



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

## PLAN FUNCIONAL DEL CENTRO DE TRANSPORTES DE MERCANCÍAS DE SEVILLA



Documento para Aprobación Definitiva  
FEBRERO 2009

<b>1</b>	<b>OBJETO</b> .....	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>ANTECEDENTES</b> .....	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>DETERMINACIONES DEL PLAN FUNCIONAL</b> .....	<b>6</b>
<b>4</b>	<b>CONTRIBUCIÓN DE LA ACTUACIÓN AL DESARROLLO REGIONAL Y LOCAL</b> ....	<b>8</b>
<b>5</b>	<b>ESTRUCTURA FUNCIONAL DEL CTM DE SEVILLA</b> .....	<b>10</b>
5.1	Sector 1: CTM La Negrilla .....	11
5.2	Sector 2: CTM Majarabique.....	12
5.3	Sector 3: AVP La Cartuja .....	13
<b>6</b>	<b>DEFINICIÓN FUNCIONAL SECTOR 1 : CTM La Negrilla (actual CTMS)</b> .....	<b>14</b>
6.1	Superficie .....	14
6.2	Accesos.....	15
6.3	Ordenación actual .....	16
6.4	Distribución actual de usos y dimensionamientos.....	17
6.4.1	Área de Servicios al Vehículo .....	17
6.4.2	Área Administrativa, Comercial y de Acogida de Tripulantes .....	18
6.4.3	Área de Almacenamiento Transporte y distribución de mercancías ....	19
6.5	Plan de Utilización de Espacios del Sector 1 .....	20
6.5.1	Zonas dotacionales, no dotacionales y espacios libres .....	20
6.6	Planos .....	22
<b>7</b>	<b>DEFINICIÓN FUNCIONAL SECTOR 2 : CTM Majarabique</b> .....	<b>23</b>
7.1	Estudios Previos.....	23
7.2	Análisis Urbanístico del ámbito.....	24
7.2.1	Estudios y Documentos Urbanísticos de Carácter Supramunicipal.....	24
7.2.2	Estudios y Documentos Urbanísticos en el Término Municipal de la Rinconada.....	29
7.2.3	Estudios y Documentos Urbanísticos en el Término Municipal de Sevilla	31
7.3	Descripción del Ámbito de Actuación .....	35
7.3.1	Entorno Territorial de la Actuación .....	35
7.3.2	Localización y Delimitación del ámbito.....	36
7.3.3	Estructura Viaria Territorial .....	39
7.3.4	Infraestructuras de Servicios Existentes .....	41
7.3.5	Usos del Suelo y Preexistencias .....	43
7.3.6	Características Físicas.....	44
7.3.7	Características Ambientales .....	44
7.3.8	Servidumbre y Afecciones .....	46
7.4	Accesos.....	50
7.5	Ordenación Propuesta.....	50
7.6	Usos programados y dimensionamiento.....	53
7.7	Plan de Utilización de espacios del Sector 2 .....	54
7.7.1	Estructura Viaria .....	54
7.7.2	Zonas Dotacionales .....	55
7.7.3	Zonas de Carácter Patrimonial .....	57

7.7.4	Naturaleza jurídica del suelo de los Parques de Actividad del Sector	258
7.7.5	Espacios Libres y Zonas Verdes.....	60
7.8	Propuesta Imagen Final .....	62
7.9	Planos .....	63
<b>8</b>	<b>DEFINICIÓN FUNCIONAL SECTOR 3 : AVP La Cartuja .....</b>	<b>64</b>
8.1	Localización .....	64
8.2	Accesos.....	64
8.3	Usos Programados.....	64
8.4	Plan de Utilización de Espacios.....	65
8.5	Ordenación Propuesta.....	66
<b>9</b>	<b>PROGRAMA DE ACTUACIÓN DEL CTM DE SEVILLA .....</b>	<b>67</b>
9.1	Secto1: La Negrilla .....	67
9.2	Sector 2: Majarabique .....	67
9.3	Sector 3: La Cartuja.....	68
<b>10</b>	<b>MODELO GESTIÓN .....</b>	<b>69</b>
10.1	Objeto Social.....	69
10.2	Accionistas y Capital Social.....	69
10.3	Organización .....	70
10.3.1	Organigrama.....	70
<b>11</b>	<b>ANÁLISIS ECONÓMICO FINANCIERO .....</b>	<b>71</b>
11.1	Metodología General del Estudio Económico-Financiero .....	71
11.1.1	Metodología general: el descuento de los flujos de caja .....	71
11.1.2	Índices de Rentabilidad aplicados.....	72
11.2	Metodología Específica del CTM de Majarabique.....	73
11.2.1	Criterios Generales:.....	73
11.2.2	Ritmo de inversión .....	74
11.2.3	Ritmo de Comercialización .....	76
11.2.4	Resumen de superficies .....	79
11.2.5	Otros criterios .....	79
11.3	Inversiones, Costes e Ingresos .....	80
11.3.1	Hipótesis de inversiones y coste.....	80
11.3.2	Hipótesis de ingresos .....	81
11.4	Análisis de Resultados .....	84
11.4.1	Resultados antes de financiación y después de impuestos .....	84
11.4.2	Resultados después de financiación y después de impuestos.....	84
11.4.3	Análisis de Sensibilidad .....	85

## **1 OBJETO**

El Presente documento constituye el Plan Funcional del Centro de Transporte de Mercancías de Sevilla, de acuerdo con los contenidos establecidos en la Ley 5/2001 por la que se regulan las Áreas de Transporte de Mercancías de Andalucía. El Plan integra, por un lado, la revisión del documento vigente en el recinto de La Negrilla una vez concluido su desarrollo, hasta la fecha único sector del CTM, y por otro lado, las determinaciones relativas a dos nuevos recintos que se integran en el Centro de Transportes, el área logística intermodal de Majarabique y el aparcamiento de vehículos pesados de La Cartuja.

## **2 ANTECEDENTES**

CENTRO DE TRANSPORTES DE MERCANCIAS DE SEVILLA, S.A., en adelante CTMS S.A, es una sociedad creada en 1.990 a partir del Decreto 144/Mayo 1.990, por el que se autorizaba a la Empresa Pública de Suelo de Andalucía (EPSA) a participar en la constitución de aquélla, junto con la Sociedad para la Promoción y Reconversión Económica de Andalucía, S.A. y Almacenes, Depósitos y Estaciones Aduaneras, S.A. (Se adjunta Escritura de Constitución como Documento Anexo nº 1).

En virtud de lo dispuesto en la Ley 5/2.001, de 4 de Junio, por la que se regulan las Áreas de Transporte de Mercancías en la Comunidad Autónoma de Andalucía, publicada en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía de fecha 19 de Junio de 2.001, número 69, página 9.745 y siguientes, -que en su Disposición Adicional Segunda establecía:

"Disposición Adicional Segunda. Ampliación del objeto social de la Empresa Pública de Puertos de Andalucía.

1.- La Empresa Pública de Puertos de Andalucía, creada por la disposición adicional décima de la Ley 3/1.991, de 28 de Diciembre, del Presupuesto de la Comunidad Autónoma de Andalucía para 1992, ampliará su objeto social a la gestión de las áreas de transporte de mercancías. ...

4.- Se incorporan al patrimonio de la Empresa Pública de Puertos de Andalucía las acciones de la Empresa Pública Centro de Transporte de Mercancías de Sevilla, S.A., cuya titularidad corresponde a la Comunidad Autónoma de Andalucía. ..."-,

La EMPRESA PÚBLICA DE PUERTOS DE ANDALUCÍA (a partir de la Ley 21/2007 de régimen jurídico y económico de los Puertos de Andalucía, AGENCIA PÚBLICA DE PUERTOS DE ANDALUCÍA) adquirió, mediante escritura autorizada por el Notario de Sevilla D. Antonio Ojeda Escobar, el día 22 de marzo de 2.002, con el número 1.418

de su protocolo, la totalidad de las acciones que la Comunidad Autónoma de Andalucía titulaba en C.T.M.S., S.A., convirtiéndose desde entonces en la Accionista Única de esta empresa.

De Conformidad con lo previsto en el artículo 12, de la Ley 5/2001 de 4 de Junio, mediante la ORDEN de 20 de agosto de 2004 de la Consejería de Obras Públicas y Transportes se aprueba el Plan Funcional del Centro de Transporte de Mercancías de La Negrilla en el término municipal de Sevilla.

Este Centro de Transporte de Mercancías de La Negrilla, Sevilla (en adelante Sector 1 CTMS La Negrilla), se encuentra ubicado en la Confluencia de la Ronda Urbana SE-30 (N-IV) y la Autovía A-92 (Huelva-Almería- Corredor de Levante). Actualmente su ocupación está al 100%.

En el año 2004, ante el exceso de demanda del Centro de Transportes, se vio la conveniencia de plantear un nuevo nodo logístico dentro de la aglomeración urbana de Sevilla, con excelente accesibilidad viaria y ferroviaria para permitir la intermodalidad, y con suelo suficiente para permitir su desarrollo futuro.

Numerosos documentos de planificación territorial, municipales y supramunicipales, identifican la zona localizada junto a la estación ferroviaria de mercancías de Majarabique, situada en parte en el término municipal de La Rinconada, cómo el área más adecuada para esta actuación.

La zona de Majarabique está situada entre los términos municipales de Sevilla y La Rinconada, concretamente entre los siguientes límites: el futuro Paso Territorial Norte y nuevo encauzamiento del Tamarguillo al sur; el trazado de la línea ferroviaria Córdoba-Huelva, al este, la carretera A-8002 y el futuro acceso norte al oeste y la futura SE-40 al norte.

A estos efectos la Agencia Pública de Puertos de Andalucía realizó durante el 2004 un Estudio de Viabilidad y Avance de Plan Funcional, con el fin de delimitar el ámbito de actuación, analizar todos los condicionantes y realizar un pre-diseño funcional para el desarrollo de un CTM en Majarabique, en adelante Sector 2 CTMS Majarabique.

Mediante la Orden de 18 de enero de 2008, se acuerda la formulación del Plan Especial de Interés Supramunicipal de Delimitación de una Reserva de Terrenos en la Zona de «Majarabique» en los términos municipales de Sevilla y La Rinconada (Sevilla), para la implantación de un Centro de Transporte de Mercancías de Interés Autonómico.

La delimitación definitiva del área de reserva, ampliada respecto a la previsión inicial, encierra un superficie total de 207 Ha, de las cuales 57 Ha corresponden al Municipio de Sevilla, y las 150 Ha restantes, al municipio de La Rinconada.

Para incorporar funcionalmente el nuevo ámbito de Majarabique al CTM de Sevilla, se formula desde la Consejería de Obras Públicas y Transporte la Orden de 25 de Octubre de 2007, por la que se modifica y amplía el plan funcional del Centro de Transportes de Mercancías de Interés Autonómico de Sevilla, La Negrilla.

Durante la fase de redacción del nuevo Plan Funcional, surge la posibilidad de integrar también dentro del CTM Sevilla un área de aparcamiento de vehículos pesados que la Empresa de Gestión Medioambiental de Andalucía (EGMASA) desarrolla en la Isla de La Cartuja. Este aparcamiento se enmarca en un proyecto integral de recuperación ambiental y paisajística de La Cartuja en la ribera del Guadalquivir que desarrolla dicha empresa. La gestión y explotación de este recinto correrá a cargo de la empresa que gestiona el CTM de Sevilla.

### **3 DETERMINACIONES DEL PLAN FUNCIONAL**

De conformidad con lo establecido en el Artículo 12 de la Ley 5/2001, de 4 de junio, BOJA N ° 69 de 19 de junio, la entidad que asuma la iniciativa para el establecimiento de un centro de transportes de mercancías de interés autonómico, deberá elaborar un Plan Funcional del mismo, con las determinaciones que en el citado artículo se contienen.

La Disposición Adicional Primera de la citada ley de Áreas de Transportes de la Comunidad Autónoma de Andalucía, en su apartado primero, declara como centro de interés autonómico al Centro de Transportes de Mercancías de La Negrilla, en Sevilla, el cual está en la actualidad gestionado por la entidad mercantil “CENTRO DE TRANSPORTES DE MERCANCÍAS DE SEVILLA, S.A.”, de capital íntegramente perteneciente a la Comunidad Autónoma de Andalucía.

Del mismo modo, el apartado segundo de la citada Disposición Adicional Primera señala a la entidad AGENCIA PÚBLICA DE PUERTOS DE ANDALUCÍA, en colaboración con la entidad “CENTRO DE TRANSPORTES DE MERCANCÍAS DE SEVILLA, S.A.”, como encargada de presentar ante la Consejería de Obras Públicas y Transportes, a los efectos de su declaración como centro de transporte de interés autonómico, el plan funcional del mismo con el contenido previsto en el mencionado Artículo 12 de la Ley reguladora, para que sea al efecto sea aprobado.

Siguiendo entonces el esquema del precitado Artículo 12 de la Ley 5/2001, el Plan Funcional del Centro de Transportes de Sevilla, contiene las siguientes determinaciones:

- En primer lugar, el Plan Funcional contiene una evaluación sobre la importancia de la ubicación del Centro respecto al mejor desarrollo regional y local.
- En segundo lugar, contiene la identificación espacial de su ámbito.
- En tercer lugar, el Plan distingue los espacios dotacionales, de carácter demanial, destinados a acoger actividades de prestación de servicios a los usuarios y empresas del sector, y aquellas otras zonas, de carácter patrimonial, que se destinan al desarrollo de actividades directamente explotadas y gestionadas en el ámbito del derecho privado, siempre relacionadas con el transporte de mercancías.
- En ambos casos, las determinaciones del Plan Funcional cumplen las previsiones que para estas zonas contiene el Artículo 16.2 de la citada Ley,

respecto a la reserva mínima para espacios libres y para suelo de carácter dotacional.

- Por último, el Plan contiene el estudio económico-financiero de explotación del Centro de Transportes de Mercancías de Sevilla.

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

1. La calificación del suelo necesario para el desarrollo de los centros de transporte de mercancías se establecerá en el planeamiento urbanístico general mediante su previsión específica.

En defecto de dicha previsión, los mencionados centros también podrán situarse en las zonas en las que, conforme al planeamiento de desarrollo de aquél, esté permitida su implantación.

2. Los instrumentos de planeamiento urbanístico que establezcan las previsiones relativas a los centros de transporte de mercancías se tramitarán y aprobarán conforme a lo previsto en la legislación urbanística.

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



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

### **Efectos regionales de las actividades logísticas**

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

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

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.

### **Efectos de las actividades logísticas: beneficios en las empresas**

Dependiendo de la situación previa, las empresas pueden obtener, mediante su implantación en un Centro Logístico o de Transporte, sensible 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.

Los incrementos del precio de alquiler, o de la amortización correspondiente en el caso de compra, no sólo no supondrían aumento del coste total como efecto de su implantación en un Centro Logístico o de Transporte, sino que por el contrario seguirían generando ahorros en el conjunto de los costes de explotación.

La implantación de un Centro Logístico o de Transporte posibilita a las empresas emprender racionalizaciones y una elevación general de los niveles de calidad.

Entre los servicios colectivos, básicos para la creación de un entorno empresarial de calidad y la mejora de la imagen de las empresas instaladas, la seguridad es el más apreciado.

Los servicios complementarios constituyen un factor diferencial de los Centros Logísticos o de Transporte, básico en la conformación de su Imagen de Marca.

La generación de sinergias entre empresas, por su concentración en los Centros Logísticos o de Transporte, tendrá un gran desarrollo en el futuro.

Sevilla, dada su posición geoestratégica de charnela e intercambiador entre el Arco Mediterráneo y el Arco Atlántico y con el Norte de África, tiene condiciones para convertirse en el nuevo escenario internacional en un “Nodo Logístico” de primer orden, con lo que ello significa de esfuerzo inversor en las infraestructuras, básicamente de comunicaciones, y de equipamientos y servicios especializados.

El desarrollo previsible para las actividades relacionadas con la logística del transporte, por el valor añadido que suponen estas actividades dentro de la estructura de costes de la cadena productiva, evidencia la necesidad de disponer suelo suficiente donde concentrar de forma unitaria las diferentes plataformas logísticas, y aprovechar las sinergias complementarias que se producirían entre ellas.

El modelo funcional adoptado por el nuevo Plan General de Ordenación Urbanística de Sevilla supone concentrar las actividades relacionadas con el transporte de mercancías en dos nodos principales, manteniendo el CTM La Negrilla como lugar idóneo para actividades logísticas ligadas a la distribución urbana de mercancías: el Área Logística Sur, orientada a las actividades logísticas vinculadas al Puerto, y el Área Logística Norte, prevista en el entorno de las instalaciones ferroviarias de la estación de Majarabique, especializada en la intermodalidad de ferrocarril y carretera. Todo ello complementado con la ampliación de la terminal de carga del aeropuerto de San Pablo. Estas áreas se consideran con carácter complementario entre sí, favoreciéndose entre ellas las interconexiones tanto desde la carretera como desde el ferrocarril.

Este modelo supone proyectar el desarrollo de nuevas áreas logísticas al norte, que vengán a complementar el papel de las áreas donde hasta ahora se ha estado atendiendo al transporte de mercancías en Sevilla: la terminal de la Negrilla y el Centro de Transportes de Sevilla.

## 5 ESTRUCTURA FUNCIONAL DEL CTM DE SEVILLA

El **CENTRO DE TRANSPORTES DE MERCANCÍAS DE SEVILLA** (CTMS) está concebido como una plataforma logística moderna, dinámica y segura, imprescindible para el desarrollo y conectividad de Andalucía en el mundo de transporte, que se enmarca dentro de la Red de Áreas Logísticas que desarrolla la Junta de Andalucía.

Con una superficie total aproximada de 253 Ha, se estructura en tres ámbitos diferenciados, sin continuidad espacial pero funcionalmente integrados. Estos tres ámbitos que integran el Centro de Transporte de Mercancías de Sevilla, gestionados por una única entidad, pasan a denominarse:

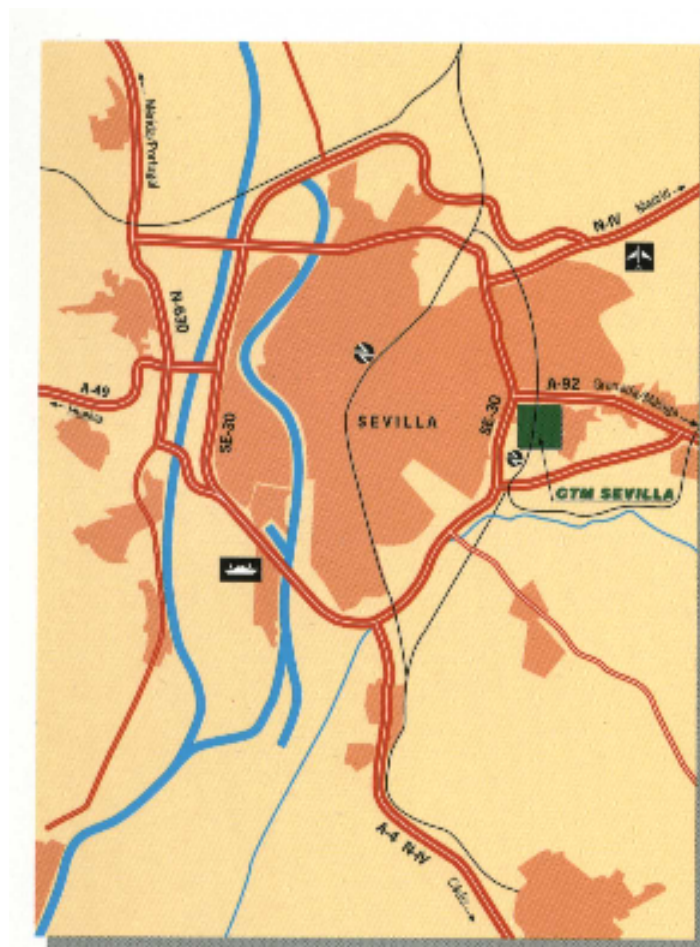
- Sector 1: CTM La Negrilla (ámbito actual).
- Sector 2: CTM Majarabique
- Sector 3: AVP La Cartuja

### ESTRUCTURA FUNCIONAL DEL CTM de Sevilla



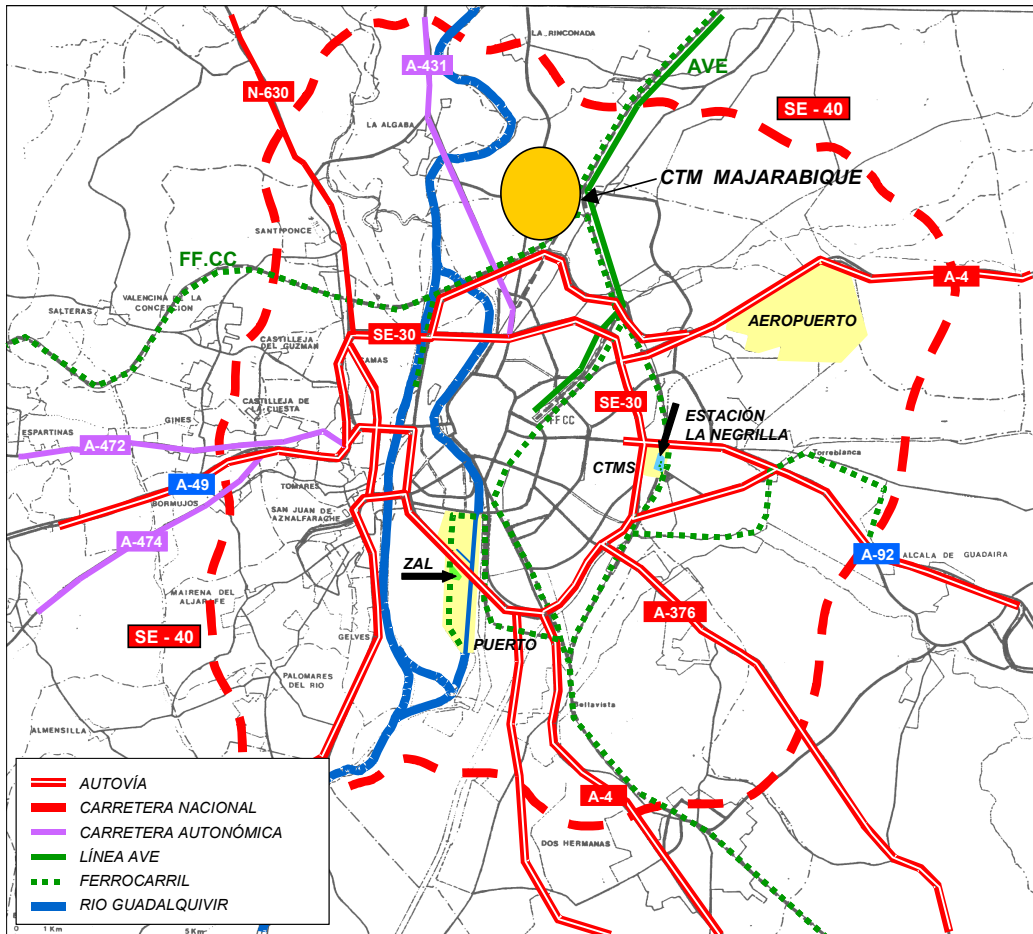
## 5.1 Sector 1: CTM La Negrilla

El Centro de Transportes de Mercancías de La Negrilla, con una superficie total de 38.5 Ha, está enclavado en la confluencia de la Ronda Urbana SE-30 (N-IV) y la Autovía A-92 (Huelva-Almería-Corredor de Levante), lo que le confiere acceso directo a la red viaria arterial de la conurbación de Sevilla (polígonos industriales y grandes zonas de distribución de mercancías), que junto a la conexión directa con el sistema ferroviario le convierten en un centro intermodal de primer orden a nivel autonómico y a nivel nacional.



