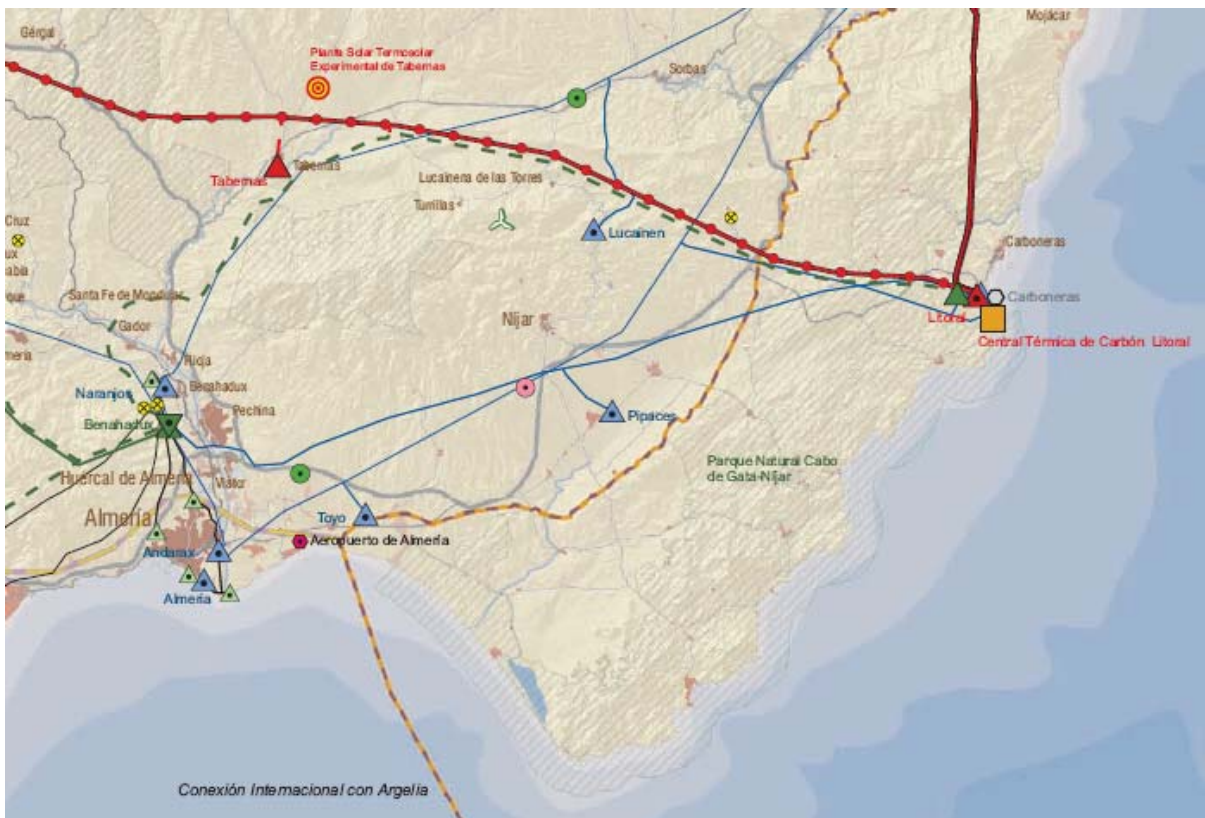


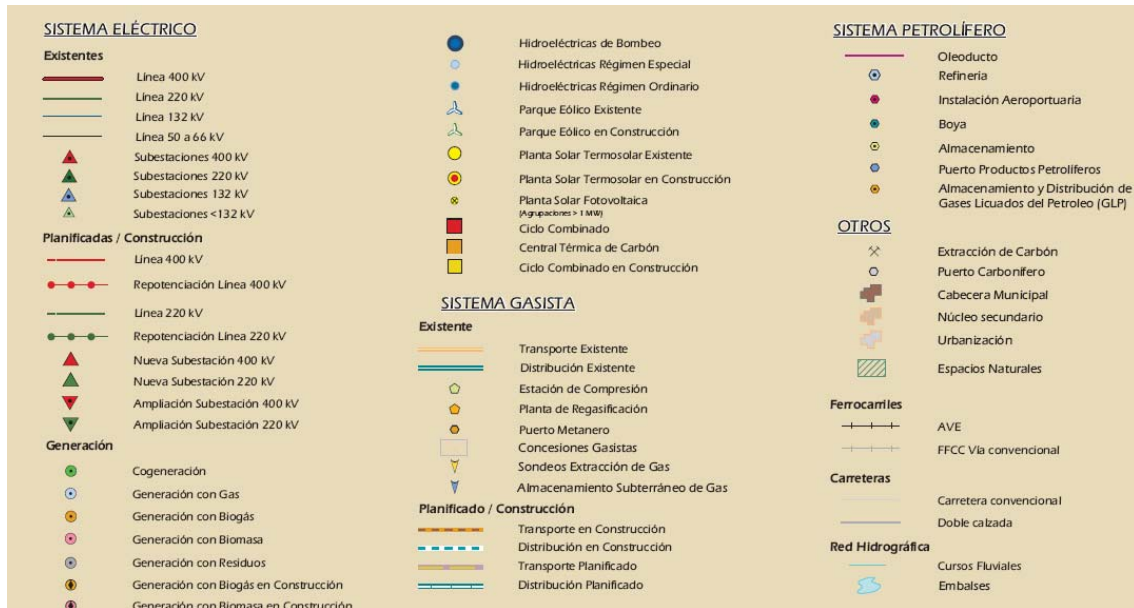
Líneas	Circuitos		Tensiones
	previstos	instalados	
En servicio	1	1	<span style="color: red;">—</span> 400 kV
	2	1	<span style="color: green;">—</span> 220 kV
	2	2	<span style="color: blue;">—</span> 132-110 kV
En construcción y programadas	1	1	<span style="color: red;">- - - -</span> 400 kV
	2	1	<span style="color: green;">- - - -</span> 220 kV
	2	2	<span style="color: blue;">- - - -</span> 132-110 kV
Cable subterráneo / submarino	En servicio		●●●●●
	En construcción y programadas		—●—●—●—●—●—
Prevista transformación a tensión superior			<span style="color: red;">—</span> <span style="color: green;">—</span> <span style="color: blue;">—</span>

Todas las líneas se han dibujado en el color al que funcionan.  
En las construidas a tensión superior ésta se indica entre paréntesis (400 kV)

	En servicio	En construcción y programadas
Subestaciones	●	○
Centrales	Hidráulica	⊠
	Térmica clásica	■
	Térmica nuclear	□
	Ciclo Combinado	⊞
	Eólica	⊞

redes de Distribución de Media y Alta Tensión (Fuente: Red Eléctrica Española, Enero de 2009)





Extracto de Mapa de Infraestructuras Energéticas de Andalucía 2008. Fuente: Agencia Andaluza de la Energía.

### III. Criterios generales de cálculo y estimación de demandas

La previsión de cargas se ha realizado según la instrucción de 14 de octubre de 2004 de la Dirección de Industria, Energía y Minas de la Consejería de Innovación, Ciencia y Empresa, el Convenio suscrito entre EPSA y ENDESA sobre las instalaciones eléctricas en obras de urbanización y de acuerdo con lo establecido en el vigente Reglamento de Baja Tensión.

En el artículo 2.1. de la Instrucción de 14 de octubre de 2004, "Potencia prevista en parcelas", se indica lo siguiente:

*"Cuando al proyectar un área de uso industrial se conozca de antemano la potencia a instalar en cada parcela, serán éstas las que se consideren al dimensionar eléctricamente las instalaciones, siempre que sean superiores a las mínimas que se indican en el párrafo siguiente. Si no se conoce de antemano la potencia a instalar en las parcelas ésta será la que estime el técnico que redacte el proyecto de electrificación, en función del uso previsto para el área de uso industrial y de la planificación urbanística, con los siguientes mínimos de potencia por parcela en función de la superficie total de ésta:*

*Superficie parcela (m<sup>2</sup>)      Potencia prevista mínima (kw)*

*S < 300                                      15*

*300 < S < 1000                              15 + 0,05 (S - 300)*

*1000 < S                                      0,05 S*

*siendo la potencia prevista para parcelas de más 1.000 m<sup>2</sup> equivalente a 50 W/m<sup>2</sup>."*

El ratio anterior se aplicará a las superficies edificables de las parcelas de uso industrial multifuncional, logística y transformación y usos dotacionales.

Por su parte el artículo 4.2 del Convenio suscrito entre EPSA y Endesa se fijan los siguientes cánones:

- Parcelas equipamiento deportivo: 25 kW.
- Alumbrado público: 1,5 W/m<sup>2</sup> de vial.

El ratio de alumbrado público anterior se aplicará a las superficies de viario. Para las zonas no edificadas de uso industrial multifuncional, logística y transformación y usos dotacionales y para la superficie de espacios libres se aplicará un ratio de 1,0 W/m<sup>2</sup> de superficie.

De la aplicación de los distintos criterios indicados a las distintas superficies previstas en la urbanización de los sectores se obtiene la siguiente tabla resumen de previsión de cargas:

Uso	Sup (m <sup>2</sup> )	Edificabilidad (m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup> )	Dotación Z.Edif. (W/m <sup>2</sup> )	Dotación Z.Urb. (W/m <sup>2</sup> )	Prev carga edificación (kW)	Prev carga urbanización (kW)	Total carga (kW)
P.I.M.	476.886	0,70	50	1,0	18.941,19	162,35	19.103,55
P.L.T.	306.498	0,70	50	1,0	10.219,88	87,60	10.307,48
Usos dotacionales	273.925	0,10	100	1,0	2.723,57	245,12	2.968,69
Esp.viarios públicos	161.683			1,5		380,75	380,75
Esp.Libres	434.667			1,0		400,95	400,95
<b>TOTAL</b>					<b>31.884,64</b>	<b>1.276,77</b>	<b>33.161,42</b>

Se considera un coeficiente de simultaneidad en los centros de transformación de 0,8, según la recomendación del artículo 1.3 de la Instrucción de 14 de octubre de 2004. Aplicando a su vez el coeficiente de simultaneidad de 1,0 para la línea de media tensión y de 0,9 para la previsión de cargas en caso de que hubiese que prever una subestación, se obtiene una potencia de 21,22 MW lo que equivaldría a 23,58 MVA.

#### IV. Infraestructura y red de conexión.

Las infraestructuras de suministro de energía eléctrica más cercanas son las líneas de media tensión de 110/132 kV alimentadas desde las subestaciones de El Toyo y Pipaces. La alimentación de energía eléctrica a los sectores se producirá desde la segunda de las líneas antes mencionadas a través de una subestación de nueva construcción.

La subestación se ubicará en la reserva de suelo de 5.000m<sup>2</sup> recogida en la ficha SG-I-04 al otro lado de la A7 en el extremo noroeste del ámbito, próxima a las líneas de Media tensión existentes.

