

**Promotor:**



Agencia Pública de Puertos de Andalucía  
CONSEJERÍA DE FOMENTO Y VIVIENDA

TÍTULO:

**PROYECTO DE ACTUACIÓN PARA LA DECLARACIÓN DE INTERÉS AUTONÓMICO  
DEL ÁREA LOGÍSTICA DE ANTEQUERA**

**Documento nº 5: PLAN FUNCIONAL**

ORGANISMO:

**AGENCIA PÚBLICA DE PUERTOS DE ANDALUCIA**

**JULIO 2014**

EJEMPLAR:  
**1**

TOMO:  
**1**










DE:  
**3**

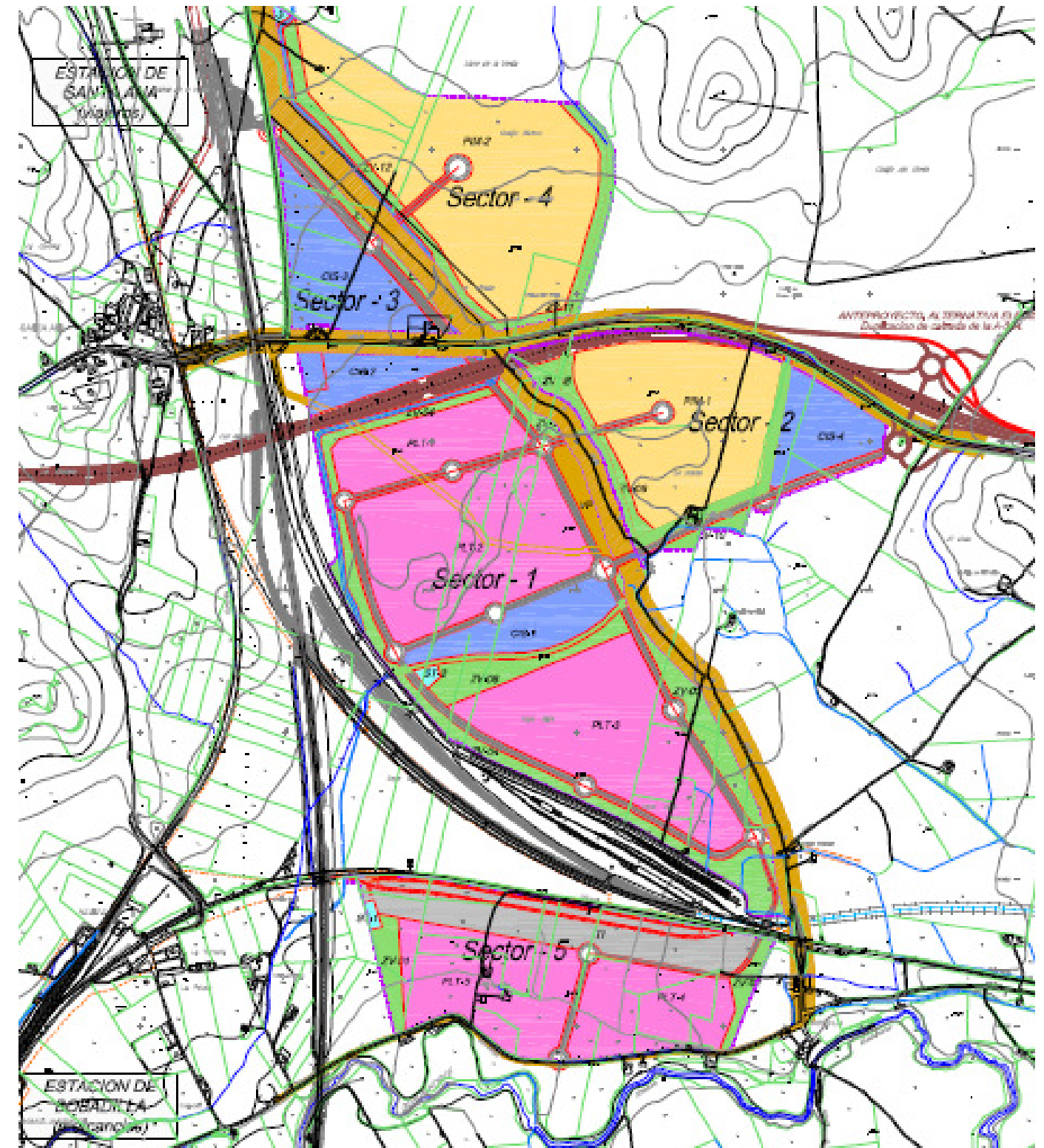
## 0. ANTECEDENTES

Según se indicó en la Memoria, por Orden de la Consejería de Obras Públicas y Vivienda de fecha 3 de enero de 2011 se aprobó el Plan Funcional del Centro de Transporte de Mercancías de Interés Autonómico de Antequera (Málaga).