## 5.2 Sector 2: CTM Majarabique

El Centro de Transportes de Majarabique, con una superficie total de 207 Ha, se sitúa entre los términos municipales de Sevilla y La Rinconada, concretamente entre los siguientes límites: el futuro Paso Territorial Norte y nuevo encauzamiento del Tamarguillo al sur; el trazado de la línea ferroviaria Córdoba-Huelva, al este, la carretera A-8002 y el futuro acceso norte al oeste y la futura SE-40 al norte.



### 5.3 Sector 3: AVP La Cartuja

Con una superficie aproximada de 7 Ha, se encuentra ubicado en el recinto de la Isla de la Cartuja de Sevilla en el triángulo formado entre el trazado de la línea ferroviaria Córdoba-Huelva al Norte y la ronda Super- Norte (SE-020) al Sureste y el Río Guadalquivir al Oeste.



## 6 **DEFINICIÓN FUNCIONAL SECTOR 1 : CTM La Negrilla (actual CTMS)**

### 6.1 Superficie

El ámbito espacial del CTM Sevilla, comprende los suelos que integran la Parcela B-2 del Plan Especial Ciudad del Transporte PERI-TO-6 y la Parcela II, del Plan Parcial SUP-TO-1 de Palmete, con una superficie total de 252.745 m<sup>2</sup>.

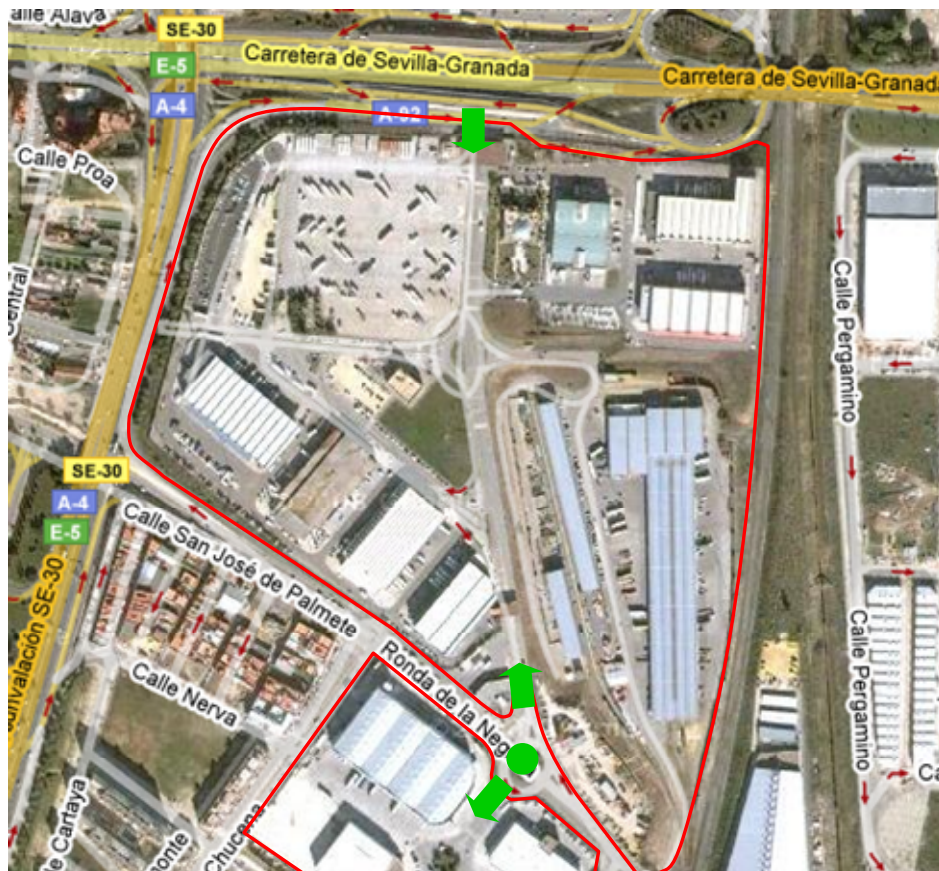
Este sector tiene adjunto un área ferroviaria de 129.450 m<sup>2</sup>, gestionada en la actualidad por ADIF y, conectada con la anterior, la Terminal de Contenedores de La Negrilla perteneciente a ADIF.

<b>DISTRIBUCIÓN FUNCIONAL</b>	<b>Superficie (m<sup>2</sup>)</b>
<b>Distribución de Superficie</b>	
Parcelas Logísticas	124.667
Zona Administrativa	6.917
Aparcamiento de vehículos pesados	32.951
Estación de Servicio y Actividades Complementarias	7.709
Área Ferroviaria	129.450
Viales	53.293
Zonas Verdes	30.017
<b>SUPERFICIE TOTAL</b>	<b>385.004</b>

## 6.2 Accesos

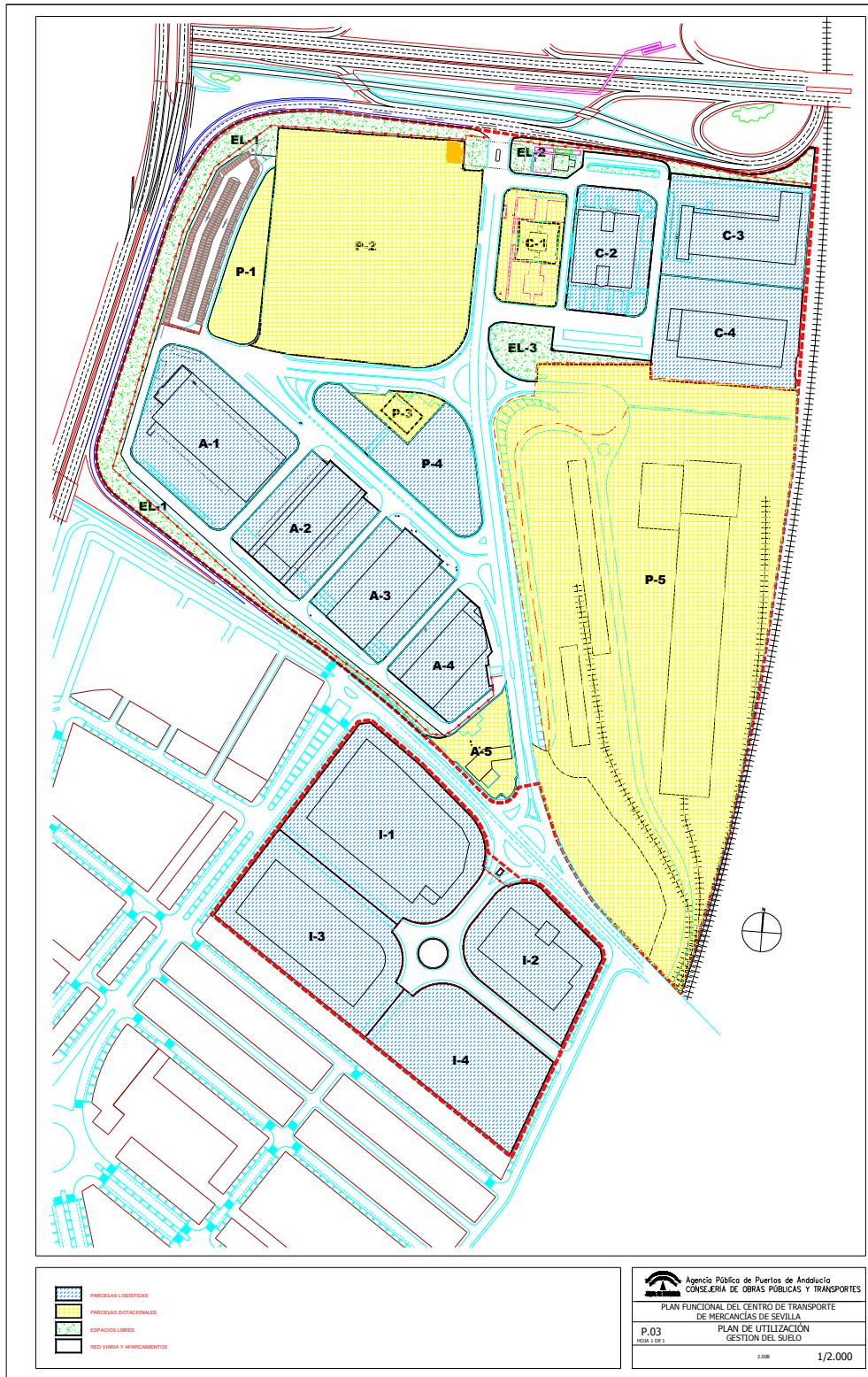
El sector de La Negrilla cuenta actualmente con dos accesos principales:

- Un primer Acceso situado al norte del recinto, desde la A-92 (Carretera Sevilla-Granada).
- Un Segundo Acceso a través de la Ronda de la Negrilla, al sur del recinto.





### 6.3 Ordenación actual



## 6.4 Distribución actual de usos y dimensionamientos

El Programa de usos del CTM La Negrilla se organiza en las siguientes áreas funcionales:

- Área de Servicios al Vehículo.
- Área Administrativa, Comercial y de Acogida de Tripulantes.
- Área de Almacenamiento, Transporte y Distribución de Mercancías

### 6.4.1 Área de Servicios al Vehículo

- Aparcamiento vigilado de 32.951 m<sup>2</sup> con capacidad aproximada para 315 vehículos industriales e instalaciones para atención de tripulantes (aseos, duchas, vestuarios, taquillas, teléfono, ...). Con un nivel de ocupación del 100%. La vigilancia se realiza mediante sistema electrónico de detección de intrusos complementado por sistema de cámaras.



- Estación de Servicio especialmente concebida para vehículos industriales. Dispone de 4 surtidores para camiones y 2 para turismos.
- Talleres de reparación y mantenimiento de vehículos y equipos: reparación, mantenimiento, grúas, lavado.
- Locales comerciales y de servicio. Se encuentran construidos y en explotación un total de 1.259 m<sup>2</sup>.
- Prevista una ampliación de la zona de servicios complementarios en la Parcela P-1, de 2.000 m<sup>2</sup> con la edificación de naves.



#### 6.4.2 Área Administrativa, Comercial y de Acogida de Tripulantes

Destinada a la instalación de todo tipo de servicios a personas y empresas: oficinas para empresas de transporte, locales comerciales, restaurantes, cafeterías, agencia bancaria, prensa, librería, estanco.

- Oficinas, con una superficie de 1.573 m<sup>2</sup>, ocupadas en la actualidad al 100% por empresas y entidades asociativas: agencias de transportes, empresas de transporte, operadores logísticos multimodales (contenedores), en carretera y vía marítima, y operadores de logística integral. Está prevista la construcción de un Centro de Negocio de 13.800 m<sup>2</sup> de oficinas, locales comerciales y 320 plazas de aparcamiento subterráneo



- Bar-Cafetería.
- Aulas de formación, entre la superficie contabilizada como de oficinas, se encuentran 360 m<sup>2</sup> destinados a esta actividad.

### 6.4.3 Área de Almacenamiento Transporte y distribución de mercancías

La función fundamental de este área es incidir en la organización y eficiencia del sistema de ruptura, grupaje de flujos y distribución capilar de los bienes de consumo al área metropolitana.

Cuenta con una superficie de 124.122 m<sup>2</sup> de parcelas logísticas. Se encuentran construidos y funcionando 50.700 m<sup>2</sup> de naves, en proyecto/construcción 6.000 m<sup>2</sup>.

Este área la constituye un conjunto de naves destinadas a la instalación de empresas de transportes, almacenamiento, distribución y gestión de stocks.

El conjunto de naves se ordenan en supermanzanas con área de carga y bandas de servicio interior regularmente espaciadas (44 mts. entre líneas de fachada) que garantiza la maniobra de los vehículos.



Las actividades que tienen lugar en este área logística las agrupamos en dos grandes bloques:

- Sectores de carga fraccionada, carga completa, transitorios y operadores de transportes pequeños y medianos en general.
- Grandes operadores de transporte, almacenamiento y distribución y actividades logísticas del subsistema de producción.

## 6.5 Plan de Utilización de Espacios del Sector 1

Se define en este apartado el Plan de Utilización de los Espacios comprendidos en el Sector 1 CTM La Negrilla, integrado Centro de Transportes de Sevilla.

De acuerdo con la determinaciones de la Ley 5/2001 por el que se regulan las Áreas de Transportes de Mercancías en la Comunidad Autónoma de Andalucía, recogidas en el capítulo 3, en el Sector 1 CTM La Negrilla se distinguen zonas dotacionales, no dotacionales y espacios libres.

### 6.5.1 Zonas dotacionales, no dotacionales y espacios libres

Tienen consideración de dominio público de la Junta de Andalucía, adscrito funcionalmente al Sector 1 del CTM de Sevilla los siguientes suelos:

- La red viaria interior.
- Los espacios libres, excluidos los citados viarios, que deben ocupar una superficie mínima del 10% del ámbito de la actuación.
- La Zona Dotacional para la implantación de los servicios señalados en el artículo 8.3 de la Ley 5/2001, con una superficie mínima del 15% del ámbito de la actuación, incluida el Área Ferroviaria.

El resto de los suelos tiene la consideración de patrimoniales, con las limitaciones al derecho de propiedad, entre otras, derivadas de las previsiones de las Ley 5/2001, siendo las más significativas las siguientes:

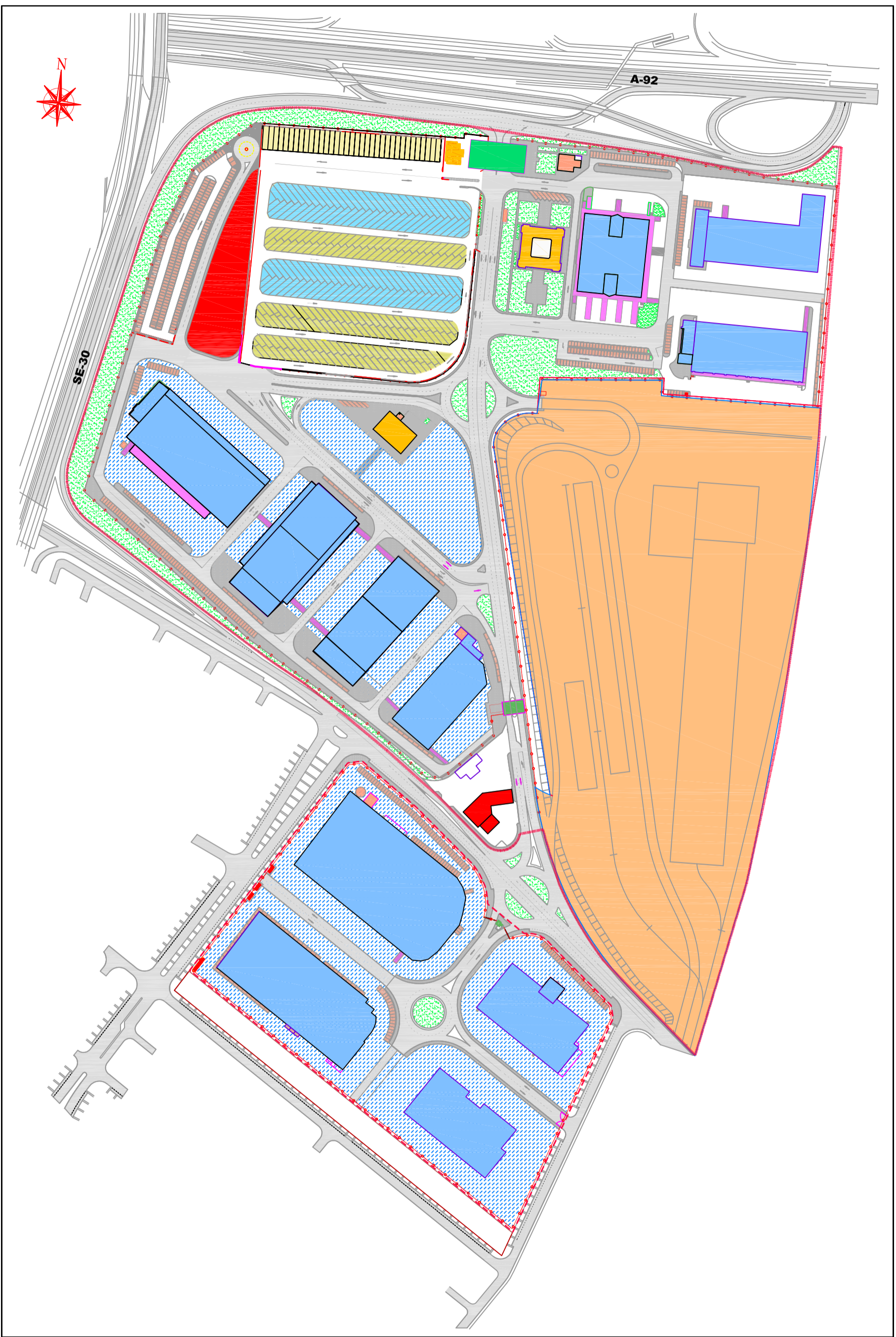
- Vinculación a las previsiones del presente plan funcional.
- Vinculación al Reglamento del Régimen Interior y de Servicio vigente en los términos previstos en el artículo 21.3 de la Ley.
- Sujeción al régimen de autorizaciones y licencias previsto en el artículo 21.4

## TABLA DE SUPERFICIES

<b>USOS</b>		<b>Superficie (m2)</b>	<b>%</b>
<b>Demanial</b>		<b>260.337,00</b>	<b>67,62%</b>
<b>Zona Dotacional</b>		<b>177.027,00</b>	<b>45,98%</b>
	P- 1	4.214,00	
	P- 2	32.951,00	
	P- 3	1.808,00	
	P- 5	129.450,00	
	C- 1	5.109,00	
	A- 5	3.495,00	
<b>Espacios Libres y Zonas Verdes</b>		<b>30.017,00</b>	<b>7,80%</b>
	EL- 1	18.817,00	
	EL- 2	5.320,00	
	EL- 3	5.880,00	
<b>Viario Estructurante</b>		<b>53.293,00</b>	<b>13,84%</b>
<b>Patrimonial</b>		<b>124.667,00</b>	<b>32,38%</b>
<b>Parcelas Logísticas</b>		<b>124.667,00</b>	<b>32,38%</b>
	A- 1	13.140,00	
	A- 2	8.068,00	
	A- 3	7.805,00	
	A- 4	5.743,00	
	C- 2	7.115,00	
	C- 3	10.374,00	
	C- 4	10.744,00	
	I- 1	17.554,00	
	I- 2	9.852,00	
	I- 3	14.444,00	
	I- 4	11.980,00	
	P- 4	7.848,00	
<b>TOTAL</b>		<b>385.004,00</b>	<b>100,00%</b>

## 6.6 Planos

1. Plano General
2. Plan de Utilización. Gestión del suelo



**LEYENDA**

- |  |   |  |                                 |  |                     |
|--|---|--|---------------------------------|--|---------------------|
|  | PARCELAS LOGÍSTICAS                     |  | TALLERES Y ESTACION DE SERVICIO |  | CONTROLES DE ACCESO |
|  | APARCAMIENTOS DE TURISMOS               |  | OFICINAS Y LOCALES DE SERVICIO  |  | CERRAMIENTO         |
|  | APARCAMIENTOS DE VEHÍCULOS INDUSTRIALES |  | ÁREA FERROVIARIA                |  | AMBITO DEL C.T.M.   |
|  | ESPACIOS LIBRES                         |  | VIALES                          |  |                     |



Centro de Transportes de Mercancías de Sevilla, S.A.  
CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

**CENTRO DE TRANSPORTES DE MERCANCIAS DE SEVILLA**

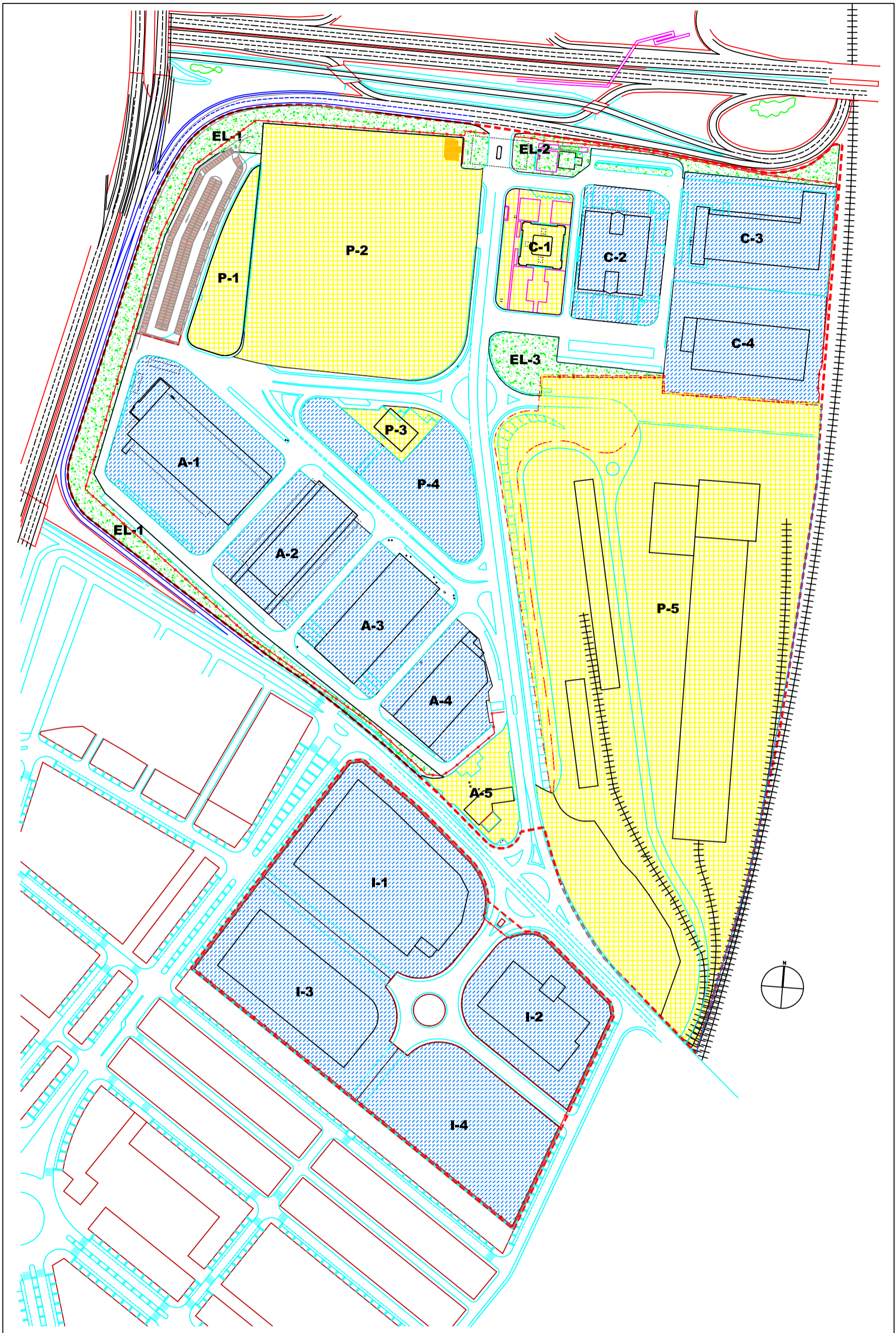
**PLANO GENERAL**

JULIO 2000

P.01 HOJA 1 DE 1

ESCALA 1/1.250





	PARCELAS LOGÍSTICAS
	PARCELAS DOTACIONALES
	ESPACIOS LIBRES
	RED VIARIA Y APARCAMIENTOS

	Agencia Pública de Puertos de Andalucía CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES
	PLAN FUNCIONAL DEL CENTRO DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS DE SEVILLA
P.03 HOJA 1 DE 1	PLAN DE UTILIZACIÓN GESTIÓN DEL SUELO
2,008	1/2.000

## **7 DEFINICIÓN FUNCIONAL SECTOR 2 : CTM Majarabique**

### **7.1 Estudios Previos**

La Junta de Andalucía ha venido promoviendo y desarrollando Estudios y Proyectos previos para el fomento y desarrollo de un Nuevo Nodo Logístico Norte en Sevilla.