#### 3.4.4. Red de abastecimiento de gas

##### I. Marco normativo

- Ley 12/2007, de 2 de julio, por la que se modifica la Ley 34/1998, de 7 de octubre, del Sector de Hidrocarburos, con el fin de adaptarla a lo dispuesto en la Directiva 2003/55/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de junio de 2003, sobre normas comunes para el mercado interior del gas natural.
- Real Decreto 326/2008, de 29 de febrero, por el que se establece la retribución de la actividad de transporte de gas natural para instalaciones con puesta en servicio a partir del 1 de enero de 2008.

- Real Decreto 1766/2007, de 28 de diciembre, por el que se modifica el Real Decreto 1716/2004, de 23 de julio, por el que se regula la obligación de mantenimiento de existencias mínimas de seguridad, la diversificación de abastecimiento de gas natural y la incorporación de reservas estratégicas de productos petrolíferos.
- Real Decreto 1068/2007, de 27 de julio, por el que se regula la puesta en marcha del suministro de último recurso en el sector del gas natural.
- Real Decreto 949/2001, de 3 de agosto, por el que se regula el acceso de terceros a las instalaciones gasistas y se establece un sistema económico integrado del sector de gas natural.
- Ley 34/1998 del Sector de Hidrocarburos.
- Resolución de 13 de marzo de 2006, de la Dirección General de Política Energética y Minas, por la que se establecen los protocolos de detalle de las Normas de Gestión Técnica del Sistema Gasista.
- Real Decreto 1027/2007, de 20 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Instalaciones Térmicas en los Edificios.
- Ley 48/1998, de 30 de diciembre, sobre procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y las telecomunicaciones, por la que se incorporan al ordenamiento jurídico español las Directivas 93/38/CEE y 92/13/CEE.

## II. Estimación de la demanda

Se ha estimado la demanda del sector suponiendo que deben cubrirse las necesidades de calefacción en la totalidad de las parcelas de usos productivos y servicios. Para ello se ha supuesto un coeficiente de edificabilidad en el que sería aplicable la calefacción respecto a la superficie de la parcela media, así como las plantas y alturas útiles por planta a efectos de determinar la superficie de disipación de calor y el volumen sobre el que aplicar el estudio calorífico.

Se ha calculado el consumo anual de combustible en cada sector por la fórmula:

$$Co=24 \cdot Z \cdot (Ta - Tem) \cdot a \cdot b \cdot c \cdot Q / ((Ta - Temin) \cdot PCI \cdot Rend)$$

Donde:

- Co = Consumo anual de combustible (Kg ó m3).
- Z = Número de días de calefacción.
- Ta = Temperatura ambiente.
- Tem = Temperatura exterior media durante el período de calefacción.
- Temin= Temperatura exterior mínima.
- PCI = Poder calorífico inferior del combustible. (Para gas natural PCI=10000 kcal/Nm3)
- Rend = Rendimiento total de la instalación. (Supuesto 0,75)
- a = Factor de reducción de la temperatura. (Supuesto a = 0,9 en edificios con reducción nocturna).
- b =Factor de reducción del servicio. (Supuesto b = 1 en edificios con calefacción continua).
- c = Factor de corrección de la exigencia calorífica.  $c = \text{perdidas por transmisión}/\text{pérdidas totales} = Q_t / Q$

- $Q =$  Cantidad total de calor (Kcal/h).  $Q_{Total} = (Q_T + Q_I) \cdot (1 + F)$
- $Q_T =$  Energía perdida por los cerramientos.  $Q_T = K \cdot S \cdot A_t$
- $K =$  Coeficiente de transmisión de calor (Kcal/(h·m<sup>2</sup>·°C)) del cerramiento
- $S =$  Superficie (m<sup>2</sup>).
- $A_t =$  Diferencia de temperaturas entre el exterior y el interior.
- $Q_I =$  Pérdidas por infiltración.  $Q_I = V \cdot C_e \cdot P_e \cdot n^{\circ} \text{ renov.} \cdot A_T$
- $V =$  Volumen (m<sup>3</sup>)
- $C_e =$  Calor específico del aire: 0,24 Kcal/(Kg·°C)
- $P_e =$  Peso específico del aire seco: 1,24 Kg/m<sup>3</sup> a 10 °C y 1,205 a 20 °C
- $n^{\circ} \text{ renov} =$  Numero de renovaciones/hora; en nuestro caso 1.
- $A_T =$  Diferencia entre la temperatura interior y la exterior.
- $F =$  Factor de mayoración (valor 0,15) obtenido a partir de una serie de suplementos:
  - Por orientación: 0,05
  - Por intermitencia: 0,10

De la distribución de temperaturas mensuales se obtienen los valores de  $T_e$  y  $T_{emin}$  para cada sector. Se resumen a continuación los resultados obtenidos en el sector ZAL de Níjar:

SUPERFICIE USOS PROD. Y SERVICIOS (M2)	SUP.PARC (M2)	COEF. EDIFIC. ZONAS C/CALEF.	NºPLANTAS	ALTURA (M)	Nº PARCELAS	SUP. MEDIA C/CALEF. (M2)	CONT. MEDIO C/CALEF. (M2)
1.086.500,00	2.500,00	0,06	1,00	3,50	435,00	150,00	171,46

$T_{em}$ (°C)	$T_{emin}$ (°C)	QT estimada (Kcal/h)	Vol.	QI estimada (Kcal/h)	Qttotal estimada (Kcal/h)	Z (d)
11,95	-2,37	1.955,11	525,00	3.396,44	6.154,27	160,00

$T_a$ (°C)	PCI (kcal/Nm3)	Rendimiento	a	b	c	Co (m3 combust. anual) / parc.	Co (m3 combust. anual) total
20,00	10.000,00	0,75	0,90	1,00	0,32	324,05	140.961,84

Tras contactar con las empresas con autorización para suministro de gas natural en la zona, y tras remitir los consumos estimados en el sector Njar del Area Logística, no queda garantizada en el momento actual la viabilidad de la conexión de gas natural a dicho sector.

En cualquier caso se incluirá en las previsiones del Planeamiento de desarrollo una canalización de gas natural en los viales principales para tener prevista la posibilidad de una conexión en el futuro.

### 3.4.5. Telecomunicaciones

#### I. Marco normativo

- Ley 9/2014, de 9 de mayo, General de Telecomunicaciones.
- Real Decreto-ley 1/2009, de 23 de febrero, de medidas urgentes en materia de telecomunicaciones

- Ley 48/1998, de 30 de diciembre, sobre procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y las telecomunicaciones, por la que se incorporan al ordenamiento jurídico español las Directivas 93/38/CEE y 92/13/CEE.

## II. Infraestructuras existentes y puntos de conexión

La operadora de infraestructuras de telefonía y telecomunicaciones Telefónica de España S.A.U. ha indicado puntos de conexión adecuados a la red de telecomunicaciones de la zona para el sector Níjar, el primero de ellos está situado en el extremo norte junto al enlace con la A7 y la carretera de Níjar, mientras que el segundo punto se sitúa en el extremo más oriental del ámbito.

## 3.5. PREVISIONES SOBRE LA EJECUCIÓN DE LA ACTUACIÓN

### 3.5.1. Fases y conexiones generales

El presente apartado tiene por objeto establecer el proceso, de forma indicativa, según el cual se prevé el desarrollo de las determinaciones previstas en el presente Proyecto de Actuación, definiendo la puesta en servicio de las reservas de suelo correspondientes a las mismas, así como las obras de infraestructuras y urbanización a realizar en cada una de ellas.

Las fases o etapas de desarrollo del Área Logística serán establecidas por el Plan Especial que con posterioridad se redacte, tal y como ya se ha recogido en otros apartados de este documento.

Las fases propuestas, de forma indicativa por este Proyecto de Actuación, para el desarrollo del Área Logística de Níjar son:

- **Con carácter previo:** Aprobación de planeamiento de desarrollo, Plan Especial.
- Para el desarrollo y urbanización de la Fase 1ª se realizarán las siguientes obras:
  - Acceso viario exterior. Remodelación del actual nudo en forma de pesas entre la Autopista del Mediterráneo A-7, la carretera AL-3108 existente y propuesta y el trazado ferroviario previsto.
  - Acceso ferroviario a la terminal intermodal desde el PAET.
  - Explanación de plataforma intermodal y ramales ferroviarios
  - Urbanización de viales públicos de carácter estructurante de primera fase y reposición de caminos.
  - Ejecución de zonas verdes.
  - Acometidas de servicios básicos: abastecimiento de agua, saneamiento, energía eléctrica y telecomunicaciones.
  - Depósitos de abastecimiento y Estación Depuradora de Aguas Residuales según estimaciones de consumo.
  - Urbanización y construcción del Centro Integrado de Servicios para la primera fase
- La Fase 2ª por su parte, contemplará las siguientes actuaciones;

- La conexión sur del viario estructurante paralelo a la A-7 hasta el p.k. 475 cuando el desarrollo del polígono justifique su entrada en carga.
- Resto de ramales ferroviarios propuestos en terminal intermodal.
- Urbanización de viales públicos de carácter estructurante de segunda fase y reposición de caminos.
- Ejecución de zonas verdes.
- Acometidas de servicios básicos: abastecimiento de agua, saneamiento, energía eléctrica y telecomunicaciones.
- Ampliación de depósito y EDAR según aportaciones de nuevos consumos.
- Urbanización y construcción del segundo Centro Integrado de Servicios

### **3.5.2. Obtención de los terrenos por expropiación**

La gestión de los suelos necesarios para la implantación del Área Logística de Interés Autonómico de Níjar puede llevarse a cabo conforme a lo previsto por la legislación urbanística mediante el sistema de expropiación u otro sistema que integre la participación de la iniciativa privada (art. 18 Ley 5/2001).

La aprobación del Proyecto de Actuación de Interés Autonómico conlleva la declaración de utilidad pública y la necesidad de urgente ocupación a los efectos de la expropiación forzosa de los bienes y derechos necesarios para su ejecución.

El planeamiento de desarrollo del presente Proyecto de Actuación podrá delimitar unidades de ejecución y elegir el sistema de expropiación para la obtención de los terrenos correspondientes mediante las formas de gestión establecidas en la LOUA.

El artículo 35 de ésta, señala los efectos de su aprobación y, entre ellos, la declaración de utilidad pública y la necesidad de ocupación de los terrenos, instalaciones, construcciones y edificaciones correspondientes a los fines de expropiación, incluyendo los terrenos precisos para las conexiones exteriores con las redes, infraestructuras y servicios.

### **3.5.3. Instrumentos técnicos para la ejecución de la actuación**

Una vez aprobado el presente Proyecto de Actuación habrá de redactarse y aprobarse el correspondiente instrumento de planeamiento de desarrollo que establecerá la ordenación detallada del Área Logística. El Proyecto de Actuación establece la figura del Plan Especial.