El Plan Funcional elaborado conforme a la Ley 5/2001 estructura los Parques de actividad, por un lado, con claro apoyo en la trama resultante de la intersección de la actual A-384 y del trazado del anteproyecto de duplicación de calzada de esta carretera en sentido E-W con la vía pecuaria *Cañada Real de Sevilla a Málaga* de NW a SE; por otro lado, al Sur del ámbito, en el espacio comprendido entre a línea de ferrocarril Bobadilla-Granada al Sur y la carretera MA-4403, sirviendo en ambos casos la línea en construcción del AVE Sevilla-Granada como barrera y límite oriental del mismo. Esta configuración, marcada a su vez por el cauce del arroyo Villalta, divide el ámbito del área logística en las siguientes subáreas con los destinos que refleja la imagen que se adjunta:

- una Terminal Intermodal, situada en el extremo más meridional y próxima a la Estación de Bobadilla;
- tres Parques Logísticos y de Transformación de las mercancías;
- dos Parques Industriales Intermodales;
- seis Centros Integrados de Servicio a los vehículos y a los transportistas;
- dos áreas de servicios técnicos.

PARQUES DE ACTIVIDAD			
	PARQUE LOGÍSTICO Y TRANSFORMACION		ESPACIOS LIBRES
	PARQUE INDUSTRIAL MULTIFUNCIONAL		VIARIO
	TERMINAL INTERMODAL		VÍAS PECUARIAS
	CENTRO INTEGRADO DE SERVICIOS		CAUCES
	SERVICIOS TÉCNICOS		




**PROYECTO DE ACTUACIÓN PARA LA DECLARACIÓN DE INTERÉS AUTONÓMICO DEL ÁREA LOGÍSTICA DE ANTEQUERA.**

Por imperativo de la Ley 5/2001, los centros de transporte de mercancías integran en su ámbito una zona dotacional, de naturaleza demanial, destinada a la prestación del servicio público al transporte de mercancías, y otra zona, integrada por espacios de titularidad pública o privada, destinada al establecimiento y desarrollo por las empresas del sector del transporte de sus propias actividades e instalaciones. En la primera, el artículo 8 de la citada Ley dispone que se presten servicios a las empresas y empleados del sector del transporte, tales como la 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 usuarios, tales como, entre otros, suministro de carburantes, pernoctación, restauración, reparación de vehículos. Para ello, la ley sectorial exige una reserva mínima del 15% de la superficie del Área Logística (art. 16.3) a la que hay que añadir otra del 10% como mínimo del mismo ámbito para espacios libres, excluyendo en ambos casos el viario interior.

Terminal Intermodal			
	Parcela	Superficie	%
<b>TOTAL</b>	TI	181.760	5,401%
Total Centro Integrado de Servicios			
	Parcela	Superficie	%
	CIS-1	86.680	2,576%
	CIS-2	60.230	1,790%
	CIS-3	156.370	4,647%
	CIS-4	93.720	2,785%
<b>TOTAL</b>		397.000	11,797%
Servicios Técnicos			
	Parcela	Superficie	%
	ST-1	3.770	0,112%
	ST-2	4.480	0,132%
	ST-3	2.650	0,079%
<b>TOTAL</b>		10.900	0,324%
<b>TOTAL DEMANIAL</b>		589.660	17,522%

Zonas Verdes			
	Parcela	Superficie	%
<b>TOTAL</b>		434.245	12,904%
Espacios Libres			
	Parcela	Superficie	%
<b>TOTAL</b>		6.930	0,206%
<b>TOTAL E.L. Y Z.V.</b>		441.175	13,110%
Viario			
	Parcela	Superficie	%
<b>Viario Estructurante</b>		299.390	8,896%
<b>Redes Territoriales</b>		71.620	2,128%
<b>TOTAL VIARIO</b>		371.010	11,025%

Parque Logístico y Transformación			
	Parcela	Superficie	%
	PLT-1	123.000	3,655%
	PLT-2	343.100	10,195%
	PLT-3	320.140	9,513%
	PLT-4	151.640	4,506%
	PLT-5	206.665	6,141%
<b>TOTAL</b>		1.144.545	34,010%
Parque Industrial Multifuncional			
	Parcela	Superficie	%
	PIM-1	314.000	9,331%
	PIM-2	504.800	15,003%
<b>TOTAL</b>		818.800	24,334%
<b>TOTAL PATRIMONIAL</b>		1.963.445	58,344%