*“Estudio de Viabilidad de un Centro de Transportes de Mercancías de Majarabique (Sevilla)”.*

Agencia Pública de Puertos de Andalucía – Junta de Andalucía. Julio de 2002. (Equipo redactor: SPIM).

Estudio realizado tras analizar la necesidad de un nuevo Centro de Transporte de Mercancías en las proximidades de Sevilla en el “Documento de Objetivos del Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración urbana de Sevilla”. En este estudio se comprobó la idoneidad de la localización del nuevo C.T.M. en el área de Majarabique.

*“Proyecto del Centro de Transportes de Mercancías de Majarabique (Sevilla). Avance del Plan Funcional.*

Agencia Pública de Puertos de Andalucía. Octubre de 2004. (Equipo redactor: SPIM).

Elaboración del Documento de Avance del Plan Funcional del Centro de Transporte de Mercancías de Majarabique, realizando un estudio previo del ámbito y sus condicionantes, un análisis de mercado de las actividades logísticas en la zona de influencia y una propuesta de ordenación funcional del C.T.M. de Majarabique.

*“Plan Especial de Delimitación de Reserva de Terrenos en la zona de Majarabique en T.M. de Sevilla y La Rinconada (Sevilla) para la implantación de un Centro de Transportes de Mercancías de Interés Autonómico”.*

Agencia Pública de Puertos de Andalucía – Junta de Andalucía. Junio de 2006. En tramitación

Elaboración del Documento del Plan Especial de Delimitación de Reserva de Terrenos en la zona de Majarabique en T.M. de Sevilla y La Rinconada (Sevilla) para la implantación de un Centro de Transportes de Mercancías de Interés Autonómico, con la finalidad de crear una reserva de terrenos para la actuación pública de implantación del Centro de transportes de Mercancías de Majarabique.

## **7.2 Análisis Urbanístico del ámbito**

### **7.2.1 Estudios y Documentos Urbanísticos de Carácter Supramunicipal**

#### **Plan de Ordenación Territorial de la Aglomeración Urbana de Sevilla**

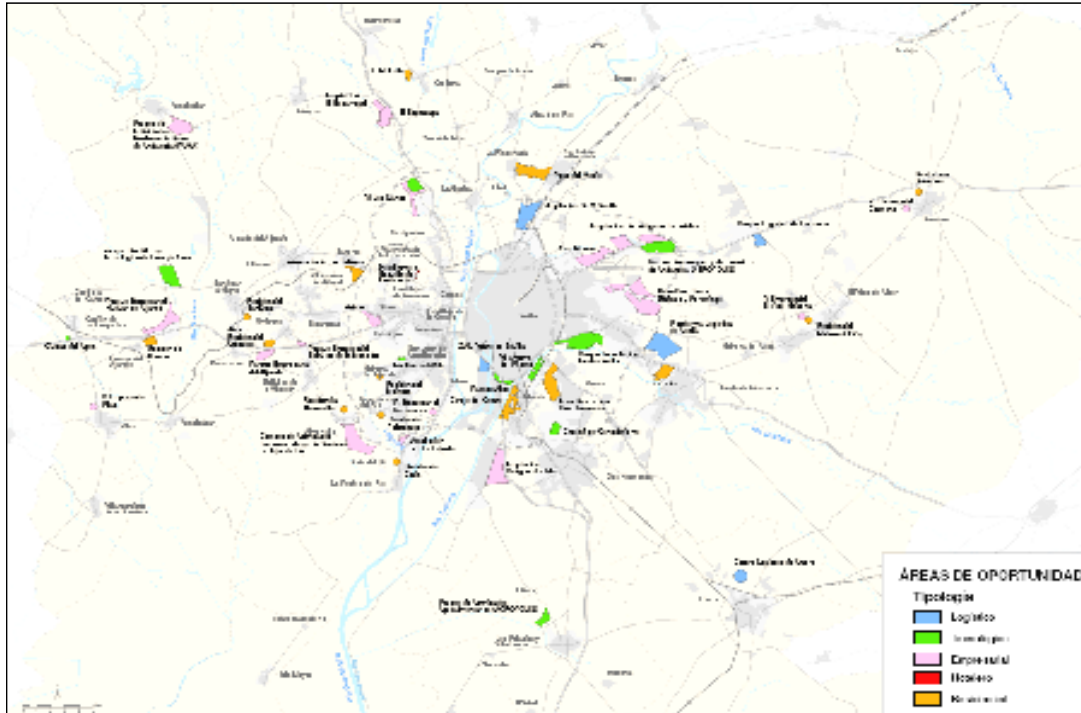
El Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Sevilla y su Informe de Sostenibilidad Ambiental se encuentran en periodo de información pública (durante la elaboración de este documento), conforme a la Resolución de la Consejería de Obras Públicas y Transportes de 17 de Octubre, publicada en el BOJA nº 212 de 26 de Octubre de 2007. Por Resolución de 3 de Diciembre de 2007, publicada en BOJA nº 252 de 26 de Diciembre de 2007.

Se identifican cinco Áreas de Oportunidad Logísticas en el entorno de la Aglomeración Urbana de Sevilla, estando situado el ámbito de estudio para la implantación del C.T.M. de Majarabique en un nodo de comunicaciones viarias y ferroviarias, tanto actuales como futuras, facilitando así la intermodalidad viaria-ferroviaria.

El Plan de Ordenación Territorial de la Aglomeración Urbana de Sevilla tiene previsto el desarrollo de un nuevo Centro Regional de Mercancías de Sevilla en el entorno de la estación ferroviaria de mercancías de Majarabique, área que considera como “zona de implantación de actividades de transporte y actividades complementarias”.

En una primera fase considera que la nueva Área Logística debe localizarse en suelos de La Rinconada y Sevilla, en la margen Oeste del ferrocarril, asegurando una correcta localización e implantación territorial con buena accesibilidad hacia el ferrocarril y hacia la nueva circunvalación SE-40.

La ubicación de la estación de carga ferroviaria y contenedores de La Negrilla posee en la actualidad unas condiciones inadecuadas para el desarrollo de la intermodalidad con el transporte de carretera, además de limitaciones físicas que impiden su futura ampliación.



Estos condicionantes aconsejan desde una perspectiva estratégica que dentro de la ordenación de los terrenos del nuevo Centro Regional de Transporte, se reserven suelos en cuantía y condiciones adecuadas para la nueva estación ferroviaria de contenedores y carga de mercancías. Las instalaciones actuales de la estación de La Negrilla se recalificarían para usos urbanos y equipamiento dotacional, de manera que la operación urbanística integral asegure la autofinanciación para su reubicación y traslado.

Las instalaciones del Centro Alimentario de Mercasevilla, como Centro Logístico de almacenaje, fraccionamiento y distribución de mercancías perecederas en el ámbito metropolitano, y también provincial y regional, presenta una localización excesivamente interior de la ciudad para considerar la necesidad de ser reubicadas hacia otra posición más externa y mejor comunicada respecto a la nueva red viaria. Los déficits de accesibilidad que presenta respecto de la red principal, y la imposibilidad de disponer de superficie residual para la ampliación de sus instalaciones, son factores adicionales que aconsejan realizar la reserva correspondiente de suelo para su futuro traslado. Propone como deseable su integración dentro de la nueva Área Logística del Norte, aprovechando los efectos sinérgicos que producirá la concentración de actividades de transporte basadas en la intermodalidad integrada.

## Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía (PISTA)

El Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del transporte en Andalucía 2007-2013 (PISTA), aprobado mediante el Decreto 457/2008, de 16 de septiembre, y publicado en el BOJA nº 205 del 15 de octubre de 2008, tiene 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 Objetivos y propuestas para el transporte de mercancías del PISTA son los siguientes:

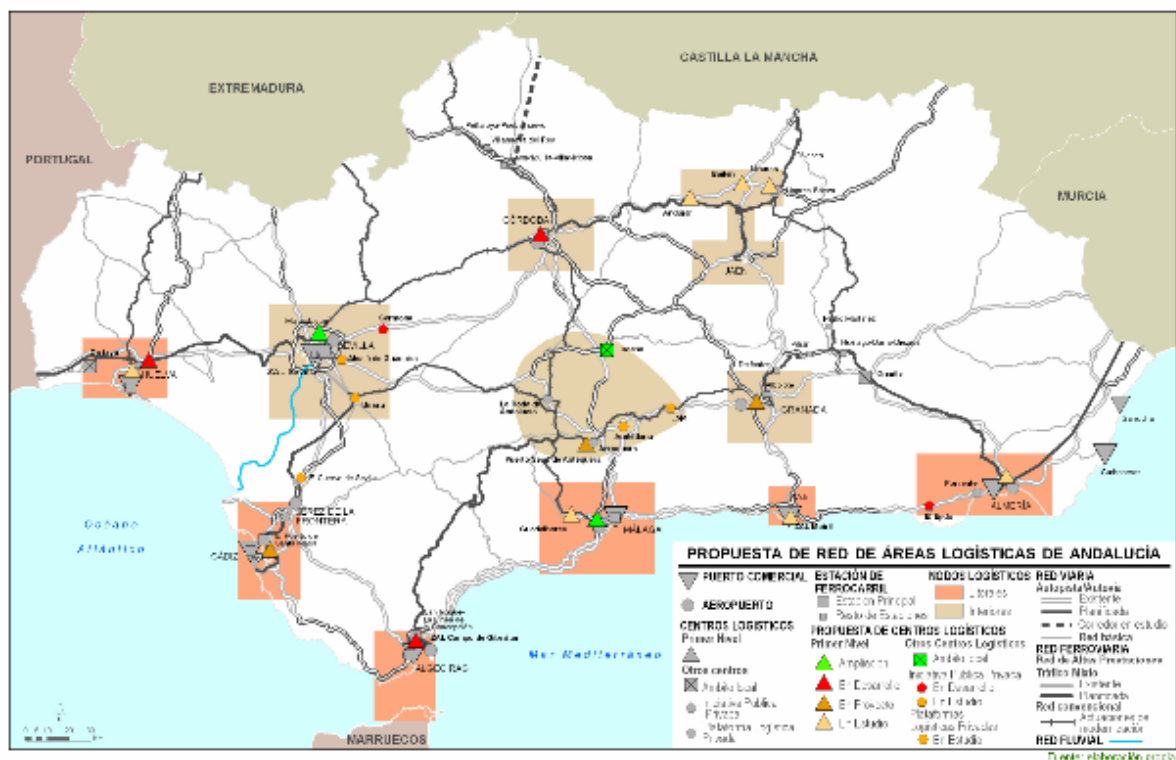
- Consolidar un sistema intermodal de transporte de mercancías, que actúe como factor al servicio del desarrollo territorial y productivo de Andalucía, garantizando el uso combinado de los modos más eficientes y dando prioridad al transporte ferroviario y marítimo frente a la carretera.
- Desarrollar 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 los operadores públicos y privados a las nuevas realidades y objetivos e impulsando la creación de operadores logísticos 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 comodidad 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 **Majarabique forma parte del Nodo Logístico de Sevilla definido en el PISTA**, que basa su principal núcleo de actividad en el puerto marítimo-fluvial de Sevilla y para el que determina la necesidad de establecer propuestas específicas para incentivar su relación con las actividades productivas de la aglomeración y mejorar la integración ambiental y urbana de las instalaciones. Majarabique supone, dentro de este nodo, el área con capacidad suficiente para realizar la ampliación del actual Centro de Transportes de Sevilla, el cual ha agotado sus instalaciones, y se suma al resto de áreas que complementan la oferta propuesta en el entorno de Sevilla, Plataforma Logística de Alcalá de Guadaíra y el Parque Logístico de Carmona.

## **Plan Especial de Delimitación de reserva de terrenos en la zona de “Majarabique” en T.M. de Sevilla y La Rinconada (Sevilla) para la implantación de un Centro de Transporte de Mercancías de Interés Autonómico.**

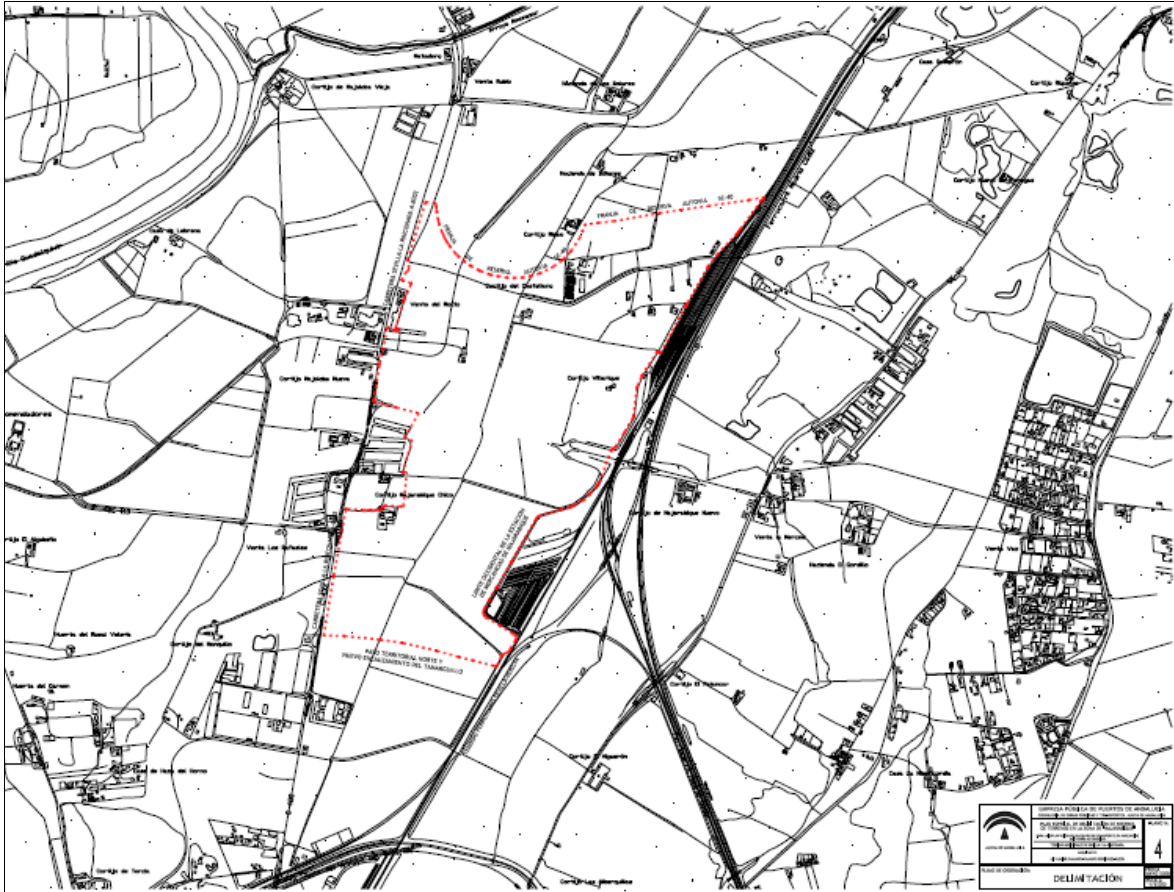
En Junio de 2006 la Agencia Pública de Puertos de Andalucía elaboró el “Plan Especial de Delimitación de Reserva de Terrenos en la zona de “Majarabique” en T.M. de Sevilla y La Rinconada (Sevilla) para la implantación de un Centro de Transportes de Mercancías de Interés Autonómico”. Mediante la Resolución de 6 de agosto de 2008, de la Dirección General de Urbanismo, dicho Plan quedó aprobado inicialmente y se acordó la apertura del período de información pública. Actualmente se encuentra en fase de aprobación definitiva.

La reserva de suelo se establece con el objetivo de implantar el Centro de Transporte de Mercancías de Majarabique de interés autonómico según el artículo 20 de la Ley 5/2001, de 4 de junio, por la que se regulan las Áreas de Transporte de Mercancías de la Comunidad Autónoma. De este modo, los suelos sujetos a al reserva se destinarán, tal como señala el Plan Director de Infraestructuras de Andalucía y los distintos documentos elaborados en el seno de la oficina de redacción del PGOU de Sevilla, a la creación de la nueva Área Logística Norte.

La delimitación propuesta por el “Plan Especial de Delimitación de Reserva de Terrenos en la zona de “Majarabique” en T.M. de Sevilla y La Rinconada (Sevilla) para la implantación de un Centro de Transporte de Mercancías de interés autonómico” presenta los siguientes límites.

- Al norte: por la franja de reserva de la futura autovía SE-40.
- Al Oeste: en sentido sur-norte por la carretera Sevilla-La Rinconada (A-8002), evitando la zona ocupada por la venta Lucio (Horno de Curro, parcela catastral .7000404TG3560S0001YM )
- Al Sur: por el Paso Territorial Norte y el nuevo encauzamiento del Tamarguillo.
- Al Este: en sentido norte-sur; el tendido ferroviario Madrid-Cádiz, el límite occidental de la estación de mercancías de Majarabique y el tendido ferroviario Sevilla-Huelva.

La superficie total encerrada es de 207 Has las cuales corresponden al municipio de Sevilla, 57 Has, y al municipio de La Rinconada, las restantes 150 Has.



## 7.2.2 Estudios y Documentos Urbanísticos en el Término Municipal de la Rinconada

### Plan General de Ordenación Urbanística de La Rinconada.

El documento urbanístico del “Plan General de Ordenación Urbanística (P.G.O.U.) de La Rinconada”, fue aprobado definitivamente mediante el Resolución de 8 de noviembre de 2007 de la Delegación Provincial de Sevilla, publicado en el BOJA Nº 46 de 3 de marzo de 2008.

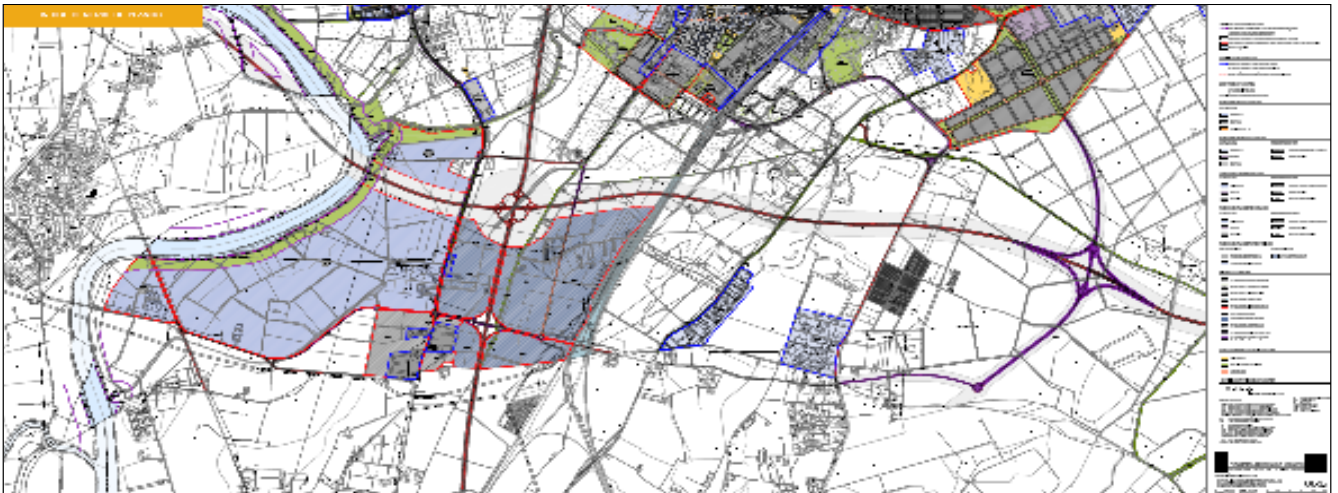
La propuesta de ordenación del término municipal de La Rinconada se formula a partir de dos conjuntos básicos de determinaciones: la previsión de la estructura de articulación territorial y la ordenación del Suelo No Urbanizable.