Con posterioridad habrán de redactarse y aprobarse los correspondientes Proyecto de Expropiación y Proyecto de Reparcelación con anterioridad a la transformación física de los terrenos mediante la ejecución de la urbanización conforme al Proyecto de Urbanización correspondiente. La urbanización podrá fasearse para el desarrollo gradual de la actuación.

En caso de confirmarse la previsión de desarrollo de sectores industriales adyacentes al ámbito que contempla la Revisión del PGOU de Níjar en tramitación, la forma de ejecución, financiación y programación de las obras correspondientes a los sistemas generales viario y de infraestructuras de conexión vinculados a la ejecución del ámbito se definirán mediante un Plan Especial de Infraestructuras.

### **3.5.4. Viabilidad económica**

El objetivo del presente capítulo es la determinación de la viabilidad económica del Proyecto de Actuación del Sector 1-Níjar del Área de Logística de Interés Autonómico de Almería, mediante una estimación previa de las inversiones totales necesarias para la puesta en marcha de la ordenación y previsiones consideradas en el Proyecto y las repercusiones que de estas se derivan.



Se considera la viabilidad económica de la actuación en su conjunto, por lo que se realiza un análisis global de las inversiones necesarias, cada una de las cuales se llevará a cabo en la etapa que corresponda en función del Plan de Etapas que se establezca en el planeamiento de desarrollo.

La consideración de las inversiones totales contempla la evaluación del coste de las obras de urbanización y de implantación de los servicios necesarios de acuerdo a la ordenación presentada.

Las obras comprenden todas las de viabilidad e implantación de servicios que resuelvan y sean imprescindibles para garantizar la accesibilidad y la dotación de servicios de la totalidad de los Parques de Actividad y de las manzanas y parcelas edificables, incluidas las obras de acceso a las infraestructuras exteriores de la actuación.

En los costes de la actuación se incluyen la totalidad de las inversiones y pagos que serán precisos hacer frente para transformar la actual situación física, jurídica y económica en la prevista por este Proyecto de Actuación.

No se incluyen los costes de adquisición del suelo.

Para los costes de urbanización se han establecido ratios globales, basados en experiencias de similares características, incluidos en la tabla adjunta. Además se consideran las remodelaciones de conexiones exteriores necesarias para la puesta en marcha del ámbito del Proyecto.

En los costes de infraestructuras se ha tenido en cuenta la totalidad de la inversión, si bien ésta podría reducirse a un porcentaje de participación en la inversión total, teniendo en cuenta que dichas infraestructuras podrían ser compartidas con el sector que la Innovación del Plan General de Níjar en tramitación contempla al oeste de la A7, si se llega a desarrollar.

Para los proyectos y estudios complementarios a las unidades de obra consideradas se han incrementado los costes adicionales de:

- **Trabajos técnicos y Honorarios profesionales: 10,0 %**
- **Licencias y tasas: 4,0 %**
- **Gestión y comercialización: 2,0 %**

Se ha previsto una cantidad equivalente al 5% de las obras en concepto de imprevistos, quedando la tabla general de costes estimados como sigue:

CUADRO GENERAL ESTIMATIVO DE COSTES DE URBANIZACIÓN	Participación	Medición	Coste unit (€)	Coste total (€)		%
<b>URBANIZACIÓN PÚBLICA</b>						
Accesos Viarios	Participación	Medición	Coste unit (€)	Coste total (€)	10.249.600 €	10,45%
Remodelación acceso norte	100%	1	1.625.600	1.625.600		1,66%
Nuevo acceso sur	100%	1	8.624.000	8.624.000		8,79%
<b>Obras singulares y conexiones exteriores de servicios</b>	Participación	Medición	Coste unit (€)	Coste total (€)	11.424.658,30	11,64%
Abastecimiento	100%	1	3.144.575	3.144.575		3,20%
Saneamiento	100%	1	1.342.998	1.342.998		1,37%
Suministro eléctrico: nueva subestación y líneas MT yBT	100%	1	6.927.585	6.927.585		7,06%
Telecomunicaciones	100%	1	9.500	9.500		0,01%
<b>Ramal ferroviario</b>	Participación	Medición	Coste unit (€)	Coste total (€)	10.000.000,00	10,19%
Construcción nuevo ramal ferroviario	100%	1	10.000.000	10.000.000		10,19%
<b>Viaro estructurante público y Esp.libres de uso público</b>	Participación	Medición	Coste unit (€)	Coste total (€)	48.889.932,75	49,82%
Urbanización viario estructurante interior	100%	269.108,58	160	43.057.372,80		43,88%
Espacios libres y Zonas verdes	100%	388.837,33	15	5.832.559,95		5,94%
<b>SUMA</b>					80.564.191,05	82,10%
Imprevistos (5%)					4.028.209,55	4,11%
<b>TOTAL INVERSIÓN EN OBRAS</b>					<b>84.592.400,60</b>	<b>84,75</b>
<b>HONORARIOS TÉCNICOS, GASTOS Y LICENCIAS</b>					<b>13.534.784,10</b>	<b>13,79%</b>
Trabajos técnicos y honorarios prof.		10%		8.459.240,06 €		8,62%
Licencias y tasas		4%		3.383.696,02		3,45%
Gastos financieros, gestión y comercialización		2%		1.691.848,01		1,72%
<b>TOTAL INVERSIÓN</b>					<b>98.127.184,70</b>	<b>100%</b>

#### I. Repercusión económica estimada de las obras de urbanización y viabilidad económica

Se presentan en este apartado las diferentes repercusiones obtenidas de la estimación de las inversiones necesarias para el desarrollo del Proyecto de Actuación del Sector 1-Níjar del Área Logística de Interés Autonómico de Almería según la siguiente tabla (sin incluir los costes de adquisición de suelo):

REPERCUSIONES	m <sup>2</sup>	Total €/m <sup>2</sup>	Obras €/m <sup>2</sup>
Rep. Superficie bruta S.Uble Ordenado	1.822.996,74	53,83 €	46,40 €
Rep. Superficie S.Uble Ordenado sin Sistemas Generales	1.163.348,78	84,35 €	72,71 €
<b>Rep. Superficie Manzana/Parcela</b>	<b>830.013,98</b>	<b>118,22 €</b>	<b>101,92 €</b>

La repercusión de la Inversión Total de las Obras sobre manzana/parcela es de 101,92 €/m<sup>2</sup>, siendo 118,22 €/m<sup>2</sup> si se toma el Total de la Inversión.

## 4. NORMAS URBANÍSTICA



## **4.1. CONCEPTOS GENERALES**

### **4.1.1. Objeto**

El presente Proyecto de Actuación del Sector 1-Níjar del Área Logística de Interés Autonómico de Almería, tiene por objeto establecer las determinaciones para el desarrollo del Área Logística, como área especializada, que potencie su desarrollo futuro y su adecuada integración territorial.

El Área Logística de Níjar es un proyecto estratégico de interés autonómico destinado al sector logístico y de servicios al transporte, de creación de un ámbito productivo y de servicios de calidad, que constituya una nueva área de centralidad, el “Nodo Logístico de Almería”.

### **4.1.2. Alcance y ámbito territorial de la aplicación de la normativa**

La presente Normativa se aplica al ámbito del Proyecto de Actuación del Área Logística de Interés Autonómico de Níjar-Almería, en el término municipal de Níjar.

Con una superficie 1.747.300,64 m<sup>2</sup> el ámbito se ubica en el término municipal de Níjar, en el triángulo formado entre la autovía A-7, la carretera local AL- 3108 y la Rambla de Cambronal.

El presente Proyecto de Actuación del Sector 1-Níjar se ha formulado de acuerdo a la legislación urbanística y sectorial de rango superior:

- Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía.
- Ley 5/2001, de 4 de junio, por la que se regulan las áreas de transporte de mercancías de la comunidad autónoma de Andalucía.

Y, de acuerdo con los antecedentes urbanísticos, al presente documento le serán de aplicación preferente sobre el planeamiento urbanístico municipal:

- Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Almería (POTAUA).
- Orden de 17 de Abril de 2009, por el que se da inicio al procedimiento para la promoción y establecimiento del Centro de Transportes de Mercancías de Interés Autonómico ZAL de Almería y se encomienda a la Agencia Pública de Puertos de Andalucía la elaboración y tramitación de su Plan Funcional.
- Plan Funcional del Área Logística de interés autonómico de Almería.

### **4.1.3. Efectos y carácter de las determinaciones del Proyecto de Actuación**

De acuerdo con las determinaciones que establece el artículo 38.3 de la Ley de Ordenación del Territorio las determinaciones del presente Proyecto de Actuación y de los instrumentos de ordenación que se aprueben en su desarrollo, vincularán directamente al planeamiento del municipio de Níjar, que deberá incorporar sus determinaciones sin alterarlas.

#### **4.1.4. Regulación complementaria**

Para todo aquello que no figure en el presente Proyecto de Actuación se acudirá en cada caso a lo establecido por la legislación vigente en la Comunidad Autónoma de Andalucía:

- Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía (LOUA).
- Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía (LOT).

y la normativa sectorial aplicable y en especial:

- Ley 5/2001, de 4 de junio, publicada en el BOJA nº 69 de 19 de junio, reguladora de las Áreas de Transporte de Mercancías de la Comunidad Autónoma de Andalucía.
- La Ley 39/2003 del Sector Ferroviario y Reglamento del Sector Ferroviario R.D.2 387 de 30 de diciembre de 2004 y Modificación contenida en el R.D. 354 de 29 de marzo de 2006.
- La Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras.
- La Ley 8/2001 de 12 de julio, de Carreteras de Andalucía.
- Reglamento de Vías Pecuarias de la Comunidad Autónoma de Andalucía (Decreto 155/1998, de 21 de julio).
- R.D. 1955/2000 de 1 de diciembre sobre suministro eléctrico.
- Reglamento municipal de prestación del servicio de saneamiento (BOJA 155 de 4 de octubre 1994) y la normativa sobre suministro y saneamiento en vigor.
- Ley 7/2007, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental (BOJA nº 143 de 20 de julio 2007).
- Real Decreto 1241/1990, de 28 de septiembre, por el que se modifican las servidumbres aeronáuticas establecidas en el aeropuerto de Sevilla (San Pablo) (B.O.E. nº 248, de 16 de octubre de 1990).

#### **4.1.5. Vigencia, revisión y modificación del Proyecto de Actuación**

El Proyecto de Actuación tendrá vigencia indefinida, mientras no se estime procedente su modificación o revisión, en todas sus determinaciones en conformidad con la Ley 1/1994 de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía.