En la ordenación, además de la barrera oriental creada por la Línea de Alta Velocidad, se aprecia una configuración polinuclear estructurada en base a la presencia de dos importantes ejes -la Carretera A-384 de E a W, y el tramo de vía pecuaria *Cañada Real de Sevilla a Málaga* de NW a SE- en torno a los cuales se localizan los distintos parques, teniendo en cuenta factores funcionales y locacionales, como la ubicación de la Terminal Intermodal junto a las vías de ferrocarril Babadilla-Granada y de los Centros Integrados de Servicios en las proximidades de la Estación de Santa Ana y de los accesos, o buscando para ellos también la centralidad del ámbito.

Como consecuencia de circunstancias sobrevenidas durante la tramitación y aprobación del Plan Funcional, el Plan de Utilización de los Espacios de éste se ve profundamente alterado. Recordemos:

- el trazado del anillo ferroviario que promueve ADIF y que afecta tangencialmente el borde oriental del Área Logística,
- el parón sufrido en el proyecto de duplicación de calzada que invalida el acceso previsto recogido a su vez por el Plan Funcional, o
- el criterio de la Agencia Andaluza del Agua (ahora la Secretaría General del Agua) respecto al trazado del arroyo Villalta que ha de mantenerse salvo en un tramo ya desnaturalizado del mismo o la conveniencia de cambio de trazado de las vías pecuarias que discurren por el ámbito, propician una modificación, posibilidad, por otro lado, contemplada en la propia Ley 5/2001.



En este escenario, con ocasión del proyecto de actuación que nos ocupa, aún manteniendo básicamente la localización y la estructura polinuclear se abordan cambios que afectan a la:

- Configuración y límites del ámbito.
- Localización de acceso.
- Modificación parcial cauce del arroyo Villalta.
- Modificación de cambio de trazado de vías pecuarias.
- Relocalización de los Parques de Actividad.

El alcance de los mismos ha quedado puesto de manifiesto en la Memoria del proyecto de actuación a la que nos remitimos en evitación de reiteraciones innecesarias, sin perjuicio de que el cotejo con el nuevo plan de utilización de los espacios cuya imagen y cuadro de superficies se incluyen más adelante ponga de manifiesto los cambios introducidos.

## 1. PLAN DE UTILIZACIÓN DE ESPACIOS

### 1.1 Zona demanial

En desarrollo de las determinaciones de la Ley 5/2001, el Proyecto de Actuación delimita:

- La red viaria interior.
- La zona dotacional con una superficie mínima del 15% del ámbito, excluido los viarios.
- Los espacios libres, con una superficie mínima del 10% del ámbito, excluidos también los viarios.

Dentro de la zona dotacional se incluye la Terminal Intermodal (TI) y los Centros Integrados de Servicios (CIS). Mientras la primera es el área destinada al intercambio modal ferroviario-carretera en la que podrán establecerse los usos relacionados con la actividad principal: naves intermodales, almacenaje, servicios, etc., los Centros Integrados de Servicios 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 por consiguiente albergar los siguientes usos:

- a) Centro Administrativo y Comercial: Se trata de una zona administrativo-comercial, donde se contemplan edificios de oficinas, salas de reunión y conferencias, aulas de formación, locales comerciales, hotel. En esta zona se concentran servicios a empresas, personas en general y otros servicios especializados para las empresas del sector del transporte de mercancías y para los transportistas. Entre los usos compatible pueden señalarse 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.
- b) Aparcamiento de Vehículos Pesados: con los servicios correspondientes: vestuarios, oficinas, taquillas, básculas, etc.
- c) Estación de Servicio: Destinada a una estación comercial para el suministro de combustibles y servicios a los vehículos, autolavado, etc. Se procurará que cuente con acceso libre desde la red viaria exterior.
- d) Naves de talleres y servicios: Se trata de naves, con sus correspondientes zonas de aparcamiento destinadas a actividades de reparación de vehículos, concesionarios y otros servicios dirigidos fundamentalmente al vehículo, como ITV, etc.
- e) 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.