La previsión de la estructura de articulación territorial tiene por finalidad garantizar la inserción en el entorno metropolitano de los núcleos de población y actividades de La Rinconada y el adecuado funcionamiento de estos en relación al medio natural y/o rural circundante y a las infraestructuras de comunicaciones.



El P.G.O.U. de La Rinconada ha clasificado (Aprobación Inicial) los terrenos destinados al Centro de Transporte de Mercancías de Majarabique como Suelo Urbanizable No Sectorizado (SUNS).

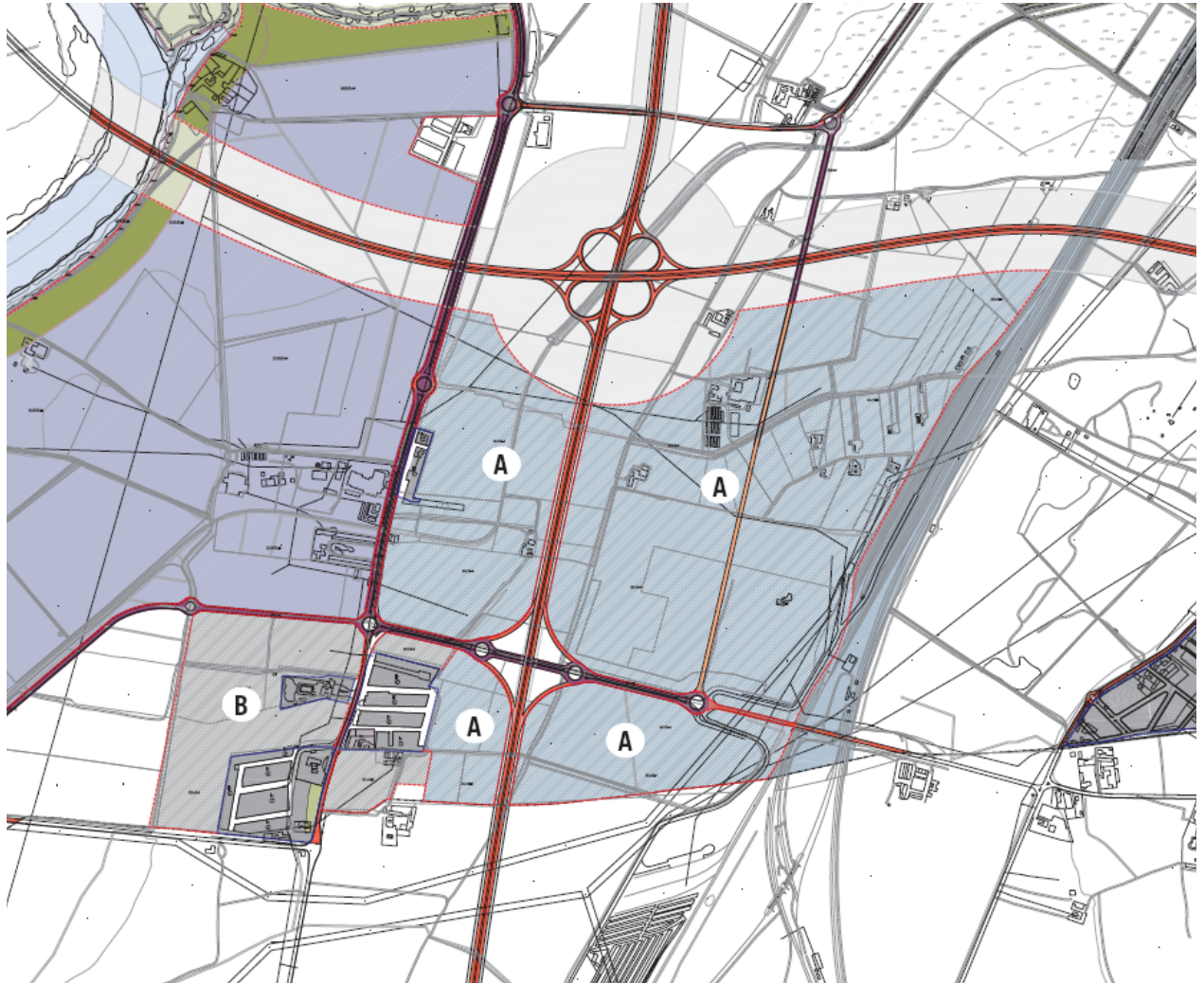
Los terrenos del Centro de Transporte de Mercancías de Majarabique se encuentran calificados por el PGOU de La Rinconada como NÚCLEO DE ACTIVIDAD PRODUCTIVA MAJARAVIQUE-NODO LOGÍSTICO NORTE.



- Nodo Logístico Norte (A), Esta área se encuentra dividida por las infraestructuras viarias en cuatro zonas independientes. Las dos zonas ubicadas más al Este pertenecen al ámbito para la implantación del C.T.M. de Majarabique.
- Entorno de los polígonos NACOISA Y Majarabique (B). Situados al Oeste del ámbito de estudio.

La vía distribuidora principal para permitir la accesibilidad zonal es el actual carretera A-8003 o “Carretera de Mercancías Peligrosas”, al ser la que relaciona las vías locales A-8002 y A-8005 con el Nuevo Acceso Norte y a través de este último con la SE-40.

Las actuaciones principales viarias para el entorno del ámbito son la propuesta de prolongación hacia el Sur de la carretera A-8004 desde la curva de “Los Solares” hasta la A-8003 y la duplicación de calzada de la A-8002 desde la A-8003 hasta el sur del núcleo de La Rinconada para poder soportar el tráfico pesado previsible generado por el C.T.M.



La superficie prevista permite la localización de los servicios públicos previstos para su funcionamiento como Centro Regional de Transporte de Mercancías, y de los Parques Empresariales Logísticos que permitan su diversificación funcional.

#### *Desarrollo mediante Planes Especiales*

- El desarrollo de las previsiones de este Plan en el Suelo Urbanizable No Sectorizado (SUNS) se hará mediante Plan Especial.

### **7.2.3 Estudios y Documentos Urbanísticos en el Término Municipal de Sevilla**

#### **Oportunidades y Estrategias para la Ordenación Urbana-Territorial de Sevilla**

El documento "Oportunidades y estrategias para la ordenación urbana-territorial de Sevilla del Nuevo Plan General Municipal de Ordenación" tiene previsto crear en la

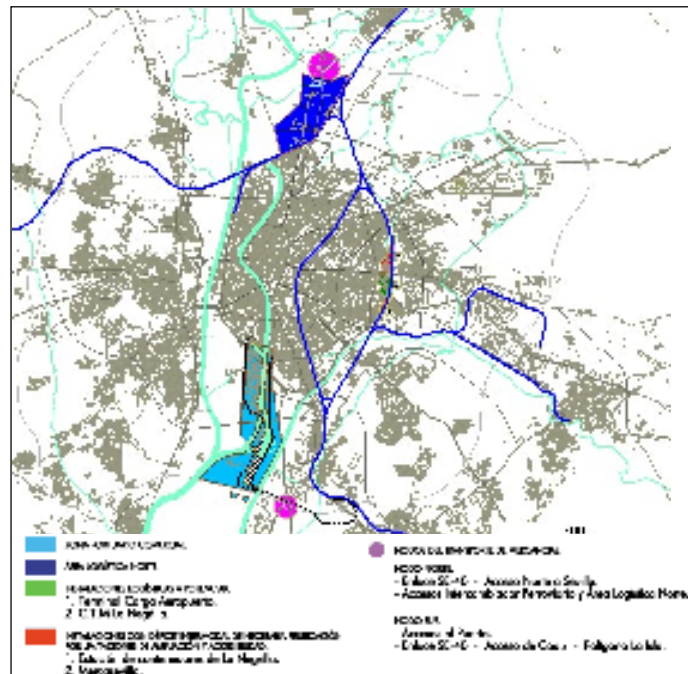
zona Norte de Sevilla una nueva Área Logística del Transporte así como la implantación en ella de espacios productivos complementarios.

En estos suelos considera que debe localizarse el nuevo Centro Regional de Mercancías por carretera, así como la nueva Plataforma Logística de Transporte de Mercancías apoyada en la estación ferroviaria de Majarabique. Este nuevo Centro de Transportes debería responder a los siguientes criterios:

- Garantía de accesibilidad general a las principales infraestructuras y comunicación con el resto de Centros del área Metropolitana.
- Favorecedor de la intermodalidad.
- Las parcelas de este nuevo Centro tendrán que disponer en su interior del espacio necesario par la carga y descarga de los vehículos.

Además se deberá establecer en esta área una reserva de suelos estratégicos para el desarrollo de las actividades específicas de intercambio de mercancías carretera-ferrocarril y para posibilitar la implantación de la industria agroalimentaria y de transformación de productos hortofrutícolas.

Este documento también propone integrar el nuevo Acceso Viario Norte a Sevilla desde la vega, así como realizar una reserva para las nuevas instalaciones de Mercasevilla y reordenar las actividades industriales dispersas.



## Plan General de Ordenación Urbanística de Sevilla

El Plan General de Ordenación Urbanística (P.G.O.U.) de Sevilla, aprobado el día 16 de julio de 2006 y publicado en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía de 7 de septiembre de 2006, ha clasificado la superficie objeto la nueva implantación del C.T.M. de Majarabique como Suelo Urbanizable No Sectorizado bajo la denominación SUNS-DMN-01 “NODO LOGÍSTICO NORTE”.

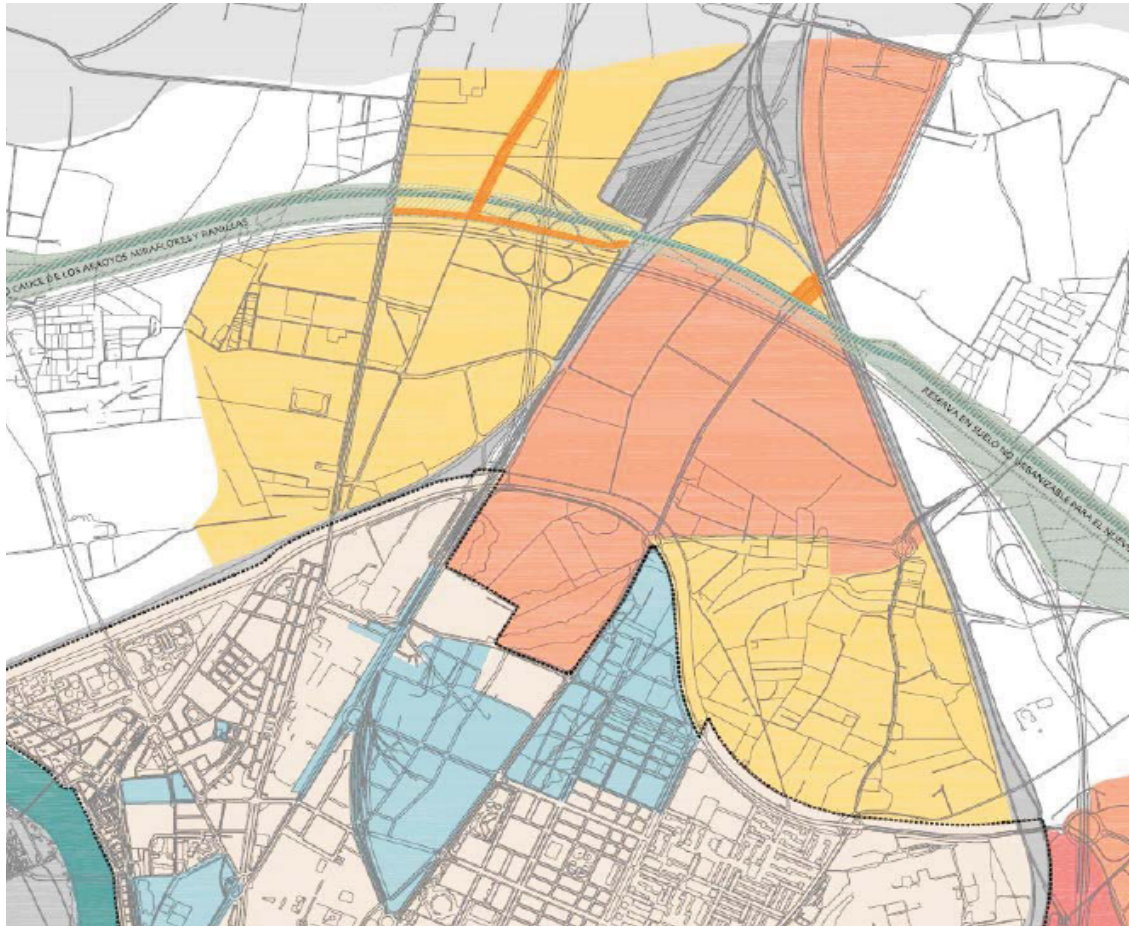
Establece como una de sus líneas prioritarias el impulso de “Sevilla Nodo Logístico” dada la posición geoestratégica del municipio de chamela e intercambiador entre el arco Mediterráneo y el Arco Atlántico y con el Norte de África.

Supone concentrar las actividades relacionadas con el transporte de mercancías en dos nodos principales: el Puerto (Área Logística Sur), el Área Logística Norte, especializadas en la intermodalidad entre ferrocarril y carretera.

El P.G.O.U. de Sevilla establece que su desarrollo se hará mediante un Plan Especial.

Los Usos Pormenorizados establecidos por El Plan General de Ordenación Urbanística de Sevilla para el C.T.M. de Majarabique son:

- Centro Regional de Transporte de Mercancías.
- Una Nueva Estación de Contenedores en Majarabique.
- Ampliación de la terminal para Centros Logísticos Intermodales y depósitos comerciales.
- Centro de fraccionamiento y distribución de mercancías.
- Parques logísticos de distribución y transformación.
- Centro de seguridad de mercancías peligrosas.
- Nuevas instalaciones de la unidad alimentaria de Mercasevilla.
- Parque agroalimentario.



— Sistemas Generales de Carácter Metropolitano o Singular

— Delimitación Transitoria de la Zona de Servicio del Puerto  
 (Disposición Transitoria Final Apartado 1)

— Delimitación Transitoria del Sistema General Ferroviario  
 (Disposición Transitoria Final Apartado 2)

**SUELO URBANO**

- Suelo Urbano Consolidado
- Suelo Urbano No Consolidado
- Limite del Suelo Urbano

**SUELO URBANIZABLE**

- Suelo Urbanizable Transitorio
- Suelo Urbanizable Ordenado
- Suelo Urbanizable Sectorizado
- Suelo Urbanizable No Sectorizado

**SUELO NO URBANIZABLE**

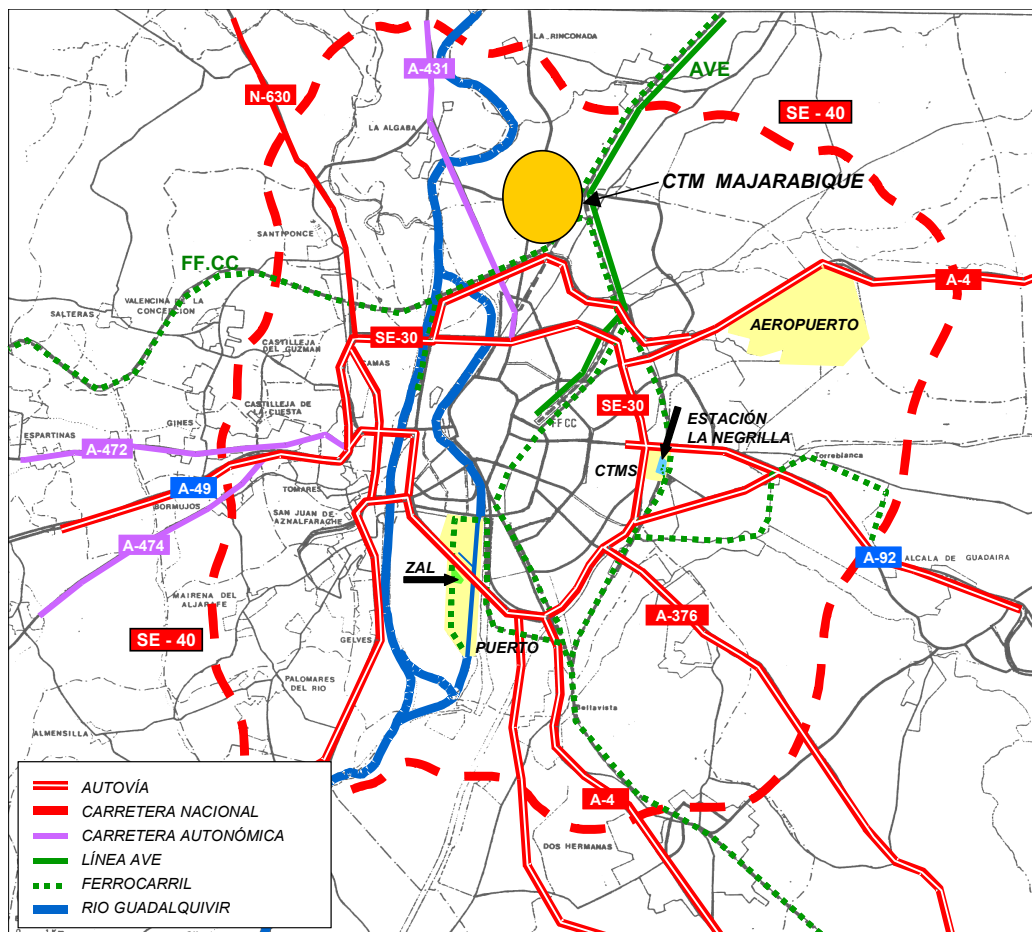
- Suelo No Urbanizable

## 7.3 Descripción del Ámbito de Actuación

### 7.3.1 Entorno Territorial de la Actuación

Sevilla dispone en la actualidad de tres centros logísticos situados en el entorno Oeste – Sur de la ciudad, todos ellos apoyados por el anillo formado por la SE-30:

- Centro Logístico del Aeropuerto al Oeste, en las proximidades del Aeropuerto de Sevilla, de San Pablo.
- Centro de Transporte de Mercancías de Sevilla, al Suroeste de la ciudad. Dispone en su inmediación de la estación ferroviaria de La Negrilla. Actualmente ha llegado a su límite de capacidad.
- Zona de Actividades Logísticas ZAL del Puerto de Sevilla, en el lado Sur y junto al Puerto de Sevilla.



### 7.3.2 Localización y Delimitación del ámbito

(Ver plano de Información I.1. “Localización y Delimitación”)

El ámbito del Centro de Transportes de Mercancías de Majarabique se localiza al norte de la ciudad de Sevilla, entre las infraestructuras de comunicación planificadas del Paso Territorial Norte SE-35 y la Autovía SE-40.

La delimitación del ámbito del futuro C.T.M. de Majarabique está definida por el “Plan Especial de Delimitación de Reserva de terrenos en la zona “Majarabique” en T.M. de Sevilla y La Rinconada (Sevilla) para la implantación de un Centro de Transporte de Mercancías de Interés Autonómico”, de 207’27 Has.

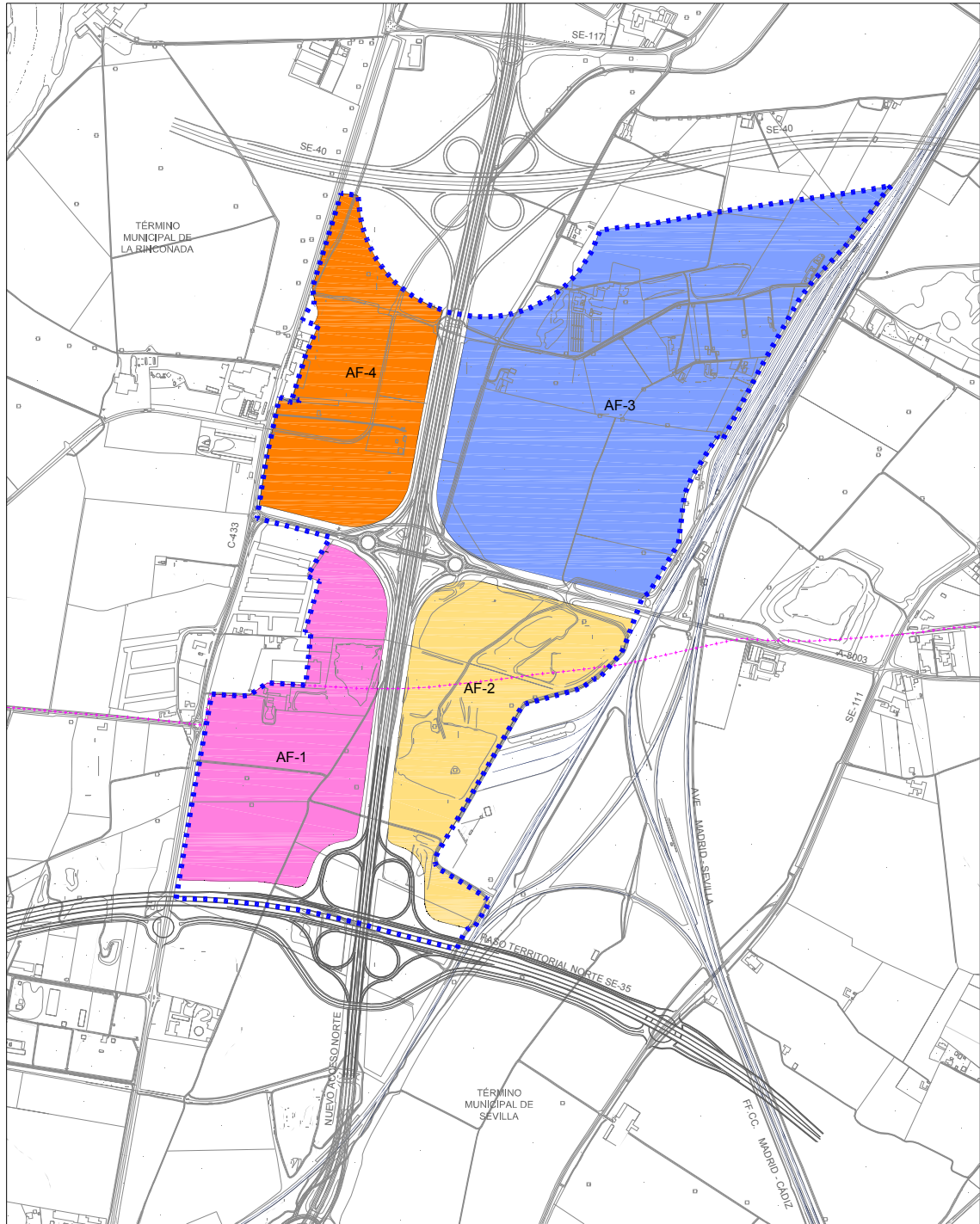
Esta delimitación pertenece a dos términos municipales: Término Municipal de La Rinconada, parte norte, donde se sitúa la mayor parte de su superficie con un área de 150’61 Has, y Término Municipal de Sevilla, parte sur, con una área menor de 56’66 Has.