Se procederá a la Revisión del Proyecto de Actuación, cuando se produzca alteración integral de las determinaciones establecidas en el Proyecto, clasificación del suelo, sistemas generales, usos, densidades y edificabilidades, delimitación y aprovechamiento medio de las áreas de reparto en suelo urbanizable, establecidos por este.

Se entiende por Modificación del Proyecto de Actuación, toda alteración de su ordenación o determinaciones que no constituyen supuesto de revisión y, en general, las que pueden aprobarse, en su caso, sin reconsiderar la globalidad del Proyecto de Actuación por no afectar, salvo de modo puntual y aislado, a la estructura general y/o a la zonificación y usos definidos en el mismo.

La modificación podrá tener lugar en cualquier momento, siempre motivada y justificadamente. Su aprobación seguirá la misma tramitación y cauces que para la aprobación del Proyecto de Actuación.

Se entiende ajuste del Proyecto de Actuación la delimitación precisa de las propuestas contenidas en el mismo en las escalas cartográficas del instrumento de planeamiento de desarrollo o de los proyectos de infraestructuras para la ejecución de los sistemas generales.

No se consideran modificaciones del Proyecto de Actuación los ajustes en la delimitación de zonas o en el trazado de las infraestructuras y aquellos otros que se efectúen como consecuencia del desarrollo y ejecución de sus previsiones.

La aprobación del instrumento de planeamiento de desarrollo supondrá el ajuste del Plan.

#### **4.1.6. Documentación del Plan**

El presente Proyecto de Actuación está constituido por los siguientes documentos y capítulos:

- Introducción
- Memoria informativa
- Memoria justificativa
- Memoria de ordenación
- Normativa
- Planos de información
- Planos de ordenación
- Plan funcional
- Anejos a la memoria: Estudio de paisaje y Estudio de tráfico
- Estructura catastral del suelo
- Estudio de impacto ambiental y anejos

Si bien el contenido normativo del presente Proyecto de Actuación queda definido por el conjunto de los documentos anteriormente citados, son la Normativa Urbanística y los Planos de Ordenación, los que poseen un carácter específicamente normativo y de regulación de la actividad urbanística y, por tanto, está deberá ajustarse de forma obligada a sus determinaciones.

El resto de los documentos poseen un carácter fundamentalmente informativo, explicativo o justificativo.

## **4.2. RÉGIMEN URBANÍSTICO DEL SUELO**

### **4.2.1. Clasificación del suelo**

El Proyecto de Actuación mantiene la clasificación del P.G.O.U. de los terrenos comprendidos en su ámbito como Sistema General de Infraestructura del Transporte – Centro de Transporte de Mercancías, en el que se zonifican los diferentes usos propuestos para el Área Logística. Cuenta con una superficie total de 174,73ha.

### **4.2.2. Calificación del suelo**

Con carácter vinculante para el planeamiento de desarrollo que se redacte se establece como uso global el de INDUSTRIAL. Clase centro de Transporte de Mercancías.

Los usos y tipologías edificatorias a implantar en el Área Logística de Níjar-Almería serán los pormenorizados que defina el instrumento de planeamiento de desarrollo que se redacte.

Como usos pormenorizados el deberá ser el Plan Especial el que contemple los siguientes:

- Terminal Intermodal
- Centro Integrado de Servicios
- Parque Industrial Multifuncional
- Parque de Logística y Transformación
- Espacios libres y zonas verdes
- Red viaria
- Zona de reserva ferroviaria
- Servicios urbanos

#### **4.2.3. Sectorización**

Se delimita un único sector coincidente con el Sistema General SGIT-ZAL, con una extensión superficial de 174,73 has.

La ordenación del ámbito se realizará mediante un único Plan Especial de Incidencia Supramunicipal, el cual podrá determinar distintas unidades de ejecución.

#### **4.2.4. Sistema de Actuación**

El Sector y sus Sistemas Generales vinculados ejecutarán por el sistema de expropiación. Los terrenos y servidumbres necesarios para las infraestructuras exteriores generales se obtendrán por expropiación.

La forma de ejecución, financiación y la programación de las obras correspondientes a los sistemas generales se definirán mediante planes especiales.

#### **4.2.5. Sistemas Generales (SG)**

Son sistemas generales vinculados a la ejecución del ámbito, los siguientes:

- Sistema General Viario (SG-V): incluye la ejecución del acceso sur a la nueva ordenación desde el límite del ámbito hasta la conexión con la vía de servicio paralela a la A7, así como la reserva de suelo necesaria.
- Sistema General Ferroviario (SG-F): conexión exterior ferroviaria necesaria desde el trazado de la línea de Altas prestaciones en proyecto, hasta el acceso al ámbito.
- Sistema General Infraestructuras (SG-I): reservas de suelo para albergar las conexiones necesarias a las redes de infraestructuras existentes.

Adicionalmente el ámbito tiene como Sistemas Generales Adscritos los recogidos en la ficha del SGIT-ZAL del P.G.O.U. y quedan vinculados a la ejecución del ámbito.

El Proyecto de Actuación modifica ligeramente el SG-V-01 definido en el PGOU eliminando la glorieta intermedia prevista para un futuro enlace con el sector al otro lado de la A-7, el SUA AE-02, adaptándose consecuentemente el límite del SGIT-ZAL. El SG-V-01.3 estará compuesto por la reserva de suelo necesaria para la ejecución de la modificación de trazado de la AL-3108 que se necesita para conectar con la remodelación prevista en el enlace "Níjar-San José PK-479", obteniendo estos suelos por expropiación.

La propia ficha del SG-V-01 establece como determinación de ordenación vinculante que se ajustará la superficie del SG-V-01 respetando el límite del ámbito del Proyecto de Actuación, y siempre dentro del espacio que discurre entre la línea de dominio público y la línea de servidumbre de la autovía A-7 definidas por la Ley de Carreteras del Estado



Por otra parte, en virtud del artículo 38.3 de la Ley de Ordenación del Territorio de Andalucía, esta determinación será directamente aplicable y vincula directamente al planeamiento del municipio de Níjar que deberá incorporarla con ocasión de la siguiente innovación urbanística.

El diseño detallado de los Sistemas Generales Viarios y la remodelación del enlace se abordará en el “PLAN ESPECIAL DE INFRAESTRUCTURAS DE ACCESOS A LOS SECTORES SUS A AE-2 , SGIT-ZAL, SUS A AE-5 y SUS A AE-6 DE LA REVISIÓN PARCIAL DEL P.G.O.U. DEL MUNICIPIO DE NIJAR /ALMERÍA”, que redactará el Ayuntamiento de Níjar.

#### **4.2.6. Ordenación pormenorizada del Sector**

La ordenación pormenorizada del sector se llevará a efecto mediante la aprobación de un Plan Especial, el cual, habrá de ajustarse a las exigencias previstas por la legislación urbanística vigente en la Comunidad Autónoma de Andalucía.

Son criterios de ordenación, a los efectos previstos por el art. 10.2.A.c. de la LOUA, que habrá de observar el Plan Especial, los contemplados en el apartado correspondiente del presente documento. El Plan Especial deberá tener en cuenta, además de los criterios de ordenación establecidos en el Proyecto de Actuación, los criterios de actuación establecidos en el POTUAU en la ficha del Área de Oportunidad Logística Productiva de Níjar, así como las medidas de protección y corrección ambiental del Estudio de Impacto Ambiental y las medidas de integración paisajística contenidas en el Estudio Paisajístico.

Las restantes determinaciones pormenorizadas que figuran en el presente Proyecto de Actuación tienen un carácter orientativo, y podrá separarse de ellas, motivadamente, el planeamiento de desarrollo

siempre que ello no desvirtúe los fines y objetivos del presente Proyecto de Actuación y del Estudio de Impacto Ambiental y Plan Funcional que lo integran.

#### **4.2.7. Área de Reparto y Aprovechamiento medio del Área Logística**

Se establece una sola Área de Reparto que comprende el Sistema General de Infraestructuras del Transporte- Centro de Transporte de Mercancías (SGIT-ZAL).

Los terrenos necesarios para la ampliación de los sistemas viarios se obtendrán por expropiación.

El Aprovechamiento medio del Área de Reparto, coincidente con el sector, es de 0,4 UA/m<sup>2</sup> referido al uso característico establecido resultando un aprovechamiento objetivo de 695.832,79 m<sup>2</sup> del uso característico INDUSTRIAL. Centro de Transporte de Mercancías.

#### **4.2.8. Sistema de Espacios Libres y Zonas Verdes (SEL-ZV)**

La superficie mínima destinada a espacios libres será del 10 % en cumplimiento de lo establecido en la Ley 5/2001.

El presente Proyecto de Actuación establece además la localización vinculante de las zonas verdes, de forma que éstas se deberán disponer aislando las zonas medioambientalmente más vulnerables:

- Ubicando una gran mancha al norte para separar el área urbanizada de la rambla de Ródenas
- Disposición de una banda perimetral continua que rodee el ámbito.

El planeamiento de desarrollo establecerá la delimitación exacta de estas dichas zonas verdes así como de las zonas verdes interiores que se puedan disponer en la ordenación.

#### **4.2.9. Dotaciones y Servicios del Área Logística**

Las dotaciones y Servicios tienen una relevante importancia, tanto cuantitativa como cualitativa, en la recualificación del Área Logística y en su integración e influencia en el entorno territorial en el que se asienta.

De estos suelos se distinguirán en el planeamiento que desarrolle el Proyecto de Actuación dos grandes grupos:

- Centros Integrados de Servicios, que agrupan las dotaciones y servicios a las personas, empresas y vehículos.
- Terminal Intermodal, principal dotación del Área Logística destinada a potenciar la intermodalidad en el transporte.

La reserva mínima destinada a dotaciones será la establecida en la Legislación andaluza, y corresponderá al planeamiento de desarrollo su definición concreta.

#### **4.2.10. Infraestructuras de servicios urbanos y conexiones exteriores**

Aprobada la Innovación del PGOU de Níjar, y en previsión de desarrollo del Sector de suelo industrial adyacente al área logística (SUSA-AE-02), la forma de ejecución, financiación y programación de las obras correspondientes a los sistemas generales viario y sistemas generales de infraestructuras de conexión vinculados a la ejecución del ámbito se definirán mediante un Plan Especial de Infraestructuras, determinando la participación de cada uno de los sectores y estableciendo las bases para la redacción de los correspondientes proyectos técnicos.

Este Proyecto de Actuación establece los puntos de conexión exterior de cada uno de los servicios necesarios para el desarrollo del Área Logística, garantizando el suministro de cada uno de ellos. Las conexiones exteriores de infraestructuras de servicios y su propuesta de trazado se recogen en los planos de ordenación correspondientes.

Será el planeamiento de desarrollo, el proyecto de urbanización y los correspondientes proyectos constructivos de cada uno de los servicios, los que definan y establezcan el trazado concreto y las soluciones técnicas que se lleven finalmente a cabo, así como la banda de afección de cada uno de ellos, en coherencia con los criterios propuestos por este Proyecto de Actuación, a los que también podrán realizar modificaciones, siempre de forma justificada.