### 1.2 Zona patrimonial

El suelo patrimonial propuesto es el siguiente:

- a) Parque de Logística y Transformación (PLT): Es el área especializada en las funciones de logística y distribución. En estos espacios se realizan actividades relativas al transporte, la logística y la distribución de mercancías combinadas con actividades logísticas de valor añadido, embalaje, etiquetado, personalización de pedidos, etc..



El Parque de Logística y Transformación situado al Sur de la línea de ferrocarril Bobadilla-Granada, adyacente a la Terminal Intermodal, está reservado a empresas que, además de las actividades mencionadas en el párrafo anterior, justifiquen la necesidad de ubicarse próximas al ferrocarril.

- b) Parque Industrial Multifuncional (PIM): Combina las actividades de logística y distribución con actividades industriales no contaminantes, permitiéndose actividades productivas de baja intensidad. Lo integran los Parques de Actividad PIM-1 y PIM-2. Los usos industriales previstos en estas parcelas no podrán ocupar más del 50% de la superficie ni más del 40% de la edificación, debiendo dedicar el resto de las superficies o instalaciones a actividades relacionadas con el transporte y la logística asociada a la actividad industrial establecida.

## 2. MODELO DE GESTIÓN

De acuerdo con el Art. 2.1 de la Ley 5/2001, por la que se regulan las áreas de transporte de mercancías en la Comunidad Autónoma de Andalucía, las funciones de dirección y gestión de las áreas logísticas de interés autonómico corresponden a la Administración de la Comunidad Autónoma de Andalucía que las desarrollará mediante la Agencia Pública de Puertos de Andalucía, la cual podrá ejercer dichas funciones directamente, por sí misma o a través de sociedades mercantiles de ella dependientes, así como también indirectamente, mediante concesión o a través de las demás técnicas previstas en la legislación aplicable. 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 con el objetivo de “mejorar la gestión de la totalidad de áreas de transporte de mercancías de interés autonómico.”

Esta empresa pública nace para que un solo ente gestione de manera coordinada y complementaria las once áreas que ya estaban previstas en el Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad (PISTA) y arranca con un capital de 71,4 millones. El socio mayoritario es la Junta, que acapara un 77,57%, a través de las Agencias Pública de Puertos de Andalucía (67,71%), la Empresa Pública de Suelo de Andalucía (3,99%) e Idea (5,7%). El resto de socios son los ayuntamientos de Córdoba (9,09%) y los gaditanos de San Roque (0,03%) y Los Barrios (0,03%) así como la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras (13,48%), que no será el único puerto, ya que los seis restantes se incorporarán más adelante con otros 46 millones. La Sociedad goza de personalidad jurídica propia y sus estatutos determinan sus

finés, 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. Su objeto social no es otro que la realización y desarrollo de las actividades encaminadas a la promoción, gestión y prestación de servicios en materia de áreas logísticas, transporte de mercancías e infraestructuras del transporte, incluidos el de viajeros, así como a la promoción, construcción, comercialización; administración.

En cuanto a la gestión del área logística de Antequera, tanto las estipulaciones del convenio suscrito entre la APPA y Puerto Seco de Antequera, como las disposiciones de la Ley 5/2001 reguladora de las áreas de transporte de mercancías en Andalucía, reflejan el tratamiento propio de una actuación de interés autonómico como la que nos ocupa.

En este sentido, la dirección y control de la misma, el mantenimiento y conservación de sus obras, infraestructuras e instalaciones, así como la propia gestión de sus dotaciones y servicios serían funciones asignadas a la APPA, salvo que ésta las confíe a otras entidades públicas o privadas conforme a la legislación vigente. Todo ello sin perjuicio de la contribución de los propietarios de parcelas lucrativas y de los concesionarios de los espacios dotacionales integrados en los centros a los gastos de conservación.

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

En consecuencia con lo expuesto la gestión del Área Logística de Interés Autonómico de Antequera, 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, lógicamente dejando a salvo lo dispuesto en la adicional décima de la reciente Ley 2/2012, de 30 de enero, de modificación de la LOUA, según la cual las funciones atribuidas por el art. 39.3 de la LOTCA a la Consejería competente en materia de ordenación del territorio y urbanismo implican su ejercicio como Administración actuante a los efectos de la legislación urbanística.

Finalmente, hemos de mencionar el informe preceptivo que han de obtener los propietarios de parcelas lucrativas de la entidad gestora con carácter previo a la solicitud de las preceptivas autorizaciones o licencias para el desarrollo de sus actividades. Dicho informe, a emitir en el plazo de dos meses, ha de versar sobre la procedencia de éstas con arreglo a la normativa de aplicación del centro.