Sus límites globales vienen definidos por el proyectado del Paso Territorial Norte SE-35 y el nuevo encauzamiento del Tamarguillo, por el Sur; la franja de reserva de la futura Autovía SE-40, por el Norte; la carretera C-433 y los usos y edificaciones existentes ligados a ésta evitando la zona ocupada por la Venta Lucio (Horno de Curro), por el Oeste; y la línea ferroviaria Madrid-Sevilla y la estación ferroviaria de Majarabique, por su lado Este.

El ámbito está dividido por las infraestructuras viarias existentes en cuatro Áreas Funcionales diferenciadas:

- **ÁREA FUNCIONAL (AF-1)**; situada al suroeste del ámbito de 33’96 Has. Se encuentra entre los T.M. de Sevilla y La Rinconada y cuyos límites vienen definidos por: la carretera A-8003, al norte; el Nuevo Acceso Norte a Sevilla, al este; el nuevo encauzamiento del Río Tamarguillo y el futuro Paso Territorial Norte SE-35, al sur; y la carretera C-433 La Rinconada-Sevilla y los terrenos de los polígonos existentes (NACOISA y otros), al Oeste.
- **ÁREA FUNCIONAL (AF-2)**; situada al sureste del ámbito de 30’95 Has, perteneciente a los términos municipales de Sevilla y de La Rinconada. Limita al Norte con la carretera A-8003 (denominada “Carretera de Mercancías Peligrosas”); al Este, con el trazado ferroviario Sevilla-Huelva; al Sur, con el nuevo encauzamiento del Río Tamarguillo y el futuro Paso Territorial Norte SE-35; y al Oeste, con el Nuevo Acceso Norte a Sevilla.

## ESQUEMA DE ÁREAS FUNCIONALES





- **ÁREA FUNCIONAL (AF-3)**; se sitúa al noreste del ámbito, en el término municipal de La Rinconada, con una superficie de 81'09 Has. Sus límites son: al Norte, la franja de reserva de la futura Autovía SE-40; al Este, la estación ferroviaria de Majarabique; al Sur, la carretera A-8003; y al Oeste, el Nuevo Acceso Norte a Sevilla.
- **ÁREA FUNCIONAL (AF-4)**; se localiza al noroeste del ámbito con una superficie de 29'34 Has y perteneciente en su totalidad al término municipal de La Rinconada. Limita al Norte con el área de reserva para la futura Autovía SE-40, al Este con el Nuevo Acceso Norte a Sevilla, al Sur con la carretera A-8003 y al Oeste con la carretera A-433 La Rinconada-Sevilla y la zona de Venta Lucio

		Superficie (Has)	%
<b>Áreas Funcionales</b>		<b>175,35</b>	<b>84,60%</b>
	AF-1	33,96	16,38%
	AF-2	30,96	14,93%
	AF-3	81,09	39,12%
	AF-4	29,34	14,15%
<b>Redes Territoriales</b>		<b>31,92</b>	<b>15,40%</b>
		<b>207,27</b>	<b>100,00%</b>

### 7.3.3 Estructura Viaria Territorial

#### 7.3.3.1 Accesibilidad

(Ver plano de Información I.2. “Situación actual e infraestructuras de comunicación”)

La accesibilidad viaria a los suelos para la implantación del Centro de Transporte de Mercancías de Majarabique se efectúa actualmente por el Nuevo Acceso Norte a Sevilla, a través de la carretera A-8003, denominada “Carretera de Mercancías Peligrosas”, que conecta las carreteras C-433 y SE-111, y desde la red de caminos existentes de acceso a los terrenos de cultivo.

La inmediatez de la línea ferroviaria existente Madrid-Sevilla-Cádiz, vía convencional de doble trazado, su desdoblamiento a partir de esta en la vía Sevilla-Huelva y la estación de mercancías ya existente de Majarabique dotan al ámbito de una muy buena posible accesibilidad y conectividad ferroviaria.

#### 7.3.3.2 Infraestructuras de comunicación existentes

(Ver plano de Información I.2. “Situación actual e infraestructuras de comunicación”)

Existe una red de alta capacidad existente en el entorno territorial y urbano de Sevilla:

- Infraestructuras viarias:
  - SE-30: Es la vía de circunvalación de Sevilla.
  - Ronda Supernorte SE-020: Es la ampliación de la SE-30 en su parte Norte. Conecta la SE-30 con la autovía A-4.
  - A-4: Autovía de Andalucía. Es la conexión de Sevilla con el centro de la península y con Cádiz. A su paso por Sevilla tiene conexión directa con la SE-30 y con la Ronda Supernorte.
  - A-92: Autopista entre Sevilla y Granada.
  - A-49: Autopista que conecta Sevilla con Huelva. Tanto la A-92 como la A-49 tienen conexión directa con la S-30, que a su vez conecta con la Ronda Supernorte.
  - Nuevo Acceso Norte a Sevilla: Su trazado completo propuesto en el proyecto une la carretera entre La Rinconada y San José de La Rinconada con Sevilla. Constituye el eje principal de conexión de la ciudad con los núcleos de La Rinconada y San José de La Rinconada, y con el sistema viario de carreteras que confluyen en Alcalá del Río. La redacción del proyecto constructivo del tramo se finalizó en Febrero de

- 2.003 y actualmente está finalizado el tramo entre la SE-020 y la carretera SE-117.
- Carretera C-433: Une el municipio de La Rinconada con Sevilla. El P.G.O.U de La Rinconada prevé es desdoblamiento de esta carretera.
  - Carretera SE-111: Discurre al Este del ámbito y une los núcleos de Los Rosales-Sevilla. Su trazado es sensiblemente paralelo a la línea ferroviaria Madrid-Cádiz hasta la estación de Majarabique, continuando en paralelo a la línea Sevilla-Huelva.
  - Carretera A-8003 (denominada “Carretera de Mercancías Peligrosas”): Une las carreteras C-433 La Rinconada-Sevilla y SE-111 Los Rosales-Sevilla.
- Infraestructuras ferroviarias:
    - Línea Madrid-Cádiz, de doble vía convencional. Al sur de la estación de Majarabique se bifurca en el ramal Sevilla-Huelva y Madrid-Sevilla-Cádiz.
    - Estación de Majarabique, apoyada en la línea Madrid Cádiz por su lado oeste.
    - Paralelo a la línea Madrid-Cádiz, en su lado oriental, se encuentra el trazado de la línea de Alta Velocidad, Ave Madrid-Sevilla.

### 7.3.3.3 Infraestructuras de comunicación futuras

(Ver plano de Información I.2. “Situación actual e infraestructuras de comunicación”).

Las nuevas Infraestructuras viarias de alta capacidad proyectadas para el entorno territorial de la aglomeración urbana de Sevilla van a conformar los límites norte y sur del ámbito. Éstas son:

- La Autovía de Circunvalación SE-40: Autovía de gran capacidad, cuyo objetivo es solucionar los problemas que afectan al tráfico de paso entre los principales itinerarios de la Red de Interés General del Estado, cuyas deficiencias se concentran en la SE-30. Se plantea un enlace con el nuevo Acceso Norte a Sevilla. Prevista su inauguración para antes del 2011.
- El Nuevo Paso Territorial Norte, SE-35: Situado entre Santiponce y la autovía de Andalucía. Sirve de conexión entre el corredor de la carretera de Mérida y la red viaria Noroccidental del área Metropolitana, con la autovía Madrid-Sevilla y el nuevo Acceso Norte a Sevilla. Este paso tiene conexión con el nuevo Acceso Norte a Sevilla desde la margen izquierda del

Guadalquivir, estableciéndose una mejora notable en la accesibilidad urbana y metropolitana. Se distinguen dos tramos diferenciados:

- El tramo entre Santiponce y el enlace con el Acceso Supernorte, como eje distribuidor transversal del Nuevo Acceso Norte.
- El tramo entre el enlace con la prolongación Norte de la SE-30 y la autovía de Andalucía que completa la accesibilidad del nuevo paso, al conectar de forma directa los flujos metropolitanos del corredor del aeropuerto con el Acceso Norte.
- El Nuevo Paso Territorial Norte se encuentra incluido en el documento “Oportunidades y Estrategias para la ordenación urbana - territorial de Sevilla” y en el Plan General de Ordenación Urbanística del Municipio de Sevilla.
- Prolongación del Nuevo Acceso Norte: Descrito anteriormente en el punto 2.3.1. y del que falta por ejecutar el tramo comprendido entre la carretera SE-117 y su extremo norte, en prolongación al ya ejecutado (actualmente se encuentra en fase de estudio informativo).
- En cuanto a las infraestructuras de comunicación ferroviarias actualmente se encuentra en fase de proyecto el trazado de alta Velocidad en el enlace ferroviario existente en el límite sureste del ámbito, no afectando al mismo de manera relevante.

#### 7.3.4 Infraestructuras de Servicios Existentes

(Ver plano de Información I.3. “Infraestructuras de servicio existentes”)

En el ámbito e inmediaciones del C.T.M. de Majarabique se localizan las siguientes infraestructuras básicas de redes de servicio:

- En lo que respecta al **abastecimiento de agua potable** existe una arteria de alimentación (diámetro 500 mm.) que discurre paralela a la carretera A-8002 (Sevilla - La Rinconada - Alcalá del Río). Esta conducción conecta, desde la zona de la dársena del Guadalquivir, junto al Parque de San Jerónimo, el segundo cinturón de distribución de Sevilla (diámetro 800 mm.) con los depósitos de La Rinconada.
- En lo referente al **saneamiento de aguas residuales** el área está afectada por un colector que cruza el ámbito en dirección aproximada norte-sur. Es

un colector general perteneciente a EMASESA de 700 mm. de diámetro de polietileno reticulado con fibra de vidrio que discurre por gravedad siguiendo la traza de la vía pecuaria del Cordel de Brenes. El origen de este colector general se sitúa, aguas arriba, junto a la carretera A-8003, en una cámara de rotura de carga donde acometen las redes de impulsión que proceden de San José - La Rinconada y desde el núcleo de El Gordillo.

Este colector es relativamente reciente, puesto en servicio en diciembre de 2.000, y en su dimensionamiento se han tenido en cuenta los crecimientos residenciales correspondientes a la unión física de San José y La Rinconada.

Las aguas vierten al sur en la Estación Depuradora de Aguas Residuales (EDAR) de San Jerónimo, situada junto a la SE-20 en el extremo norte de la ciudad de Sevilla.

- Las **redes eléctricas de Alta Tensión** existentes en el área suponen un condicionante claro. La zona central de los suelos es cruzada por dos tendidos de alta tensión aéreos, de doble circuito, con una tensión nominal de 132 KV, que interconectan las subestaciones transformadoras de Empalme (en Sevilla), Alcalá del Río, Cantillana, Alcores (Sevilla) y Santiponce. La primera pareja cruza en sentido oeste-sudeste interconectando las subestaciones de Santiponce y Alcores, y la segunda, discurre paralela a la plataforma del ferrocarril Madrid -Sevilla, adentrándose en el casco urbano de Sevilla para acometer a la subestación Empalme, en San Jerónimo. Por otra parte, existe una derivación en alta tensión 66 kv, en dirección aproximada norte-sur, que discurre cerca del límite occidental del ámbito, desde la subestación Empalme hasta conectar en punta con dos subestaciones transformadoras, la primera, situada en la estación de mercancías de Majarabique y, la segunda, derivación que llega hasta la subestación de Alcalá del Río.
- Las **infraestructuras de telecomunicaciones**. Las centrales de telecomunicaciones de la capital se interconectan con las de la zona norte de Sevilla a través de canalizaciones y tendidos aéreos que discurren en general aprovechando el trazado de las carreteras secundarias del ámbito municipal; fundamentalmente la carretera Sevilla - Brenes (A-8006), la carretera A-8001 (San José - La Rinconada) y la carretera A-8002 (La Rinconada - Alcalá del Río).
- Las **redes de gas natural**. Junto a la carretera A-8002 discurre una red de gas natural de media presión tipo "A" de 12" de diámetro. Esta canalización subterránea acomete a la azucarera existente en San José de La Rinconada y recorre en paralelo a la traza del Cordel de Brenes, y en

paralelo al colector existente. Cruza el ámbito en su parte sureste, de manera transversal, bordeando las instalaciones existentes hasta la línea ferroviaria, y a partir de ese punto discurre en paralelo a ella.

- **Obras hidráulicas existentes para el regadío.** Una de las acequias derivadas del Canal del Valle Inferior, con una traza aproximada este-oeste cruza la zona central del ámbito. Esta acequia pertenece a la Comunidad de Regantes del Valle Inferior y es empleada para abastecer concesiones de riego.

### 7.3.5 Usos del Suelo y Preexistencias

(Ver plano de plano de Información I.2. “Situación actual e infraestructuras de comunicación”).

El ámbito para la implantación del C.T.M. de Majarabique tiene actualmente los siguientes Usos del Suelo y Preexistencias:

#### Usos del Suelo

El uso mayoritario actual de los suelos del ámbito para el Centro de Transportes de Mercancías de Majarabique es el agrícola y concretamente los herbáceos en regadío. Sin perjuicio de lo anterior, dentro del Área existen otros usos primarios y urbanos, destacando entre los primeros las explotaciones de gravas y los viveros; y entre los segundos, las instalaciones de restauración y algunas viviendas y actividades productivas.

#### Preexistencias

El Ámbito se encuentra en su mayor parte no edificado. Las edificaciones existentes, suelen ir asociadas a la actividad agrícola que se desarrolla en estos suelos en la actualidad, sin embargo la implantación de diversos invernaderos ha favorecido el uso construcciones de carácter provisional.

Ligado fundamentalmente a la carretera C-433 se desarrollan una serie de usos y edificaciones ligadas a actividad productiva, logística e industrial, con carácter de fachada y desde la que se nutren de accesibilidad. Estas edificaciones y su estructura parcelaria correspondiente han quedado en su mayor parte excluidas del ámbito.

### **7.3.6 Características Físicas**

El ámbito de estudio posee las siguientes características físicas:

#### **Topografía**

El ámbito de actuación presenta una topografía prácticamente llana con suaves pendientes inferiores al 2% en el interior. El terreno oscila aproximadamente desde la cota + 10'5 m. en la parte central y sur del ámbito, siendo próxima a los 8,50-9,00 metros al noroeste.

#### **Hidrología**

En los terrenos no existen cauces naturales de importancia que condicionen la ordenación del C.T.M. de Majarabique, salvo el Río Tamarguillo del que ya existe un proyecto para su encauzamiento.

Dado el uso principal actual del suelo, cultivos de herbáceos de regadío, el ámbito presenta una red de canalizaciones y acequias para la distribución de agua de regadío.

#### **Encauzamiento del Río Tamarguillo**

Para el Río Tamarguillo existe el proyecto del nuevo encauzamiento, "Proyecto del Nuevo Cauce de los Arroyos Tamarguillo y Ravilla" (Ministerio de Fomento), que discurre paralelo del límite Norte del Nuevo Paso Territorial Norte SE-35. Se asocia al encauzamiento una banda verde de 100 m. aproximadamente de ancho.

El trazado del encauzamiento del Río Tamarguillo y el nuevo Paso Territorial Norte Se-35 conforma el límite Sur de los terrenos reservados para la implantación del C.T.M. de Majarabique.

### **7.3.7 Características Ambientales**

Los suelos objeto del presente documento se localizan entre dos Unidades Ambientales de las delimitadas en el Estudio de Impacto Ambiental del Plan General de Ordenación Urbanística de Sevilla. Estas Unidades son: Vega No Inundable y Terraza Extensivo.

## El Vega No Inundable

- **Localización.** Al oeste de los suelos objeto del Área de Reserva, fundamentalmente entre el límite oeste de la misma y la carretera A.8002 Sevilla-Alcalá del Río.
- **Descripción.** Se corresponde con suelos de la vega del río Guadalquivir que no sufren inundación, bien por su topografía (cota >12 snm) o bien por los muros de defensa ejecutados.

La topografía de la zona es completamente plana, con diferencias entre extremos inferiores a 1 metro.

Los materiales que conforman la zona están constituidos por arenas y limos fundamentalmente, con algunos niveles arcillosos. Son terrenos muy fértiles y su resistencia ante la inundación superficial se debe a que son zonas llanas relativamente elevadas.

La zona pertenece al sistema acuífero Aluvial del Guadalquivir.

El desarrollo de la actividad agrícola ha transformado el paisaje de forma evidente, anulando casi por completo la presencia de vestigios naturales.

- **Calidad ambiental.** Alta, puesto que son los suelos de mayor calidad agrológica de todo el término municipal y juega un papel importante como parte de la vega del río Guadalquivir.

## Terraza Extensivo:

- **Localización.** Al este de los suelos objeto del Área de Reserva, fundamentalmente entre la carretera A.8002 Sevilla-Alcalá del Río y el límite este de la zona.
- **Descripción.** Está constituida por usos agrícolas muy homogéneos y de grandes parcelas.

La topografía de la zona es completamente plana, con diferencias entre extremos inferiores a 1m. Los suelos: entisoles, alfisoles y la asociación alfisol-vertisol poseen una aptitud agrícola entre alta y moderada.

Desde el punto de vista hidrológico bajo estos materiales se conforma un acuífero libre, permeable por porosidad, perteneciente al acuífero Sevilla-Carmona.



Paisajísticamente es una zona muy antropizada en la que se mezclan usos agrícolas con algunos usos urbanos. La única vegetación que resta es la adaptada a entornos agrarios y usos urbanos.

- **Calidad ambiental.** Baja, dada la calidad agrológica comparativa del suelo respecto al resto del término municipal.

En los terrenos del C.T.M. de Majarabique discurren dos Vías Pecuarias con dirección Norte – Sur.

#### **Vereda del Vado de Doña Luisa.**

Su trazado, en el entorno del C.T.M., coincide con la carretera C-433 y posee una anchura de 37,61 m. El trazado no afecta al C.T.M. por encontrarse fuera de los límites del ámbito.

#### **Cordel de Brenes-Cantillana.**

Atraviesa el ámbito de Norte a Sur y posee una anchura de 37,61 m.

### **7.3.8 Servidumbre y Afecciones**

Sobre el ámbito del Área de Reserva se producen las siguientes servidumbres y afecciones a la ordenación, urbanización y edificación del C.T.M. de Majarabique:

#### **Vías Pecuarias:**

- **Vereda del Vado de Doña Luisa.** Coincidente con la carretera C-433, La Rinconada-Sevilla. Prevista parcialmente su desafectación en el Plan General de Ordenación Urbanística desde el límite sur del ámbito hasta el Paso Territorial Norte. El resto, considerada como no afectada por el planeamiento, deberá quedar protegida o alterar su trazado por el procedimiento legalmente previsto.
- **Cordel de Brenes-Cantillana.** Prevista parcialmente su desafectación en el Plan General de Ordenación Urbanística desde el límite sur del ámbito hasta el Paso Territorial Norte. El resto, considerada como no afectada por el planeamiento, deberá quedar protegida o alterar su trazado por el procedimiento legalmente previsto.

## Servidumbres y afecciones viarias:

La Ley 8/2001 de Carreteras de Andalucía, de 12 de Julio, establece para la protección de las carreteras cuatro zonas diferenciadas:

- **Artículo 12: Zona de Dominio Público Adyacente:**

La zona de dominio público adyacente a las carreteras está formada por dos franjas de terreno, una a cada lado de las mismas, de ocho metros de anchura en las vías de gran capacidad, y de tres metros de anchura en las vías convencionales, medidos en horizontal desde la arista exterior de la explanación y perpendicularmente a la misma.

- **Artículo 54: Zona de Servidumbre Legal:**

La zona de servidumbre legal de las carreteras consiste en dos franjas de terreno, una a cada lado de las mismas, delimitadas interiormente por la zona de dominio público adyacente y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación, y a una distancia de veinticinco metros en vías de gran capacidad y de ocho metros en las vías convencionales, medidos en horizontal y perpendicularmente desde las citadas aristas.

- **Artículo 55: Zona de Afección:**

La zona de afección de las carreteras consiste en dos franjas de terreno, una a cada lado de las mismas, delimitadas interiormente por la zona de servidumbre legal y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación y a una distancia de cien metros en vías de gran capacidad, de cincuenta metros en las vías convencionales de la red autonómica y de veinticinco metros en el resto de las carreteras, medidos en horizontal y perpendicularmente desde las citadas aristas.

- **Artículo 56: Zona de No Edificación:**

La zona de no edificación de las carreteras consiste en dos franjas de terreno, una a cada lado de las mismas, delimitadas interiormente por las aristas exteriores de la calzada y exteriormente por dos líneas paralelas a las citadas aristas y a una distancia de cien metros en las vías de gran capacidad, de cincuenta metros en las vías convencionales de la red autonómica y de veinticinco metros en el resto de las carreteras, medidos en horizontal y perpendicularmente desde las citadas aristas.

En aquellos lugares en los que el borde exterior de la zona de no edificación quede dentro de las zonas de dominio público adyacente o de servidumbre legal, dicho borde coincidirá con el borde exterior de la zona de servidumbre legal.

## Servidumbres y afecciones ferroviarias:

El Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres establece las limitaciones en relación con los terrenos inmediatos al ferrocarril:

- **Artículo 280:**

**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 281:**

**Zona de Servidumbre:** Terrenos delimitados exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación, a una distancia de 20 m., medidos en horizontal y perpendicularmente al carril exterior de la vía férrea desde las aristas exteriores de la explanación.

**Zona de Afección:** Delimitada exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación, a una distancia de 50 m., medidos en horizontal y perpendicularmente al carril exterior de la vía férrea desde las aristas exteriores de la explanación.

**Zona de No Edificación:** Delimitada exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación, a una distancia de 70 m., medidos en horizontal y perpendicularmente al carril exterior de la vía férrea desde las aristas exteriores de la explanación.

- **Artículo 282:**

En suelo calificado como urbano, por el correspondiente planeamiento urbanístico, las distancias establecidas en capítulos anteriores para la protección del ferrocarril serán de 5 m. para la zona de dominio público, 8 m. para la de servidumbre y 25 m. para la de afección, contados en todos los casos desde las aristas exteriores de la explanación.