Todos y cada uno de estos servicios, sus conexiones exteriores y trazado, serán consensuados y validados con las compañías y organismos correspondientes y competentes en cada uno de ellos.

Las condiciones de cada una de las infraestructuras de servicios urbanos son las siguientes:

##### **I. Abastecimiento de Agua**

Se prevé el abastecimiento desde una balsa situada al suroeste del ámbito abastecida por la misma conducción procedente de la desaladora de Carboneras, hasta la cabecera norte del Sector 1 Níjar, con una nueva ETAP para el tratamiento del agua.

##### **II. Saneamiento**

Dado que la EDAR que da servicio a los municipios de la zona de Níjar, situada en El Viso, está explotada hasta el límite de capacidad según la información facilitada por Emanagua, se prevé una nueva estación, para una población equivalente aproximada de unos 46.000 h-eq, cuyo promotor es EGMASA.

Esta nueva estación está en fase de redacción de proyecto. Según la información recabada sobre la tipología de la nueva estación se prevén varias líneas de pre-tratamiento biológico, quedando espacio suficiente para líneas adicionales en caso de que fuese necesario incorporar más capacidad de tratamiento a la instalación.

Se contempla la conexión a la ampliación de la EDAR El Viso para la totalidad de la carga contaminante y vertido a la rambla del Cambronal de pluviales.

### **III. Suministro eléctrico**

La alimentación de energía eléctrica se producirá desde la línea de media tensión de 110/132 kV alimentada desde la subestación Pipaces.

Se propone la ejecución de una nueva subestación a ubicar en una parcela al noroeste del ámbito, junto a las líneas existentes al otro lado de la A-7.

### **IV. Telefonía**

La conexión a la red existente se realizará a través de los puntos de entronque establecidos por la compañía suministradora actual en el límite norte del sector, junto al nudo de acceso, y en el límite este del ámbito, donde confluye con el trazado de la carretera provincial AL-3108. Se incluirá entre las obras de urbanización la previsión de la red de fibra óptica.

A los efectos de garantizar la no discriminación entre las entidades y el mantenimiento de la competencia efectiva en el ámbito del Proyecto de Actuación, los instrumentos urbanísticos que lo desarrollen tendrán que tener en cuenta las necesidades de las diferentes entidades que puedan estar interesadas en establecer sus redes y ofrecer sus servicios, tal y como establece la Ley 9/2014, de 9 de mayo, General de Telecomunicaciones.

### **V. Gas**

La única empresa autorizada hasta la fecha para el suministro de gas natural en el Sector, ha suministrado información sobre las posibilidades de realizar una conexión con el mismo una vez remitidos los consumos estimados en el sector Njar del Area Logística.

Según consta en el Anexo "Información recibida de las entidades operadoras de servicios" no queda garantizada en el momento actual la viabilidad de la conexión de gas natural a dicho sector.

Se incluirá, no obstante, en las previsiones del Planeamiento de desarrollo, una canalización de gas natural en los viales principales para tener prevista la posibilidad de una conexión en el futuro a las redes de las compañías suministradoras autorizadas interesadas en prestar servicio dentro del ámbito.

## **4.3. NORMAS GENERALES PARA EL DESARROLLO DE LA ACTUACIÓN**

### **4.3.1. Limitaciones derivadas de las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Almería**

Por encontrarse el ámbito del Proyecto de Actuación afectado por la servidumbre aeronáutica, el Plan Parcial de Ordenación que lo desarrolle incluirá entre sus determinaciones la obligación de que las construcciones (incluidos todos sus elementos como antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos, etc.), modificaciones del terreno u

objeto fijo (postes, antenas, carteles, aerogeneradores-incluidas las palas, etc.) no podrán vulnerar la cota de 190 metros sobre el nivel del mar.

Previamente a la ejecución de cualquier construcción o estructura y a la instalación de los medios necesarios para su construcción, se requerirá resolución favorable previa de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA)

#### **4.3.2. Limitaciones derivadas de la afección a la red hidrológica.**

Las infraestructuras de paso en cauces que se definan en los planes de desarrollo del sector, deberán diseñarse y ejecutarse en su momento atendiendo las siguientes condiciones:

- Deberán ser dimensionadas de forma que se garantice la evacuación del caudal correspondiente a la avenida de los 500 años de periodo de retorno, evitando que el posible caudal incremento de la llanura de inundación produzca remansos aguas arriba u otras afecciones aguas abajo. Se respetará la pendiente longitudinal del cauce natural, sin aumentarla.
- No se colocarán tubos ni marcos pluricelulares en cauces de dominio público hidráulico. Se tenderá a estructuras de sección libre que no alteren el lecho ni la sección del cauce. En el caso de que se proyecten marcos, sus soleras irán enterradas al menos un metro en cauces con carácter erosivo o medio metro para el resto de cauces, con objeto de reponer el lecho a su estado natural. El perfil longitudinal del cauce no se modificará por la implantación de la obra de paso, evitando que se produzcan resaltos.
- Los apoyos y estribos en ningún caso afectarán al DPH y deberán ubicarse fuera de la zona de servidumbre y de la vía de intenso desagüe, salvo que razones económicas o técnicas justificadas lo imposibiliten; en este supuesto las estructuras se diseñarán de forma que los apoyos se sitúen en las franjas más externas de las citadas zonas.
- Las estructuras deberán tener unas dimensiones mínimas que permitan el acceso de personal para labores de conservación y mantenimiento.
- Todas las obras a ejecutar en el DPH, zona de servidumbre y zona de policía deben ser autorizadas por la administración hidráulica.
- Las estructuras deben favorecer la pervivencia de la identidad territorial, la función natural y la continuidad de los cauces y la conservación y mejora de la biodiversidad acuática y de las especies asociadas.

#### **4.3.3. Usos pormenorizados indicativos del Suelo Urbanizable Sectorizado (SUS)**

Los usos pormenorizados indicativos a establecer por el Plan Especial de Desarrollo serán los siguientes:

Usos en suelos dotacionales:

- Centros Integrados de Servicios (CIS)
- Terminal Intermodal (TI)

Usos en suelos lucrativos:

- Industria Multifuncional (PIM)
- Parque Logístico y Transformación (PLT)

#### **4.3.4. Normativa indicativa de los Centros Integrados de Servicios (CIS)**

##### **I. Funcionalidad de la Zona**

---

Los centros Integrados de Servicios serán los ámbitos de mayor cualificación del Área Logística.

La influencia de los servicios y usos de centralidad a desarrollar en estas áreas se debe extender a todas las áreas de actividad del sector, actuando como ensamblaje de las funciones relacionadas con la logística y reforzando la calidad del resto.

Los usos a desarrollar serán los usos de interés público y social específicos de un Centro de Servicios a las Empresas, de un Centro de Servicios a las personas (al personal, visitantes, transportistas o tráfico atraído por la oferta de servicios) y de un Centro de Servicios al Vehículo.

En ellos se desarrollaran usos de oficinas, comercio (incluyendo locales de exposición y venta de vehículos), equipamientos (docentes, asistenciales, deportivos, socioculturales y administrativos), recreativos, garaje-aparcamiento, almacenes, suministro de carburantes, aparcamiento de vehículos pesados (con sus servicios correspondientes: vestuarios, oficinas, taquillas, autolavados, talleres adjuntos, básculas, etc.), talleres de reparación de vehículos (especializados, ITV, etc.), restauración, etc.

## II. Carácter de la Zona

Dominio Público.

## III. Principales parámetros urbanísticos orientativos

Edificabilidad: entre 0,5 y 0,8 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>

Parcela mínima: entre 1.000 y 3.000 m<sup>2</sup>

### 4.3.5. Normativa indicativa para la Terminal Intermodal (TI)

#### I. Funcionalidad de la Zona

La Terminal Intermodal constituye una “pieza” clave destinada al intercambio modal ferroviario-carretera en un área logística de estas características, en aras de una mayor optimización y sostenibilidad en el transporte.

En esta zona, además de la propia Terminal Intermodal, podrán establecerse otra serie de usos relacionados con la actividad principal: naves intermodales con acceso ferroviario que permitan el trasbordo de mercancías entre modos de transporte (ferrocarril-carretera), almacenaje en superficies de contenedores y todos aquellos servicios relacionados con los anteriores: servicios de trasbordo (ferrocarril-carretera), de contenedores (alquiler, reparación, depot, etc.), de la carga (llenado y vaciado de unidades de carga, almacenamiento, etc.) y servicios de red (organización de carga, EDI, etc.).

## II. Carácter de la Zona

Dominio Público.

## III. Principales parámetros urbanísticos orientativos

Edificabilidad: entre 0,1 y 0,4 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>

### 4.3.6. Normativa indicativa para la Industria Multifuncional (PIM)

#### I. Funcionalidad de la Zona

Son zonas en las que el uso industrial multifuncional, combina las funciones de logística y distribución con actividades industriales no contaminantes.

Serán por tanto sus usos los de logística de distribución (almacenamiento, gestión de stocks, conservación de mercancías en frío y otras de naturaleza similar, distribución y transporte, etc) y

logística de producción (ensamblaje, embalaje, envasado, control de calidad, montaje de componentes, pintura, terminación, PDI, etc), así como las actividades industriales de baja intensidad (producción de bienes para la obtención, reparación, elaboración, reutilización o transformación de productos por procesos industriales no contaminantes, reparación o tratamiento de objetos de consumo doméstico, producción no seriada de bienes individualizables con posibilidad de venta al por menor, etc).

## **II. Carácter de la Zona**

Suelo lucrativo.

## **III. Principales parámetros urbanísticos orientativos**

Edificabilidad: ente 0,5 y 0,9 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>

Parcela mínima: 3.000 y 5.000 m<sup>2</sup>

### **4.3.7. Normativa indicativa para el Parque Logístico y Transformación (PLT)**

#### **I. Funcionalidad de la Zona**

Son zonas de uso de parque logístico y transformación, esto es, áreas orientadas a la especialización en las funciones de logística y distribución, combinadas con actividades logísticas de valor añadido con pequeña transformación: embalaje, etiquetado, personalización de pedidos, etc.

Serán por tanto sus usos los de logística de distribución (almacenamiento, gestión de stocks, conservación de mercancías en frío y otras de naturaleza similar, distribución y transporte, etc) y los de logística de producción (ensamblaje, embalaje, envasado, control de calidad, montaje de componentes, pintura, terminación, PDI, etc).

#### **II. Carácter de la Zona**

Suelo lucrativo.