## Abastecimiento de agua potable:

No supone ninguna afección al estar todas las conducciones fuera del ámbito de estudio.

### **Saneamiento y depuración:**

En todo momento se cumplirá o dispuesto por la Ley 29/1985, Ley de Aguas y por el Reglamento de Dominio Público Hidráulico, así como por las determinaciones de la autoridad ambiental

### **Zona de seguridad de los tendidos eléctricos:**

Zona de seguridad a una distancia de 5 metros medidos a ambos lados de los conductores existentes. Los tendidos podrían ser trasladados de ubicación, manteniendo la afección en la nueva canalización.

### **Telecomunicaciones:**

Los condicionantes de las infraestructuras de telecomunicaciones son los recogidos en la legislación vigente, LEY 32/2003, de 3 de noviembre, General de Telecomunicaciones y por el REAL DECRETO 401/2003, de 4 de abril, por el que se aprueba el “Reglamento Regulator de las Infraestructuras Comunes de Telecomunicaciones para el Acceso a los Servicios de Telecomunicación en el Interior de los Edificios y de la Actividad de Instalación de Equipos y Sistemas de Telecomunicaciones”, además del cumplimiento de la normativa municipal de Sevilla.

### **Gas:**

Los condicionantes de las redes de distribución de gas existentes son los derivados de la Ley Decreto 2913/1973, de 26 de octubre (Industria) y sus modificaciones, mas lo dispuesto en la Ley 34/1998, de 7 de octubre, del Sector de Hidrocarburos, Reglamento General de Servicio Público de Gases Combustibles y de las normas particulares de la compañía distribuidora.

### **Servidumbres y afecciones hidráulicas:**

Proyecto de Construcción del Nuevo Cauce del Río Tamarguillo: en fase de exposición pública tras su publicación en el BOJA. Actuación que a su paso por el término Municipal de Sevilla afecta a parte de los suelos delimitados por el Área de Reserva.

## 7.4 Accesos

Al tratarse de un área compleja y con cuatro áreas diferenciadas y separadas por las redes de infraestructuras viarias existentes conlleva la generación de una multiplicidad de accesos. Como propuesta se han establecido una serie de accesos principales a cada una de las áreas.

Como accesos principales se han establecido:

- Un **primer Acceso Principal** entre las dos zonas situadas al Este de la actuación, a través de un enlace en la carretera A-8003, que posee una conexión directa con el Nuevo Acceso Norte a Sevilla.
- Un **segundo Acceso** sobre la carretera C-433 para el Área situada en el extremo Suroeste de la ordenación del C.T.M.
- Un **tercer Acceso** desde la carretera C-433, más al norte, para acceder al área Norte del ámbito.
- Se dispondrá de una **conexión**, a través de un paso inferior del Nuevo Paso Territorial Norte S-35 y con carácter local, entre las áreas que forman parte del “SUNS-DMN-01 Nodo Logístico Norte” del término Municipal de Sevilla, Área Suroeste del CTM de Majarabique y futuro emplazamiento de Mercasevilla.

## 7.5 Ordenación Propuesta

(Ver plano de Ordenación O.1. “Áreas Funcionales. Parques de Actividad”).

La ordenación del Centro de Transporte de Mercancías de Majarabique ocupa una superficie trapezoidal de **2.072.670 m<sup>2</sup> (207'27 Has)** ordenada en cuatro áreas independientes y diferenciadas funcionalmente.

La estructura viaria interior de las áreas sureste, noreste y suroeste se apoya en los puntos de acceso propuestos con un **Viaro Estructurante**, con doble carril por sentido, que articula las áreas y permite un acceso directo a todos los Parques de Actividad y/o parcelas. El área noroeste al tratarse de un único Parque de Actividad no desarrolla un viario estructurante, su accesibilidad se produce de forma directa, mediante la propuesta de una glorieta.

La red de carreteras territorial existente y propuesta (proyectos de infraestructuras para el Nuevo Acceso Norte, el nuevo Paso Territorial Norte SE-35 y la carretera A-8003) incluidas en el ámbito de actuación se incorporan como Viario en el plano de Ordenación O.1.

Los Parques de Actividad destinados al uso de **Centro de Transporte de Mercancías (CTM)** se sitúan en cuatro grandes piezas en las Áreas situadas al noreste, sureste y noroeste del ámbito, con una superficie total de **79'81 Has.**

Los Parques de Actividad destinados al área **Logística Especializada (LE)** se sitúan en el área suroeste de la actuación, siendo un total de cuatro piezas con una superficie conjunta de **18'57 Has.**

La **Terminal Intermodal (TI)** ocupa una superficie de **24'85 Has.** en una parcela en el extremo Noreste del ámbito con una anchura mínima de 160 m. y una longitud aproximada de 1.200m. Posee accesibilidad ferroviaria a través de la actual estación de Majarabique y de la línea ferroviaria Madrid-Cádiz, que forman el límite Este del Parque de Actividad de la Terminal Intermodal.

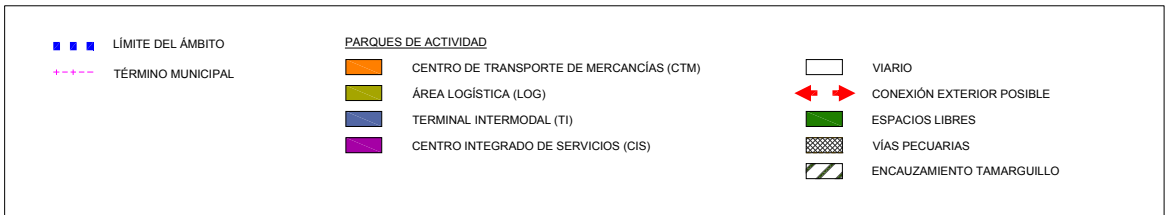
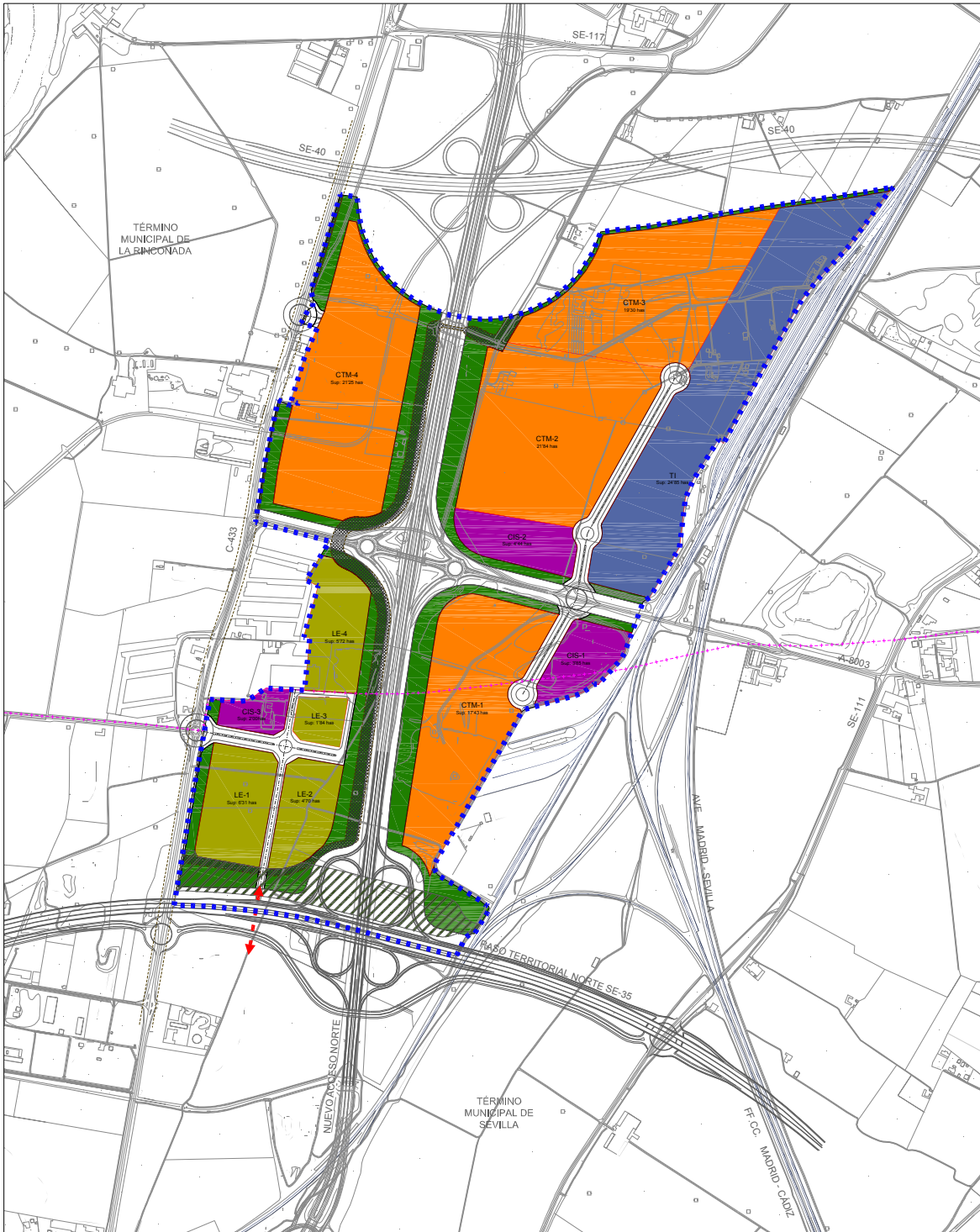
El conjunto de instalaciones orientadas a dar servicio a los vehículos y a los transportistas se han situado en las inmediaciones del Acceso Principal, en la A-8003, y del Acceso Sur de la C-433, aprovechando su valor de fachada. Se sitúan un total de tres **Centros Integrados de Servicios (CIS)** con una superficie total de **10'30 Has.** El Centro de Mercancías Peligrosas y el Aparcamiento de Vehículos Pesados se consideran incluidos en el CIS-1, junto al Acceso Principal del AF-2.

Se ha establecido una serie de bandas de protección destinadas a Espacios Libres comprendidas entre el Viario Territorial y la línea regularizada de afección viaria.

Existe en el ámbito el trazado de dos **Vías Pecuarias**, con una anchura de 37'61 m. Se refleja el trazado del Cordel de Brenes-Cantillana modificado por el proyecto del Nuevo Acceso Norte a Sevilla y el trazado del P.G.O.U. de Sevilla.

En el extremo Sur del ámbito se encuentra la franja de terreno destinada al **Encauzamiento del Tamarguillo**, con una anchura aproximada de 100 m, en paralelo al proyecto del Paso Territorial Norte (SE-35).

El ámbito se ve afectado por las servidumbres de los ejes de comunicación viarios y por la línea férrea situada en el lado Este.



## 7.6 Usos programados y dimensionamiento

El Plan Funcional determina los siguientes usos para el Centro de Transporte de Mercancías de Majarabique.

USOS		Superficie (Has)	%
<b>Parques de Actividad</b>		<b>133,53</b>	<b>64,42%</b>
	<b>Centro de Transporte de Mercancías (CTM)</b>	<b>79,81</b>	<b>38,50%</b>
	CTM-1	17,43	8,41%
	CTM-2	21,83	10,53%
	CTM-3	19,30	9,31%
	CTM-4	21,25	10,25%
	<b>Área Logística (LOG)</b>	<b>18,57</b>	<b>8,96%</b>
	LOG-1	6,31	3,05%
	LOG-2	4,69	2,26%
	LOG-3	1,84	0,89%
	LOG-4	5,72	2,76%
	<b>Terminal Intermodal (TI)</b>	<b>24,85</b>	<b>11,99%</b>
	TI	24,85	11,99%
	<b>Centro Integrado de Servicios (CIS)</b>	<b>10,30</b>	<b>4,97%</b>
	CIS-1	3,85	1,86%
CIS-2	4,44	2,14%	
CIS-3	2,00	0,97%	
<b>Estructura Viaria</b>		<b>41,77</b>	<b>20,15%</b>
Redes Territoriales	31,76	15,33%	
Viario Estructurante	10,01	4,83%	
<b>Espacios Libres y Zonas Verdes</b>		<b>31,97</b>	<b>15,42%</b>
Espacios Libres y Zonas Verdes	31,97	15,42%	
<b>TOTAL</b>		<b>207,27</b>	<b>100,00%</b>



## 7.7 Plan de Utilización de espacios del Sector 2

Se define en este apartado el Plan de Utilización de los Espacios del Sector 2 CTM Majarabique, integrado en el Centro de Transportes de Sevilla.

De acuerdo con la Ley 5/2001, de 4 de Junio, por la que se regulan las Áreas de Transporte de Mercancías en la Comunidad Autónoma de Andalucía, recogidas en el capítulo 3, en el Sector 2 CTM Majarabique se distinguen dos zonas claramente diferenciadas, una con carácter demanial público y otra con carácter patrimonial de titularidad pública o privada. Así mismo, se distinguen la Estructura Viaria y los Espacios Libres y Zonas Verdes.

Tienen consideración de dominio público de la Junta de Andalucía, adscrito funcionalmente al Sector 2 del CTM de Sevilla los siguientes suelos:

- La red viaria interior.
- Los espacios libres, excluidos los citados viarios, que deben ocupar una superficie mínima del 10% del ámbito de la actuación.
- La Zona Dotacional para la implantación de los servicios señalados en el artículo 8.3 de la Ley 5/2001, con una superficie mínima del 15% del ámbito de la actuación, incluida el Área Ferroviaria.

El resto de los suelos tiene la consideración de patrimoniales, con las limitaciones al derecho de propiedad, entre otras, derivadas de las previsiones de la Ley 5/2001, siendo las más significativas las siguientes:

- Vinculación a las previsiones del presente plan funcional.
- Vinculación al Reglamento del Régimen Interior y de Servicio vigente en los términos previstos en el artículo 21.3 de la Ley.
- Sujeción al régimen de autorizaciones y licencias previsto en el artículo 21.4

### 7.7.1 Estructura Viaria

La Estructura Viaria se divide en Redes Territoriales y Viario Estructurante del Sector 2 CTM Majarabique con una superficie de 31'92 Has y 9'85 Has respectivamente, y un total de 41'77 has. Representa el 20'15% de la totalidad el ámbito.

Las Redes Territoriales corresponden a los suelos reservados en los Planes Generales de Sevilla y La Rinconada para las carreteras A-8003 y C-433 y los proyectos del Paso Territorial Norte SE-35 y el Nuevo Acceso Norte a Sevilla.

El Viario Estructurante de las Áreas Funcionales se apoya en los tres Accesos al Sector 2 CTM Majarabique propuestos. La ordenación se articula por medio de estos Ejes Estructurantes dotando de accesibilidad a cada uno de los Parques de Actividad.

Para las dos Áreas Funcionales (AF-2 y AF-3) situadas al Este se dispone de un eje transversal con dirección Norte y Sur con doble carril por sentido de 10 m de ancho separados por una mediana de 4 m, a cada lado se sitúan las aceras de 5 m y unas franjas verdes también de 5 m con una sección total de 44 m.

Para el Área Funcional (AF-1) situada en la zona Suroeste se define un eje principal desde el Acceso Sur de la C-433 en sentido Oeste-Este con una sección total de 50 m. Consta de una calzada por sentido de 14 m. de anchura separadas por una mediana de 5 m, a ambos lados una franja de 8'5 m para aceras y zonas verdes.

Un eje transversal de una única calzada de 14 m y aceras a ambos lados de 5 m, y una anchura total de 24 m El eje principal y el transversal se cierran en sus extremos Este y Norte con un viario de 21 m de sección (calzada de 10 m y aceras de 5.5 m) dando acceso a la edificación preexistente al Norte del eje transversal y al parque de Actividad Logístico (LOG-4).

Se plantea la posibilidad de una conexión entre este Área y el futuro emplazamiento de Mercasevilla a través de un paso subterráneo por el nuevo Paso Territorial Norte SE-35.

El Área Funcional (AF-4) situada en el extremo Noroeste, al tratarse de un único Parque de Actividad, dispone de conexión directa desde el Acceso Norte de la C-433.

### **7.7.2 Zonas Dotacionales**

Esta zona, de color rosado en el plano adjunto, que es de dominio y uso público, está destinada al desarrollo de actividades prestacionales y de servicios a las empresas del sector del transporte. Estas actividades son aquellas que se consideran indispensables para el correcto desarrollo del Sector 2, tales como, las de gestión, información, oferta, organización y contratación de cargas, estacionamiento y comunicaciones, así como todas aquellas otras prestaciones que redunden en la mayor seguridad y comodidad de los usuarios de la Centro, suministro de carburantes, restauración, naves de talleres de reparación de vehículos y servicios, etc.

Las Zonas Dotacionales Públicas suponen un **20'03%** de la superficie del ámbito, **excluyendo la superficie correspondiente a las Redes Territoriales**, por encima del 15% mínimo que marca la Ley.

La totalidad de las Zonas Dotacionales se adscriben a la entidad promotora del Centro, CENTRO DE TRANSPORTES DE SEVILLA S.A. de capital 100% perteneciente a la Junta de Andalucía.

Corresponden a los Parques de Actividad de Centros Integrados de Servicios y de Terminal Intermodal.

Esta zona comprende las siguientes parcelas y/o actividades:

- **Terminal Intermodal**

La Terminal Intermodal es el área funcional destinada al intercambio modal ferroviario – carretera. Comprende la zona destinada a la nueva estación de mercancías de Majarabique, situada en el lado Oeste del FF.CC. Madrid-Cádiz en una parcela de 24'85 Has. Dispone de accesibilidad ferroviaria directa.

- **Centro Integrados de Servicios**

Se trata de una zona administrativo-comercial. En ella se contemplan diversos edificios de oficinas, que podrán contar además con salas de reuniones, aulas de formación, etc., cafeterías-restaurantes, locales comerciales, así como plazas de aparcamiento para turismos.

- **Estación de servicio**

La Estación de Servicio puede albergar tanto bombas de gran caudal, como bombas para turismos también. Podrá ser fuente de promoción de nuevos combustibles (biodiesel y bioetanol). Es recomendable que la Estación de Servicio cuente con acceso libre desde la red viaria exterior. Formará parte de los usos compatibles de los Centros Integrados de Servicios.

- **Aparcamiento de Vehículos Pesados y Mercancías Peligrosas**

Alberga tanto un aparcamiento de vehículos pesados convencionales como instalaciones de seguridad para el almacenamiento temporal de vehículos especializados en el transporte de mercancías peligrosas. El área de mercancías peligrosas cuenta con distintas áreas, separadas por tipo de sustancia según el reglamento ADR, con sistemas de detección de fugas, sistemas antiincendio y depuradora para la recogida y tratamiento de

vertidos accidentales. Reúne asimismo servicios especializados para este tipo de transporte, como el de lavado de cisternas.

- **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. Formarán parte de los usos compatibles de los Centros Integrados de Servicios.

### 7.7.3 Zonas de Carácter Patrimonial

Esta zona está constituida 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 asimismo por el derecho privado.

Aunque todas ellas se integran en el Sector 2, que se ha denominado Centro de Transportes de Mercancías de Majarabique, se han diferenciado dos tipologías de parcelas atendiendo a su orientación funcional, distinguiendo entre parcelas CTM, Centro de Transportes de Mercancía y Áreas Logísticas Especializadas:

- **Centro de Transporte de Mercancías**

Los Centros de Transporte de Mercancías son Plataformas Logísticas que se relacionan básicamente con la racionalización de los procesos de distribución urbana y metropolitana.

Están dotados de instalaciones (naves) generalmente modulares, con patios de maniobra compartidos y características de alta rotación, y de campas asociadas para empresas de carga completa (bases propias).

El área funcional más tradicionalmente incluida en los Centros de Transporte de Mercancías, es la de fraccionamiento y distribución, especializada en instalaciones de empresas de transporte de carga completa y fraccionada.

La frontera cada vez más difusa entre logística e industria no contaminante de última generación, hace aconsejable permitir también pequeñas actividades de transformación, montaje, y usos industriales en general, con contaminantes, con una fuerte componente logística.

- **Área Logística Especializada**

Como Áreas logísticas especializadas se entienden aquellas que forman parte de una plataforma logística, pero que están orientadas al almacenamiento-distribución de productos específicos, componentes de automóviles, productos hortofrutícolas, etc.

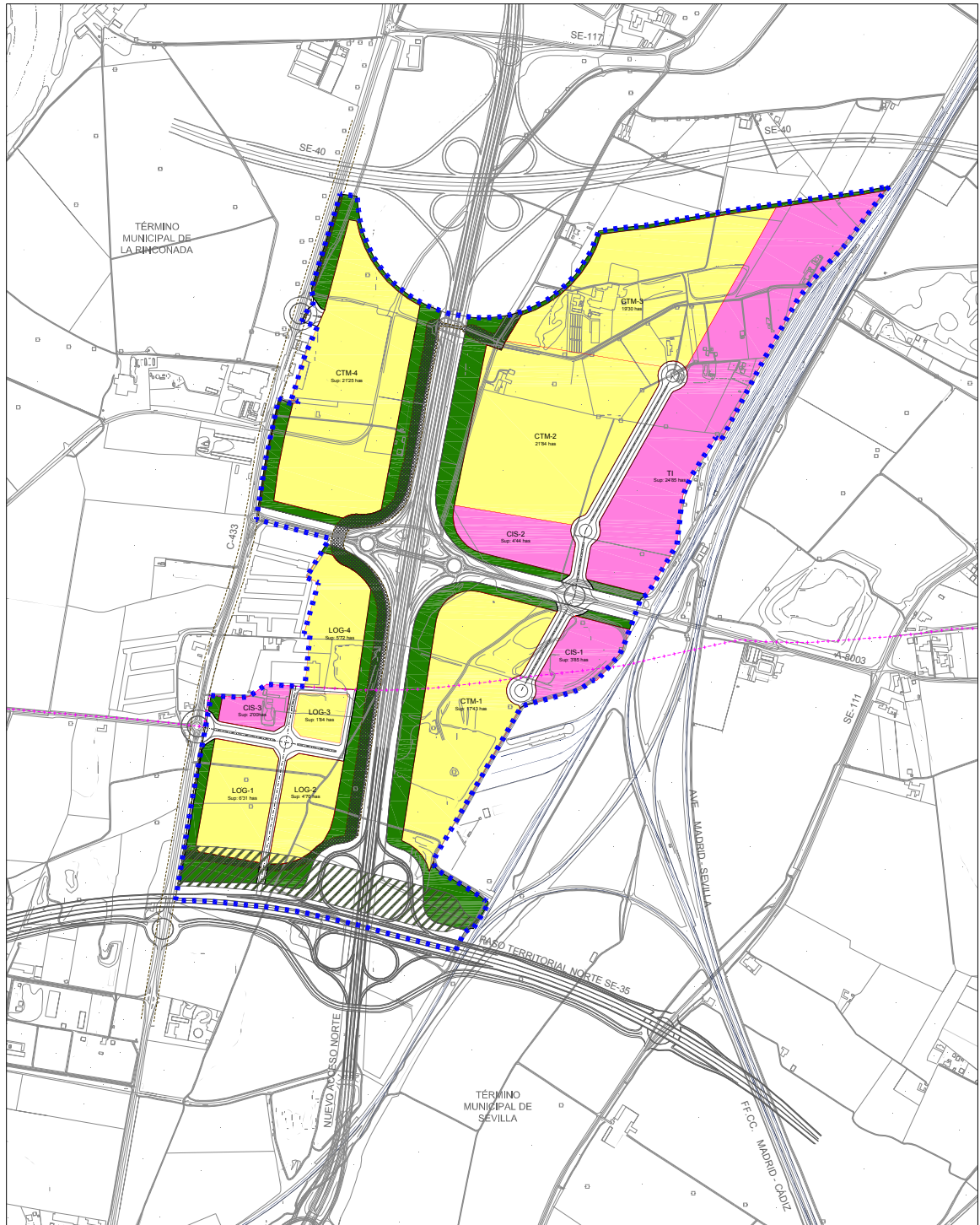
En el caso del Sector 2 del CMT Majarabique estas áreas se orientan a la logística vinculada a la industria agroalimentaria, generando sinergias por la proximidad de las nuevas instalaciones de Mercasevilla.