#### **III. Principales parámetros urbanísticos orientativos**

Edificabilidad: entre 0,5 y 0,9 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>

Parcela mínima: entre 3.000 y 5.000 m<sup>2</sup>

### **4.3.8. Protección del dominio público viario y limitaciones a la propiedad.**

El plano I.7 "Servidumbres y Afecciones", recoge a escala 1:5000 las zonas de Dominio Público, Servidumbre, Afección y Línea Límite de Edificación según consta en la vigente Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras y su Reglamento General (RD 1812/1994, de 2 de septiembre).

El Plan Especial de Ordenación que desarrolle el Proyecto de Actuación deberá reflejar en los planos, a escala 1:2000 dichas zonas.

Se recoge a continuación las definiciones de las zonas indicadas, textualmente del articulado del Reglamento General, donde se establecen las correspondientes limitaciones a los usos.

## Zona de Domino Público

### Delimitación

1. Son de dominio público los terrenos ocupados por las carreteras estatales y sus elementos funcionales, y una franja de terreno de ocho metros de anchura en autopistas, autovías y vías rápidas, y de tres metros en el resto de las carreteras, a cada lado de la vía, medidas en horizontal y perpendicularmente al eje de la misma, desde la arista exterior de la explanación. La arista exterior de la explanación es la intersección del talud del desmonte, del terraplén o, en su caso, de los muros de sostenimiento colindantes, con el terreno natural. En los casos especiales de puentes, viaductos, túneles, estructuras u obras similares, se podrá fijar como arista exterior de la explanación la línea de proyección ortogonal del borde de las obras sobre el terreno. Será en todo caso de dominio público el terreno ocupado por los soportes de la estructura (artículo 29.3 de la Ley de Carreteras).

### Expropiación

1. Los proyectos de construcción o trazado de nuevas carreteras, variantes, duplicaciones de calzada, acondicionamiento, restablecimiento de las condiciones de las vías y ordenación de accesos habrán de comprender la expropiación de los terrenos a integrar en la zona de dominio público, incluyendo en su caso los destinados a áreas de servicio y otros elementos funcionales de la carretera:

2. Excepcionalmente, en los casos de viaductos y puentes, la expropiación y, en consecuencia, la configuración de la zona de dominio público, podrá limitarse a los terrenos ocupados por los cimientos de los soportes de las estructuras y una franja de un metro, como mínimo a su alrededor. El resto de los terrenos afectados quedará sujeto a la imposición de las servidumbres de paso necesarias para garantizar el adecuado funcionamiento y explotación de la carretera.

### Obras e instalaciones

1. Sólo podrán realizarse obras o instalaciones en la zona de dominio público de la carretera, previa autorización del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, cuando la prestación de un servicio público de interés general así lo exija. Todo ello sin perjuicio de otras competencias concurrentes y de lo establecido en el artículo 29.4 de la Ley de Carreteras.

2. En ningún caso se autorizarán obras o instalaciones que puedan afectar a la seguridad de la circulación vial, perjudiquen la estructura de la carretera y sus elementos funcionales, o impidan su adecuada explotación.

3. En la zona de dominio público se permitirán las obras relacionadas con los accesos de una estación de servicio debidamente autorizada.

4. Se podrá autorizar excepcionalmente la utilización del subsuelo en la zona de dominio público, para la implantación o construcción de infraestructuras imprescindibles para la prestación de servicios públicos de interés general, con los requisitos y procedimiento establecidos en el RD 1812/1994.

5. En el caso previsto en el apartado anterior, las obras o instalaciones se situarán fuera de la explanación de la carretera, salvo en los casos de cruces, túneles, puentes y viaductos.

## **Zona de servidumbre**

### Delimitación

La zona de servidumbre de las carreteras estatales consistirá en dos franjas de terreno a ambos lados de las mismas, delimitadas interiormente por la zona de dominio público definida en los artículos 29 de la Ley de Carreteras y 74 del Reglamento General de Carreteras, y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación a una distancia de 25 metros en autopistas, autovías y vías rápidas, y de ocho metros en el resto de las carreteras, medidas desde las citadas aristas (artículo 31.1 de la Ley de Carreteras).

### Usos permitidos

1. En la zona de servidumbre no podrán realizarse obras ni se permitirán más usos que aquellos que sean compatibles con la seguridad vial, previa autorización, en cualquier caso, del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, sin perjuicio de otras competencias concurrentes y de lo establecido en el artículo 31 de la Ley de Carreteras y 123 del RD 1812/1994.

2. En todo caso, el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente podrá utilizar o autorizar la utilización de la zona de servidumbre por razones de interés general o cuando lo requiera el mejor servicio de la carretera (artículo 31 de la Ley de Carreteras).

3. La zona de servidumbre se podrá utilizar para los siguientes fines:

- a) Encauzamiento y canalización de aguas que discurran por la carretera.
- b) Depósito temporal de objetos que se encuentren sobre la plataforma de la carretera y constituyan peligro u obstáculo para la circulación.
- c) Estacionamiento temporal de vehículos o remolques que no puedan circular por cualquier causa.
- d) Conducciones vinculadas a servicios de interés general, si no existe posibilidad de llevarlas más lejos de la carretera.
- e) Almacenamiento temporal de materiales, maquinaria y herramientas destinadas a las obras de construcción, reparación o conservación de la carretera.
- f) Otros análogos que contribuyan al mejor servicio de la carretera, tales como caminos agrícolas o de servicio, y zonas de aparcamiento.

4. El otorgamiento de las autorizaciones para la utilización por terceros de la zona de servidumbre para los fines expresados, corresponderá a la Dirección General de Carreteras.



## Requisitos

1. En los supuestos enunciados en los párrafos a), b) y c) del apartado 3 del artículo anterior, la utilización temporal de los terrenos comprendidos en la zona de servidumbre no requerirá la previa notificación de la Dirección General de Carreteras a las personas propietarias ni al poseedor de los terrenos afectados.
2. En los casos previstos en los párrafos d), e) y f), la Dirección General de Carreteras notificará previamente a las personas propietarias del inmueble afectado y al arrendatario u otros poseedores con título válido en Derecho, la resolución de ocupar los terrenos necesarios, con expresión de la superficie y del plazo previsto, finalidad a la que se destina y designación del beneficiario, a los efectos de que en un plazo de quince días manifieste lo que estime conveniente.

## Uso por los titulares

1. El uso y explotación de los terrenos comprendidos dentro de la zona de servidumbre por sus personas propietarias o titulares de un derecho real o personal que lleve aparejado su disfrute, estarán limitados por su compatibilidad con las ocupaciones y usos que efectúen la Dirección General de Carreteras o las personas autorizadas, sin que esta limitación genere derecho a indemnización.
2. Las personas propietarias o titulares de otros derechos reales o personales sobre los terrenos afectados por las servidumbres necesarias para garantizar el funcionamiento y explotación de la carretera podrán realizar cultivos sin necesidad de autorización, pero no obras o instalaciones que impidan la efectividad de la servidumbre o que afecten a la seguridad de la circulación vial. Tampoco se podrán realizar plantaciones, obras o instalaciones que impidan la efectividad de esas servidumbres o incidan en la seguridad de la circulación vial.

## Indemnización

1. Serán indemnizables la ocupación de la zona de servidumbre y los daños y perjuicios que se causen por su utilización (artículo 81 RD 1812/1994).
2. A tal efecto, será de aplicación lo previsto en la [Ley de Expropiación Forzosa](#) y su Reglamento.
3. El abono de las indemnizaciones será de cuenta del beneficiario de la ocupación.

## Zona de afección

### Delimitación

La zona de afección de una carretera estatal consistirá en dos franjas de terrenos a ambos lados de la misma, delimitadas interiormente por la zona de servidumbre y exteriormente por dos líneas paralelas a

las aristas exteriores de la explanación a una distancia de 100 metros en autopistas, autovías y vías rápidas, y de 50 metros en el resto de las carreteras, medidas desde las citadas aristas (artículo 32 de la Ley de Carreteras)

#### Obras e instalaciones

1. Para ejecutar en la zona de afección cualquier tipo de obras o instalaciones fijas o provisionales, cambiar el uso o destino de las mismas y plantar o talar árboles, se requerirá la previa autorización del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, sin perjuicio de otras competencias concurrentes y de lo establecido en el artículo 32 de la Ley de Carreteras y 123 del RD 1812/1994.

2. En las construcciones e instalaciones ya existentes en la zona de afección podrán realizarse obras de reparación o mejora, previa la autorización correspondiente, una vez constatados su finalidad y contenido, siempre que no supongan aumento de volumen de la construcción y sin que el incremento de valor que aquéllas comporten pueda ser tenido en cuenta a efectos expropiatorios, todo ello, asimismo, sin perjuicio de las demás competencias concurrentes y de lo dispuesto en el artículo 32 de la Ley de Carreteras.

3. La denegación de la autorización en la parte de la zona de afección que sea exterior a la línea límite de edificación definida en el artículo 33.1 de la Ley de Carreteras, sólo podrá fundamentarse en razones de seguridad viaria, o en la adecuada explotación de la vía, o en las previsiones de los planes, estudios o proyectos de construcción, conservación, ampliación o variación de carreteras del Estado en un futuro no superior a diez años, contados a partir de la fecha de la autorización u orden para realizar el correspondiente estudio. (artículo 32 Ley de Carreteras).

### **Línea límite de edificación**

#### Delimitación

1. A ambos lados de las carreteras estatales se establece la línea límite de edificación, desde la cual hasta la carretera queda prohibido cualquier tipo de obra de construcción, reconstrucción o ampliación, a excepción de las que resulten imprescindibles para la conservación y mantenimiento de las construcciones existentes.

La línea límite de edificación se sitúa a 50 metros en autopistas, autovías y vías rápidas, y a 25 metros en el resto de las carreteras, de la arista exterior de la calzada más próxima, medidos horizontalmente a partir de la mencionada arista. Se entiende que la arista exterior de la calzada es el borde exterior de la parte de la carretera destinada a la circulación de vehículos en general (artículo 33.1 de la Ley de Carreteras).

2. A los efectos del apartado anterior, los ramales de enlaces y las vías de giro de intersecciones tendrán la consideración de carreteras convencionales.

## Casos especiales

1. Con carácter general, en las carreteras estatales que discurran total o parcialmente por zonas urbanas, el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente podrá establecer la línea límite de edificación a una distancia inferior a la fijada en apartado anterior, siempre que lo permita el planeamiento urbanístico correspondiente, con arreglo al procedimiento que reglamentariamente se establezca (artículo 33 Ley de Carreteras ).
2. Asimismo, el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, previo informe de las Comunidades Autónomas y Entidades locales afectadas, podrá, por razones geográficas o socioeconómicas, fijar una línea límite de edificación inferior a la establecida con carácter general, aplicable a determinadas carreteras estatales en zonas o comarcas perfectamente delimitadas (artículo 33 Ley de Carreteras).
3. No obstante lo dispuesto en los apartados anteriores, en las variantes o carreteras de circunvalación que se construyan con el objeto de eliminar las travesías de las poblaciones, la línea límite de edificación se situará a 100 metros, medidos horizontalmente a partir de la arista exterior de la calzada en toda la longitud de la variante (artículo 33 Ley de Carreteras).
4. A efectos de lo previsto en los apartados 1 y 2 del presente artículo, la Dirección General de Carreteras determinará provisionalmente la línea límite de edificación y someterá el correspondiente estudio de delimitación a información pública, por el plazo de treinta días hábiles que se anunciará en el «Boletín Oficial del Estado», a fin de que cualquier persona física o jurídica pueda formular las alegaciones que estime pertinentes.