Concebidos funcionalmente como espacios en los cuales, diferentes operadores, ejercen actividades relativas al transporte, a la logística y a la distribución de mercancías de un determinado sector. En respuesta a las necesidades de estas empresas las áreas especializadas incluyen instalaciones para:

- Prestatarios logísticos (en toda su tipología), que desarrollen esta función por cuenta ajena.
- Empresas específicas de distribución e importación.
- Centrales de compra o mayoristas que tienen que reagrupar las mercancías antes de distribuirlas a sus socios.
- Empresas que precisan de un centro de distribución propio para el entorno de la región y el área donde se sitúa el Complejo Logístico.
- Equipamiento logístico de distribución comercial y fabricantes.

#### **7.7.4 Naturaleza jurídica del suelo de los Parques de Actividad del Sector 2**

En el siguiente esquema se representa la naturaleza jurídica de los suelos de los Parques de Actividad que constituyen el Sector 2 CTM Majarabique, diferenciando según su carácter Demanial o Patrimonial. Los Parques de carácter demanial se sitúan en las inmediaciones de los Accesos al Sector 2 y junto a la línea férrea Madrid-Cádiz y la actual Estación de Majarabique. El Resto de los Parques, destinados a CTM y a Logística Especializada, tienen carácter Patrimonial.



Listado de Parques de Actividad según el carácter de su Régimen Jurídico del Suelo:

PARQUE DE ACTIVIDAD	CARÁCTER	Superficie (Has)
CTM-1	Patrimonial	17,43
CTM-2	Patrimonial	21,83
CTM-3	Patrimonial	19,30
CTM-4	Patrimonial	21,25
LE-1	Patrimonial	6,31
LE-2	Patrimonial	4,69
LE-3	Patrimonial	1,84
LE-4	Patrimonial	5,72
<b>Total</b>		<b>98,38</b>
TI	Demanal	24,85
CIS-1	Demanal	3,85
CIS-2	Demanal	4,44
CIS-3	Demanal	2,00
<b>Total</b>		<b>35,15</b>
<b>TOTAL</b>		<b>133,53</b>

En la siguiente tabla se expresa el porcentaje de superficie de los Parques de Actividad Dotacionales, con carácter Demanal, y de los Parques no dotacionales, de carácter Patrimonial, con respecto a la superficie total del ámbito, excluyendo la superficie correspondiente a las Redes Territoriales.

USOS	Superficie (Has)	%
<b>Dotacional *</b>	<b>35,15</b>	<b>20,03%</b>
<b>No Dotacional</b>	<b>98,38</b>	<b>56,05%</b>
<b>Espacios Libres y Zonas Verdes</b>	<b>31,97</b>	<b>18,21%</b>
<b>Viarío Estructurante</b>	<b>10,01</b>	<b>5,70%</b>
<b>TOTAL</b>	<b>175,50</b>	<b>100,00%</b>

\*Nota: Para el cálculo del porcentaje del uso Dotacional no se ha tenido en cuenta la superficie correspondiente a las Redes Territoriales (31'76 Has)

### 7.7.5 Espacios Libres y Zonas Verdes

Formados por las franjas de terreno entre las Redes Territoriales y la ordenación en Parques de Actividad planteada para el C.T.M. de Majarabique. Son espacios que se concentran entorno al Paso Territorial Norte y en los bordes del ámbito, con el objeto, por un lado, de servir de barrera visual y mejorar la integración paisajística, y por otro, permitir la accesibilidad a la población, logrando de esta forma la mejora ambiental y puesta en valor del medio natural del ámbito.

Según la Ley 5/2001, de 4 de Junio, en los Centros de Transporte de Mercancías el planeamiento aplicable deberá prever una reserva mínima, excluidos viarios, equivalente al 10% de la superficie de su ámbito para superficies libres.

Los terrenos destinados a Espacios Libres y Zonas Verdes comprenden una superficie total de 31'97 Has, un 15'42% de la totalidad del ámbito y un 18,21% de la totalidad del ámbito sin incluir la superficie de Redes Territoriales (carreteras existentes).

Las Vías Pecuarias existentes se integran en la red de Espacios Libres y Zonas Verdes propuesta, al igual que la franja verde destinada al encauzamiento del río Tamarguillo.



## 7.8 Propuesta Imagen Final



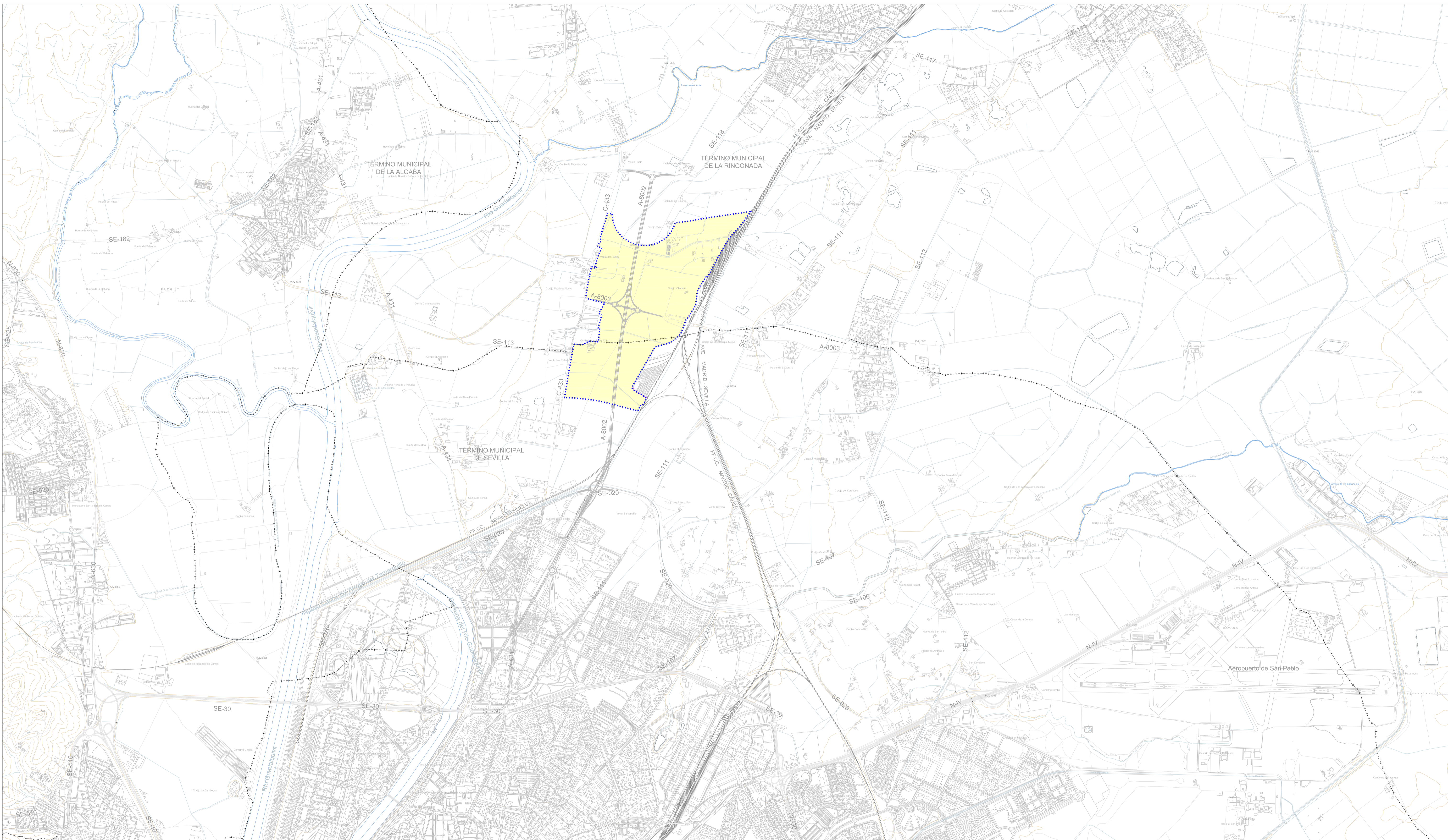
## 7.9 Planos

### Planos de Información

- I.1. “Localización y Delimitación”
- I.2. “Situación actual e infraestructuras de comunicación”
- I.3. “Infraestructuras de servicio existentes”
- I.4. “Servidumbres y Afecciones”

### Planos de Ordenación

- O.1. “Áreas Funcionales. Parques de Actividad”).



LEYENDA DEL PLANO

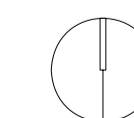
- ..... LÍMITE DEL ÁMBITO
- - - - - TÉRMINO MUNICIPAL

PLAN FUNCIONAL  
CENTRO DE TRANSPORTE DE  
MERCANCÍAS DE MAJARABIQUE  
(SEVILLA)

Empresa Pública de Puertos de Andalucía  
CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

PLANO N°

LOCALIZACIÓN Y DELIMITACIÓN



ESCALA  
1/20.000 (A1)

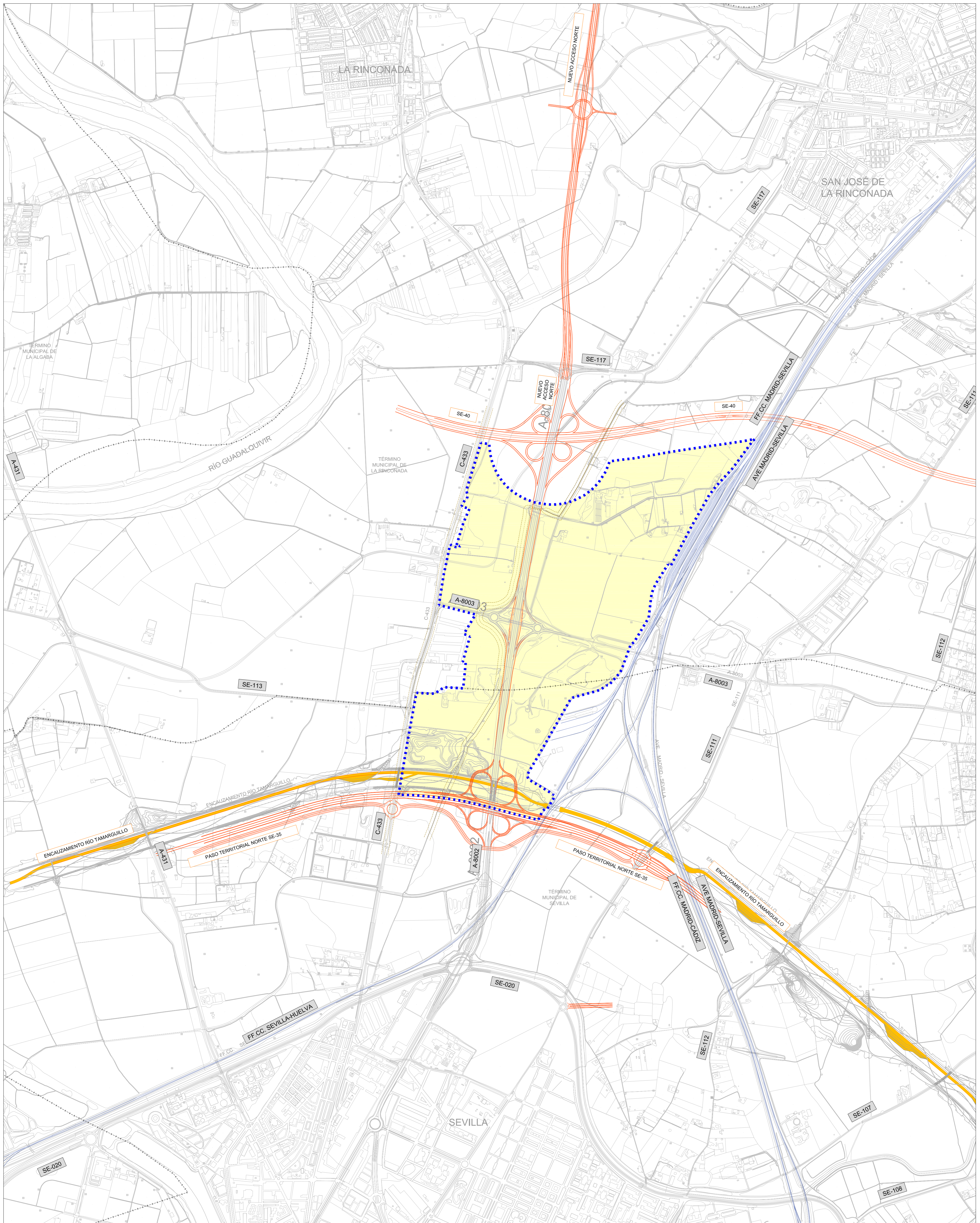


EQUIPO REDACTOR

ESTUDIO DE ARQUITECTURA  
Y URBANISMO  
Luis Mored Vaughan



FECHA  
MAYO  
2008



LEYENDA DEL PLANO

<p> LÍMITE DEL ÁMBITO</p> <p> TÉRMINO MUNICIPAL</p>	<p><b>CARACTERÍSTICAS MEDIOAMBIENTALES</b></p> <p> PROYECTO DE ENCAUZAMIENTO DEL RÍO TAMARGÜILLO</p> <p> VIÁS PECUARIAS</p>	<p><b>INFRAESTRUCTURAS DE COMUNICACIÓN</b></p> <p><b>VIARIAS</b></p> <p> EXISTENTES</p> <p> PROYECTADAS Y PROPUESTAS</p> <p><b>FERROVIARIAS</b></p> <p> EXISTENTES</p>
---	---	--

PLAN FUNCIONAL  
CENTRO DE TRANSPORTE DE  
MERCANCIAS DE MAJARABIQUE  
(SEVILLA)

SITUACIÓN ACTUAL E  
INFRAESTRUCTURAS DE COMUNICACIÓN

PLANO N°

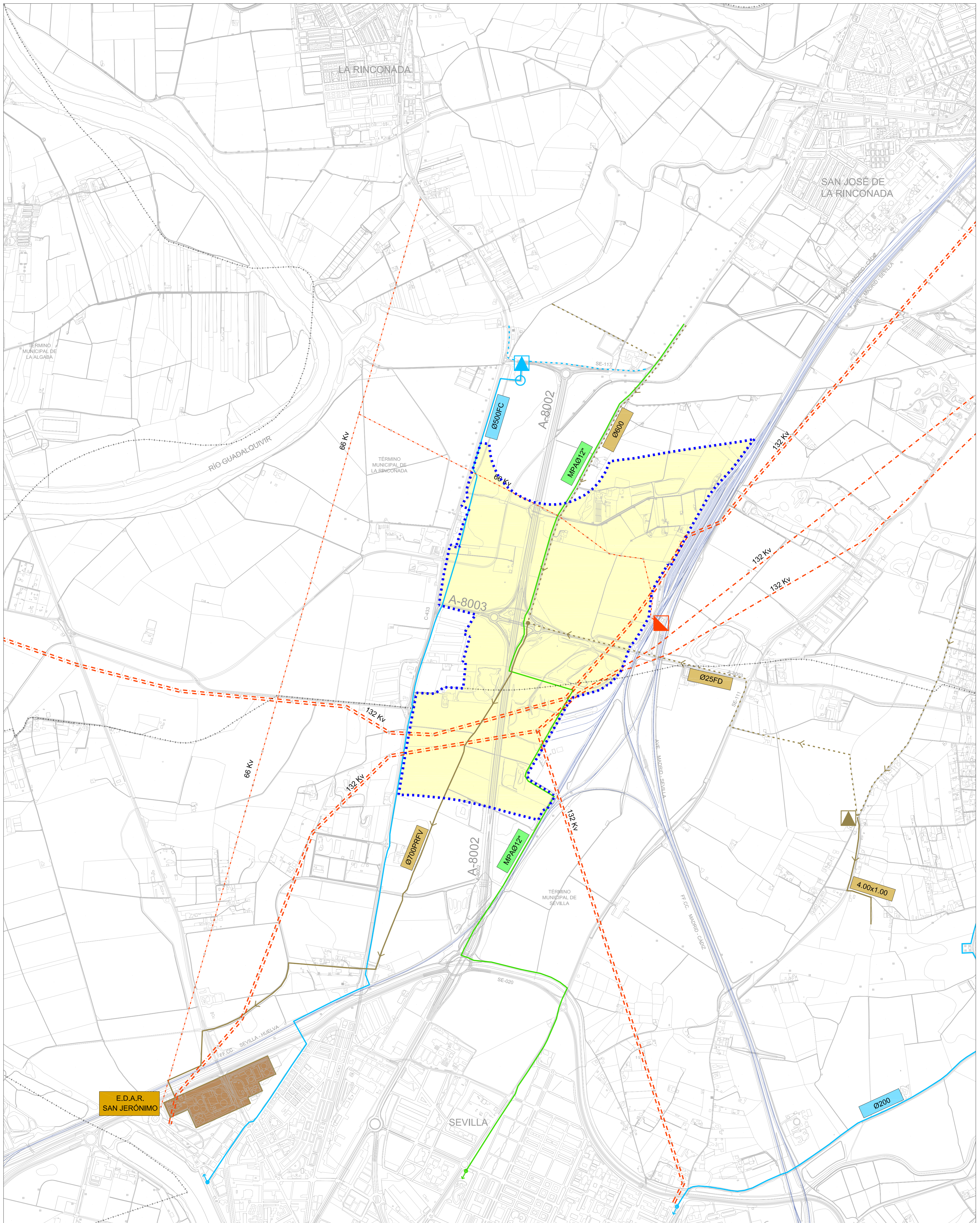
ESCALA 1/10.000 (A1)

EQUIPO REDACTOR

ESTUDIO DE ARQUITECTURA Y URBANISMO  
Luis Model Vaughan

FECHA  
MAYO 2008

HOJA 08



LEYENDA DEL PLANO

- |  |   |   |   |
|--|---|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>■ ■ ■ ■ ■ LÍMITE DEL ÁMBITO</li> <li>- - - - - TÉRMINO MUNICIPAL</li> </ul> | <p><b>ABASTECIMIENTO DE AGUA POTABLE</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— RED ARTERIAL DE ABASTECIMIENTO</li> <li>○ DEPÓSITO DE REGULACIÓN</li> <li>▲ ESTACIÓN DE BOMBEO DE AGUAS POTABLES</li> <li>— RED DE IMPULSIÓN DE AGUAS POTABLES</li> <li>— CONEXIÓN A CINTURÓN DE DISTRIBUCIÓN URBANO</li> </ul> | <p><b>SANEAMIENTO Y DEPURACIÓN</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— COLECTOR PRINCIPAL</li> <li>— RED DE IMPULSIÓN DE AGUAS RESIDUALES</li> <li>▲ ESTACIÓN DE BOMBEO DE AGUAS RESIGUALES</li> <li>▲ ARQUETA DE ENTRONQUE</li> <li>— CONEXIÓN A COLECTORES PRINCIPALES URBANOS</li> <li>— CONDUCCIÓN DE PLUVIALES</li> <li>— ESTACIÓN DEPURADORA DE AGUAS RESIGUALES SAN JERÓNIMO</li> </ul> | <p><b>ENERGÍA ELÉCTRICA. ALTA TENSIÓN</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— TENDIDO AÉREO EN ALTA TENSIÓN 132 Kv.</li> <li>— TENDIDO AÉREO EN ALTA TENSIÓN 66 Kv.</li> <li>▲ SUBESTACIÓN TRANSFORMADORA A.T./M.T.</li> </ul> <p><b>GAS NATURAL</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— RED DISTRIBUCIÓN MEDIA PRESIÓN "A"Ø12"</li> <li>— CONEXIÓN A ANILLO DE DISTRIBUCIÓN PRINCIPAL</li> </ul> |
|--|---|---|---|

PLAN FUNCIONAL  
CENTRO DE TRANSPORTE DE  
MERCANCIAS DE MAJARABIQUE  
(SEVILLA)