Simultáneamente, dicha Dirección General remitirá a las Comunidades Autónomas y Entidades locales afectadas, el referido estudio de delimitación, a fin de que, en dicho plazo y un mes más, se manifiesten.

En caso de conformidad, o si las Comunidades Autónomas o las Entidades locales no contestasen en el plazo mencionado, el expediente se elevará al Ministro de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente para su resolución definitiva.

## Coincidencia de zonas

1. Donde, por ser muy grande la proyección horizontal del talud de las explanaciones, la línea límite de edificación quede dentro de las zonas de dominio público o de servidumbre, la citada línea se hará coincidir con el borde exterior de la zona de servidumbre.
2. Donde las líneas límite de edificación se superpongan, en función de que su medición se realice desde la carretera principal o desde los ramales de enlaces y vías de giro de intersecciones, prevalecerá, en todo caso, la más alejada de la carretera, cualquiera que sea la carretera o elemento determinante.

## Obras e instalaciones

1. Se podrán ejecutar obras de conservación y mantenimiento de las construcciones existentes dentro de la línea límite de edificación, así como obras de reparación por razones de higiene y ornato de los inmuebles, previa la comunicación de su proyecto a la Dirección General de Carreteras; entendiéndose la conformidad de ésta si no manifestase reparo alguno, fundado en la contravención de lo dispuesto en la Ley de Carreteras y en este Reglamento, en el plazo de un mes.
2. La Dirección General de Carreteras podrá autorizar la colocación de instalaciones fácilmente desmontables, así como de cerramientos diáfanos, entre el borde exterior de la zona de servidumbre y la línea límite de edificación, siempre que no resulten mermadas las condiciones de visibilidad y seguridad de la circulación vial.
3. Los depósitos subterráneos, surtidores de aprovisionamiento y marquesinas de una estación de servicio deberán quedar situados más allá de la línea límite de edificación.
4. Entre el borde exterior de la zona de servidumbre y la línea límite de edificación no se podrán ejecutar obras que supongan una edificación por debajo del nivel del terreno, ni realizar instalaciones aéreas o subterráneas que constituyan parte integrante de industrias o establecimientos, salvo las instalaciones que tengan carácter provisional o sean fácilmente desmontables.
5. Las limitaciones anteriormente señaladas no confieren a los titulares de derechos reales sobre las fincas incluidas en la línea límite de edificación, ningún derecho a indemnización.

### **4.3.9. Cruzamientos Subterráneos**

Los cruzamientos subterráneos que se pretendan realizar de la autovía A-7, se proyectarán mediante perforación mecánica subterránea (topo) y los tramos que discurran paralelos a la vía de servicio, tanto la existente como la futura, deberán situarse fuera de la zona de dominio público de la vía de servicio y fuera de la zona de servidumbre de la autovía, y deberán ser autorizados por el Ministerio de Fomento.

### **4.3.10. Nuevos accesos a las vías de titularidad del Ministerio de Fomento.**

La remodelación prevista de los enlaces, así como los nuevos accesos a las vías de servicio titularidad del Ministerio de Fomento, serán objeto de un proyecto de construcción redactado por técnico competente (artículo 104 del Reglamento General de Carreteras), ajustándose a todas las normas, instrucciones y recomendaciones vigentes del Ministerio de Fomento (O.M. de 16 de diciembre de 1997, por la que se regulan los Accesos a las Carreteras del Estado, vías de servicio y construcción de instalaciones de servicio), así como otras que sean de aplicación, y deberá ser autorizado por el Ministerio de Fomento

### **4.3.11. Publicidad**

Se prohíbe cualquier tipo de publicidad visible desde la zona de dominio público, de acuerdo con lo estipulado en el artículo 37 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras y artículos 88 y 89 del Reglamento General (RD 1812/1994, de 2 de septiembre).

### **4.3.12. Medios de Protección Acústica para las nuevas construcciones próximas a la A-7**

Para las nuevas construcciones próximas a carreteras del Estado, existentes o previstas, será necesario que con carácter previo al otorgamiento de licencias de edificación se lleven a cabo los estudios correspondientes de limitaciones a la edificabilidad o de disponer los medios de protección acústica

imprescindibles en caso de superarse los umbrales establecidos en la Ley 37/2003 de 17 de noviembre, del Ruido (BOE de 18 de noviembre de 2003) y en el Real Decreto 1367/2007, de 9 de octubre (BOE de 23 de octubre de 2007) y, en su caso, en la normativa autonómica. Dichos medios de protección acústica serán ejecutados a cargo de los futuros promotores de los sectores previa autorización del Ministerio de Fomento, y no podrán ocupar terrenos de dominio público. El estudio de ruido deber contener los correspondientes mapas de isófonas.



## **5. PLAN FUNCIONAL**





## 5.1. INTRODUCCIÓN

Se trata en este capítulo de establecer el plan de utilización de espacios según las bases definidas en el Plan Funcional de Interés Autonómico de Almería, que recogía dos sectores dentro de la provincia de Almería sin continuidad espacial, aunque funcionalmente integrados. El Sector 1 en el término municipal de Níjar con cerca de 200 ha, y el Sector 2 en el término municipal de Almería de aproximadamente 100 ha.

Este documento abarca únicamente el Sector 1 de Níjar.

La Ley 5/2001, de 4 de Junio, regula las Áreas de Transporte de Mercancías en la Comunidad Autónoma de Andalucía, y en su capítulo 3 recoge la definición y concepto de las estaciones de mercancías.

En aplicación de lo previsto por Ley 5/2001, el Área Logística de Nijár distingue dos zonas claramente diferenciadas, una con carácter demanial público y otra con carácter patrimonial de titularidad pública o privada. En otro orden, se distingue además entre la Estructura Viaria y los Espacios Libres y Zonas Verdes.

Tienen consideración de dominio público de la Junta de Andalucía los siguientes suelos:

- La red viaria interior.
- Área Dotacional para la implantación de los servicios señalados según lo establecido en el artículo 8.3 de la Ley 5/2001, con una superficie mínima del 15 % del ámbito de la actuación, en ella se incluye también la terminal intermodal Ferroviaria.
- Y los espacios libres, excluidos los citados viarios, que deben ocupar una superficie mínima del 10 % del ámbito de la actuación.

El resto de los suelos tienen carácter patrimonial con vinculación a lo establecido previamente en el Plan Funcional del Área Logística de Interés Autonómico de Almería, en referencia al Sector 1 de Níjar.

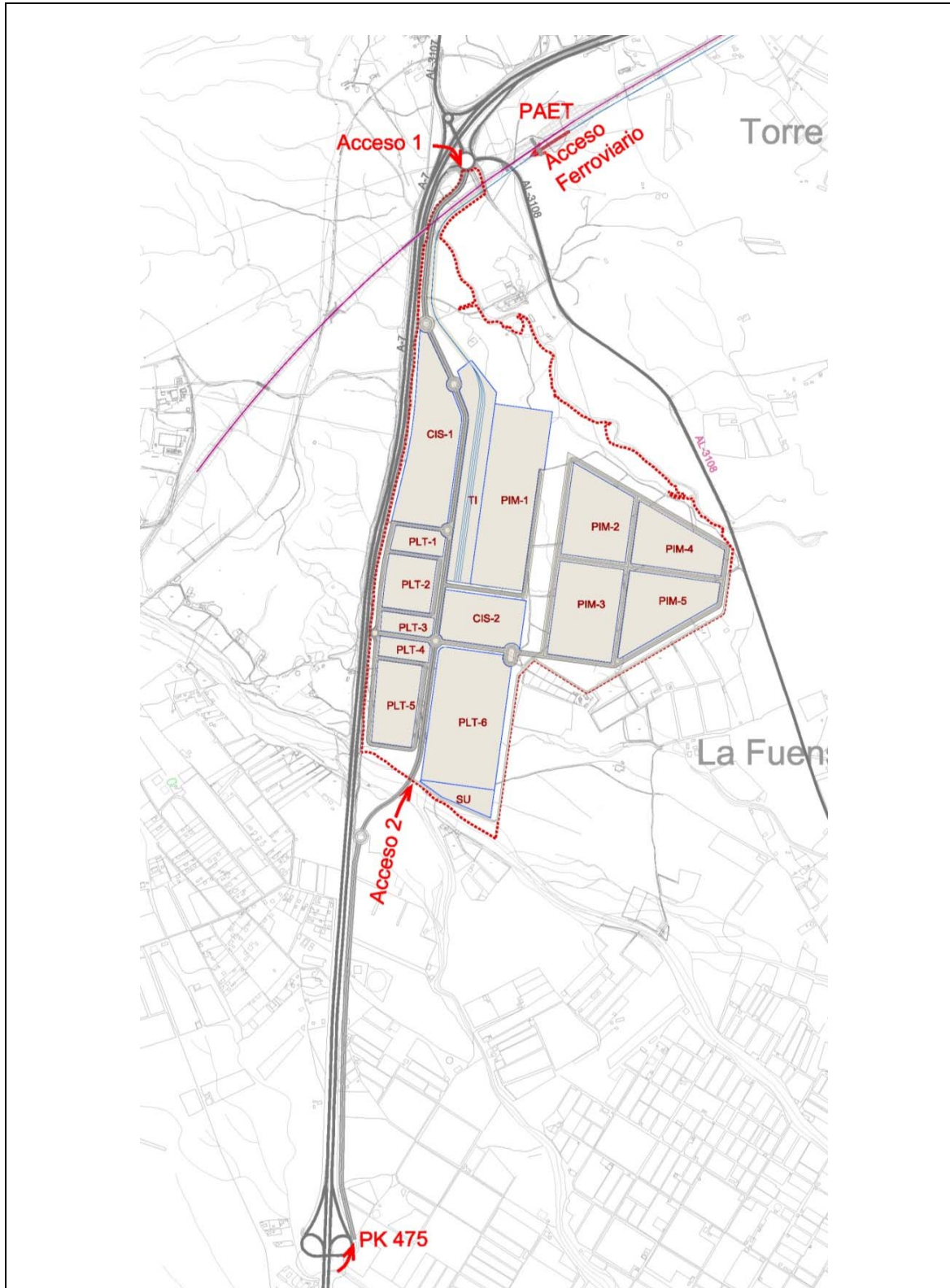
Las limitaciones al derecho de propiedad derivadas, se establecen también en la Ley 5/2001 en su artículo 21 sobre la Titularidad, dirección y gestión de las áreas de transporte de mercancías, siendo las más significativas las siguientes:

- Vinculación al Reglamento del régimen Interior y de Servicio vigente en los términos previstos en el artículo 21.3 de la Ley, sobre las obligaciones de las personas propietarias. Y
- Sujeción al régimen de autorizaciones y licencias previsto en el artículo 21.4.

## 5.2. ACCESOS

La accesibilidad al ámbito viene marcada por el enlace ferroviario desde el Punto de Adelantamiento y Estacionamiento de Trenes( PAET) proyectado en el nuevo trazado de la línea de Altas prestaciones Murcia – Almería, al Norte del sector, del que saldrá un nuevo ramal para servir a la plataforma intermodal, y por los accesos rodados al Norte y al Sur.

El principal acceso rodado es el que se sitúa al Norte, mediante la remodelación del enlace entre la A-7 y la AL-3108. Desde dicho enlace se establece un acceso principal al Area Logistica a través de un vía continua paralela a la autovía A-7 que recorre el ámbito de norte a sur hasta llegar a un segundo acceso previsto. Este acceso sur permitirá en un futuro una segunda conexión con la A7 en el PK 475 a través del cambio de sentido en el de la Autovía del Mediterráneo, enlace que deberá ser objeto de remodelación según se recoge en el Plan y dará servicio a otro polígono industrial de la zona.



### 5.3. ZONAS DOTACIONALES

Las zonas dotacionales, son las zonas funcionales del sector, con dominio y uso público. Prestan servicio a las empresas del sector del transporte y todo lo que se relaciona con ellas como vehículos y conductores, y a las entidades usuarias del centro.

Están compuestas por las parcelas denominadas Centro Integrado de Servicios (CIS), y la Terminal Intermodal (TI).

La terminal Intermodal, es el área funcional destinada al intercambio modal ferrocarril-carretera. Dispone de accesibilidad ferroviaria directa desde un ramal de la futura línea de Altas Prestaciones del Arco Mediterráneo Murcia-Almería.

Los centros Integrados de Servicios, CIS, son parques donde se desarrollan, de forma compatible, las actividades específicas de un Centro Administrativo y Comercial de servicios a las empresas del sector, y las actividades específicas de un Centro de Servicios al Vehículo y de un Centro del Motor. Los CIS podrán albergar los siguientes usos:

- Centro Administrativo y Comercial: zona administrativo-comercial, como edificios de oficinas, salas de reunión y conferencias, aulas de formación, locales comerciales, hotel.

Se trata de servicios a empresas y personas en general. Entre los usos compatibles de señalan los siguientes: comercio, oficinas, recreativos, equipamientos administrativos, docentes, asistenciales, socioculturales y deportivos, hoteles, servicios financieros, seguros, comunicaciones, gestión organización y contratación de cargas, restauración, cafetería.

- Aparcamiento de Vehículos Pesados: y sus servicios correspondientes como: vestuarios, oficinas, taquillas, básculas, etc.
- Estación de Servicio: Estación comercial para el suministro de combustibles y servicios a los vehículos, auto-lavado, etc, contara con acceso libre desde la red viaria.
- Naves de talleres y servicios: con sus correspondientes zonas de aparcamiento destinadas a actividades de reparación de vehículos, concesionarios y otros servicios dirigidos fundamentalmente al vehículo, como ITV, etc.
- Naves de Exposición y venta de vehículos industriales: naves y locales comerciales para la venta de vehículos, accesorios y recambios, de vehículos industriales del sector del transporte.

### 5.4. ZONAS DE CARÁCTER PATRIMONIAL

Las zonas de carácter patrimonial se constituyen por las parcelas logísticas de titularidad pública o privada, destinadas al establecimiento de empresas del sector del transporte, y su promoción, disposición y explotación se regirá por el derecho público o privado.

Según se estableció desde el Plan Funcional, se distinguen entre dos tipos según su orientación funcional, los destinados en sentido estricto a la logística y actividades de valor añadido, que se han denominado Parques de Logística y Transformación (PLT), y los espacios que combinan las funciones de

logística y distribución con actividades productivas de baja intensidad no contaminantes, que se han denominado Parques Industriales Multifuncionales (PIM):

- Parque de Logística y Transformación (PLT): orientado a actividades relativas al transporte, la logística y distribución de mercancías de un determinado sector, combinadas con actividades logísticas de valor añadido, embalaje, etiquetado, personalización de pedidos, etc.
- Parque Industrial Multifuncional (PIM); Combina las actividades de logística y distribución con actividades industriales no contaminantes, permitiéndose actividades productivas de baja intensidad. Los usos industriales previstos en estas parcelas no podrán ocupar más del 50% de la superficie, debiendo dedicar el resto de las superficies o instalaciones a actividades relacionadas con el transporte y la logística asociada a la actividad industrial establecida.

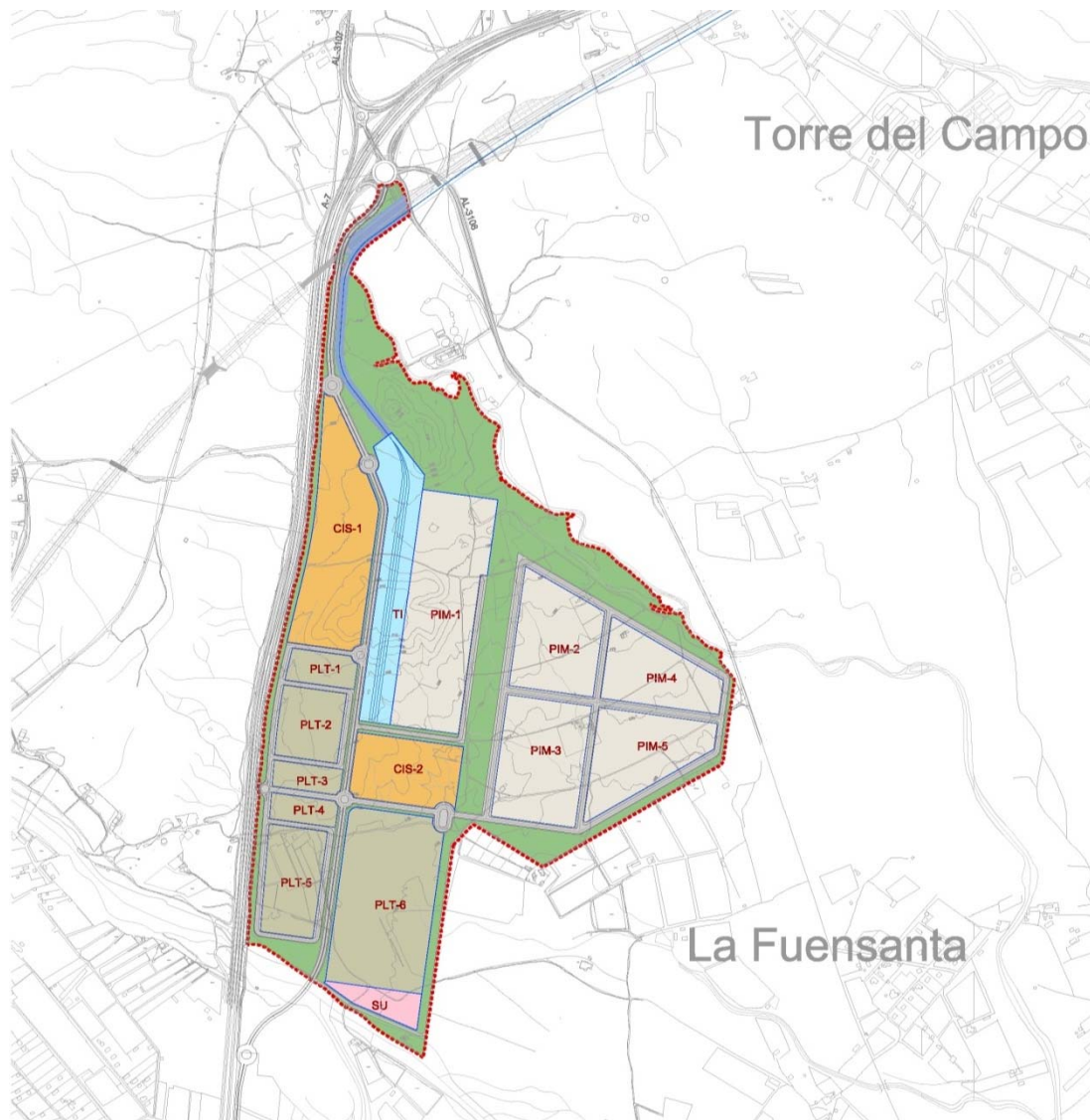
Los usos predominantes serán los usos específicos de áreas logísticas, de distribución y de servicios asociados, destacando los siguientes:

- Almacenaje, incluyendo las actividades correspondientes al subsistema logístico de distribución física: Almacenamiento, embalaje, transporte, manutención, etc
- Y oficinas propias de empresas.

Siendo compatibles además los usos siguientes:

- Aparcamiento de Vehículos Pesados, con los servicios correspondientes: vestuarios, oficinas, taquillas, autolavados, talleres adjuntos, básculas, etc.
- Talleres de reparación de vehículos, especializados, repuestos o maquinaria auxiliar.
- Actividades correspondientes al subsistema logístico de producción: montaje de componentes, pintura, terminación, PDI, etc.
- Actividades industriales de empaquetamiento, etiquetado o pequeñas transformaciones.
- Actividades productivas de baja intensidad respetando los porcentajes definidos para los Parques Industriales Multifuncionales

El régimen jurídico del suelo de las áreas de actividad propuestas en el ámbito se establece en el siguiente esquema:



ZONAS	SUPERFICIE (m2)
<b>DE CARÁCTER DEMANIAL</b>	
Terminal Intermodal	86.064
Centro Integrado de Servicios CIS	273.925
<b>Total Dotacional</b>	<b>359.990</b>
<b>DE CARÁCTER PATRIMONIAL</b>	

Industrial multifuncional	476.887
Logística y transformación	306.498
<b>Total Logística</b>	<b>783.385</b>

## 5.5. ESPACIOS LIBRES Y ZONAS VERDES

Los espacios libres son los formados por la bandas de protección entre actividades y el anillo que bordea el ámbito con objeto de crear una banda visual de integración, mejora y preservación el entorno natural del ámbito.

Según se establece desde la citada Ley 5/2001, de 4 de Junio, en las ZAL el planeamiento deberá prever una reserva mínima, excluidos viarios, equivalente al 10% de la superficie de su ámbito para superficies libres.

## 5.6. MODELO DE GESTIÓN

Según el Art. 21.1 de la Ley 5/2001, 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 APPA, 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.

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