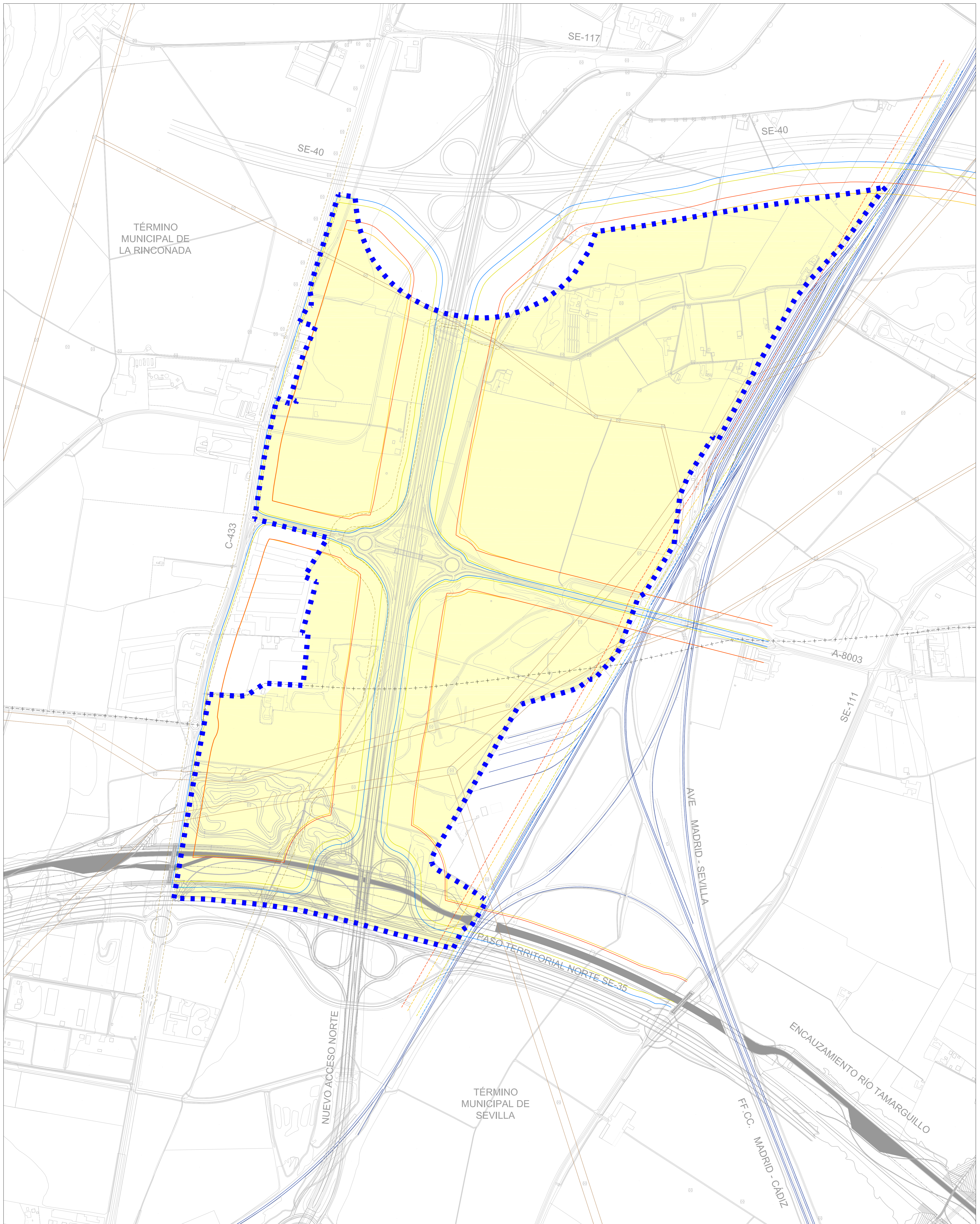
PLANO N.º **INFRAESTRUCTURAS DE SERVICIO EXISTENTES**

ESCALA 1/10.000 (A1)

EQUIPO REDACTOR ESTUDIO DE ARQUITECTURA Y URBANISMO Luis Model Vaughan

FECHA MAYO 2008

HOJA 08



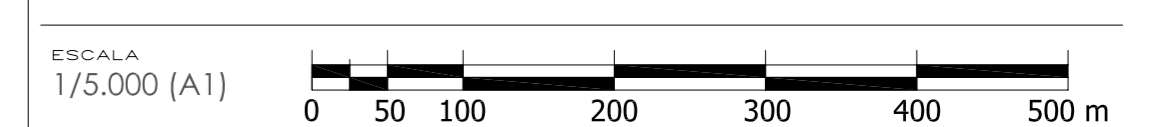
LEYENDA DEL PLANO

- |  |   |   |   |
|--|---|---|---|
| <p><b>LÍMITE DEL ÁMBITO</b></p> <p>----- TÉRMINO MUNICIPAL</p>   | <p><b>VÍAS PECUARIAS</b></p> <p>----- VEREDA DEL VADO DE DOÑA LUISA</p> <p>----- CORDEL DE BRENES-CANTILANA</p> | <p><b>SERVIDUMBRES Y AFECCIONES VIARIAS</b></p> <p>----- SUELOS DE DOMINIO PÚBLICO ADYACENTE</p> <p>----- ZONA DE SERVIDUMBRE LEGAL</p> <p>----- ZONA DE AFECCIÓN</p> <p>----- ZONA DE NO EDIFICACIÓN</p> | <p><b>ENERGÍA ELÉCTRICA, ALTA TENSIÓN</b></p> <p>----- ZONA DE SEGURIDAD DE TENDIDOS ELÉCTRICOS</p> |
| <p><b>SERVIDUMBRES Y AFECCIONES FERROVIARIAS</b></p> <p>----- SUELOS DE DOMINIO PÚBLICO</p> <p>----- ZONA DE SERVIDUMBRE</p> <p>----- ZONA DE AFECCIÓN</p> <p>----- ZONA DE NO EDIFICACIÓN</p> |   |   |   |

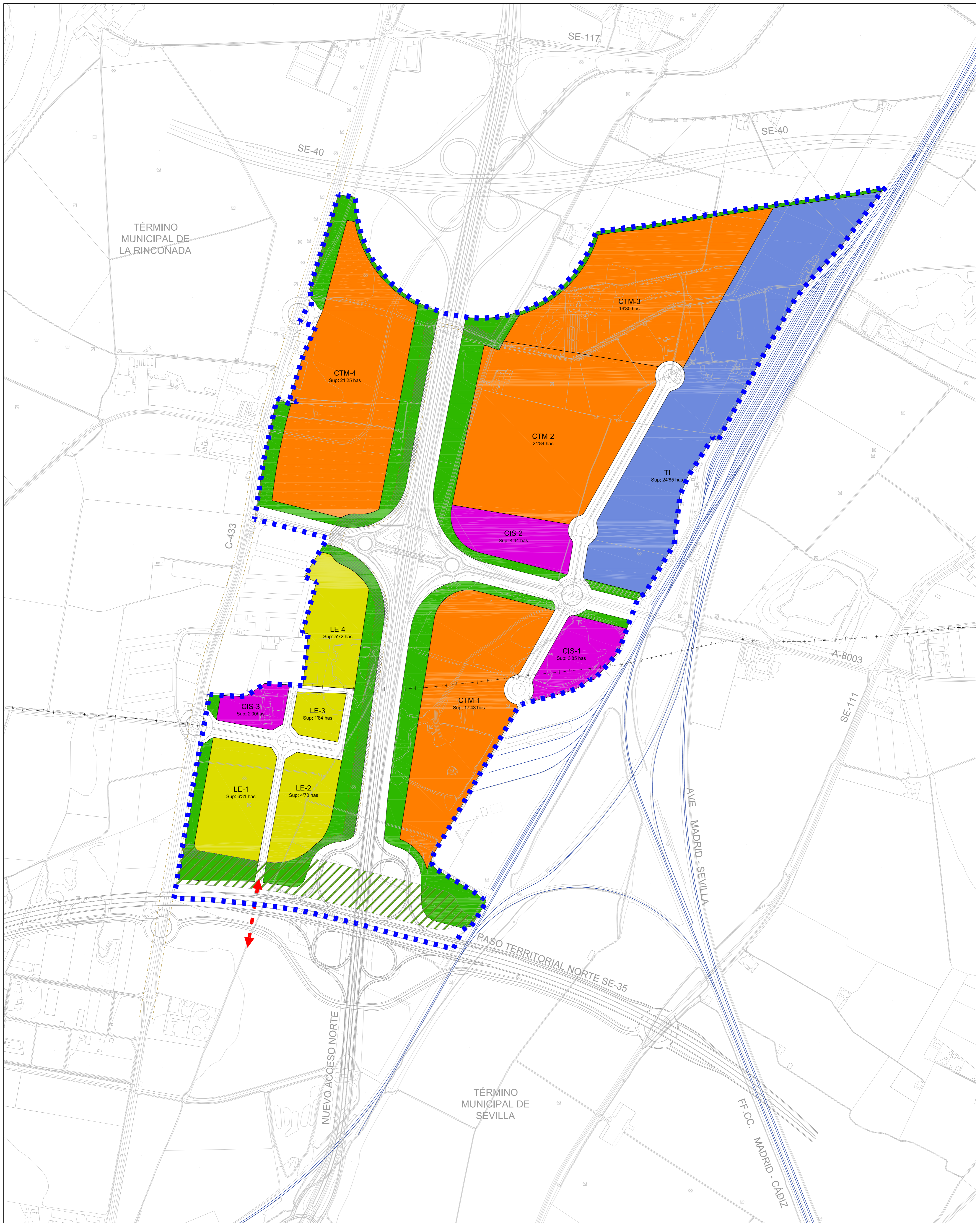
PLAN FUNCIONAL  
CENTRO DE TRANSPORTE DE  
MERCANCIAS DE MAJARABIQUE  
(SEVILLA)



PLANO N.º **SERVIDUMBRES Y AFECCIONES**



EQUIPO REDACTOR **Spim** FECHA **MAYO 2008**



LEYENDA DEL PLANO

- ■ ■ LÍMITE DEL ÁMBITO
- + + + + TÉRMINO MUNICIPAL

PARQUES DE ACTIVIDAD

- CENTRO DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS (CTM)
- ÁREA LOGÍSTICA ESPECIALIZADA (LE)
- TERMINAL INTERMODAL (TI)
- CENTRO INTEGRADO DE SERVICIOS (CIS)

- VIARIO
- ↔ CONEXIÓN EXTERIOR POSIBLE
- ESPACIOS LIBRES
- VÍAS PECUARIAS
- ENCAUZAMIENTO TAMARGUILLO

PLAN FUNCIONAL  
CENTRO DE TRANSPORTE DE  
MERCANCÍAS DE MAJARABIQUE  
(SEVILLA)

Empresa Pública de Puertos de Andalucía  
CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

PLANO N.º

ÁREAS FUNCIONALES.  
PARQUES DE ACTIVIDAD

ESCALA  
1/5.000 (A1)



EQUIPO REDACTOR



FECHA  
MAYO  
2008

HOJA 08

## 8 DEFINICIÓN FUNCIONAL SECTOR 3 : AVP La Cartuja

### 8.1 Localización

El Sector 3 del CTM de Sevilla, AVP La Cartuja, se localiza al norte de la Isla de la Cartuja, en el triángulo formado entre el trazado de la línea ferroviaria Córdoba-Huelva al Norte y la ronda Super- Norte (SE-020) al Sureste y el Río Guadalquivir al Oeste, con una superficie total de 7,32 Ha.



### 8.2 Accesos

El acceso principal al Sector 3 se realiza por la SE-020, a través de un paso inferior bajo el ferrocarril que cuenta con el gálibo suficiente.

### 8.3 Usos Programados

El Sector 3 del CTM de Sevilla alberga en su totalidad un aparcamiento para vehículos industriales, con control de acceso y vigilado las 24 horas del día.

El aparcamiento, de 73.108 m<sup>2</sup>, tendrá una capacidad aproximada para 362 vehículos industriales y 248 turismos. Las instalaciones dispondrán de:

- Control de acceso



- Edificio Administrativo
- Instalaciones para atención de conductores (aseos, duchas, vestuarios, taquillas, teléfono, ...).

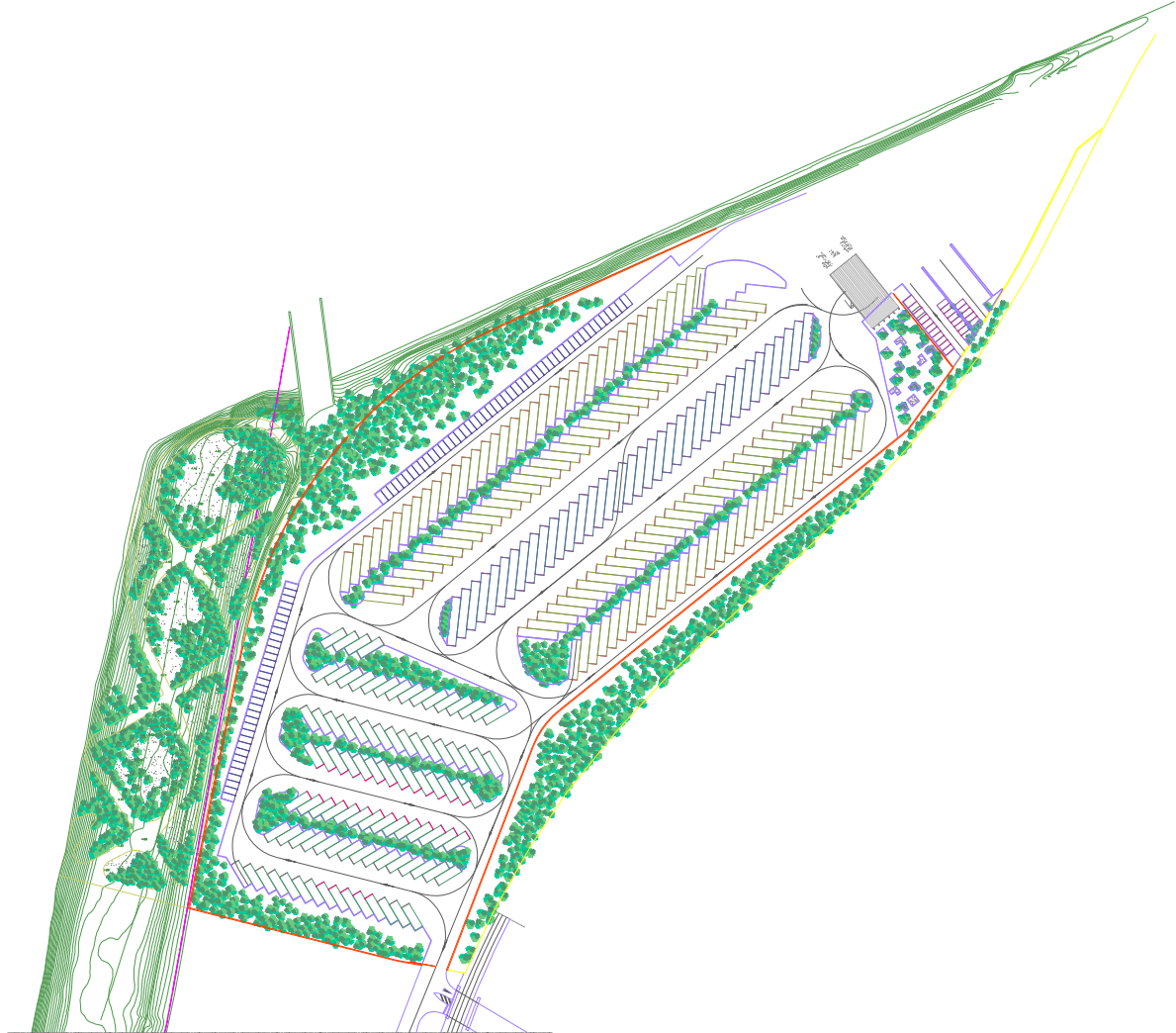
Usos	Superficie (m2)	%
Actividad: Parking Vehículos Pesados	52.627	72%
	Camiones	43.841
	Turismo	8.786
Edificio Vestuarios	160	~0
Caseta Control	15	~0
Zonas Verdes	20.306	28%
<b>TOTAL</b>	<b>73.108</b>	<b>100,00%</b>

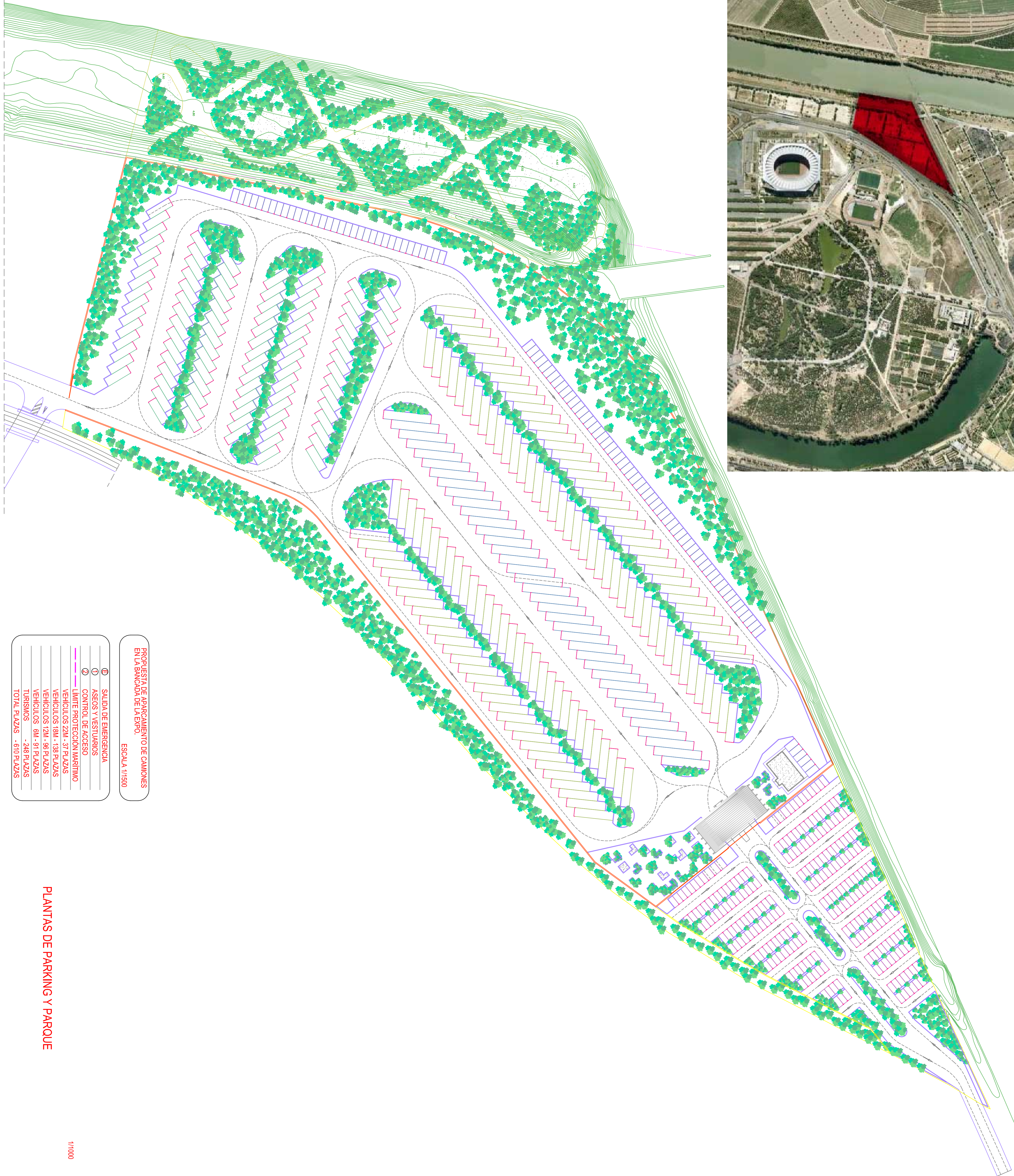
#### 8.4 Plan de Utilización de Espacios

El 100 % de la superficie que comprende el Parking de vehículos industriales es de carácter demanial. Se describe a continuación las zonas dotacionales y las no dotacionales:

Zonas	Superficie	%
Zona Dotacional (Parking Vehículos Pesados)	52.802	72%
Zonas Verdes	20.306	28%
<b>TOTAL</b>	<b>73.108</b>	<b>100,00%</b>

## 8.5 Ordenación Propuesta





PROYECTO DE APARCAMIENTO DE CAMIONES  
EN LA BANCADA DE LA EXPO.  
ESCALA 1/1500

- ⑤ SALIDA DE EMERGENCIA
- ④ ASEOS Y VESTUARIOS
- ③ CONTROL DE ACCESO
- ② LÍMITE PROTECCIÓN MARÍTIMO
- VEHÍCULOS 22M - 37 PLAZAS
- VEHÍCULOS 18M - 138 PLAZAS
- VEHÍCULOS 12M - 96 PLAZAS
- VEHÍCULOS 6M - 91 PLAZAS
- TURISIMOS - 248 PLAZAS
- TOTAL PLAZAS - 610 PLAZAS

PLANTAS DE PARKING Y PARQUE

1/1000

## 9 PROGRAMA DE ACTUACIÓN DEL CTM DE SEVILLA

### 9.1 **Sector1: La Negrilla**

Las actuaciones acometer en el Sector la Negrilla a corto-medio plazo, con lo que se alcanzaría el 100% de su desarrollo, son las siguientes:

- Construcción de la nave logística I4 de 6.000 m2. Se inició en junio de 2008 y tiene prevista su finalización en junio del 2009.
- Parcela del Centro de Negocio para edificio de oficinas. Consiste en una adjudicación de superficie.
- Parcela de Servicio ubicada al lado del parking de camiones. Consiste en otra adjudicación de superficie para lavado de camiones. Se encuentra adjudicado y tiene una previsión de entrada de funcionamiento de Enero de 2010.

### 9.2 **Sector 2: Majarabique**

El CTM comprenderá diversos Sectores, con necesidad de diversificar asimismo el modelo de intervención y promoción:

En **primera fase**, período 2009-2011, se realizan en el Sector 2 las siguientes actuaciones:

- **En 2009** adquisición del suelo correspondiente a **las Áreas Funcionales 2 y 3** (sureste y noreste), cuya superficie asciende a 1.120.400 m2 (309.500 m2 y 810.900 m2 respectivamente).
- **Entre el 2009 y 2010 la urbanización de estos 2 ámbitos** (Acceso desde la Carretera A-8003, 54.300 m2 del Viario Estructurante y los Espacios Libres y Zonas Verdes, 149.000 m2) y la urbanización del Parking de la Cartuja.
- **Entre el 2010 y 2011**, la urbanización y construcción de una primera fase del Centro de Servicios-2 y la construcción del aparcamiento de vehículos pesados y de mercancías peligrosas (CIS-1, 38.545 m2).

En una **segunda fase**, período 2014-2016, se procede a:

- **Adquisición del suelo correspondiente al Área Funcional 1** (Suroeste), cuya superficie asciende a 339.600 m<sup>2</sup>.
- **La urbanización de este ámbito** (Acceso desde la Carretera C-433, 43.100 m<sup>2</sup> de Viario Estructurante y 90.800 m<sup>2</sup> de Zonas Verdes y Espacios Libres y la urbanización de la conexión del viario del paso inferior S-35).
- La urbanización y construcción completa del Centro de Servicios-2.
- La urbanización y construcción completa del Centro de Servicios-3.

Una **tercera fase**, se acometería a partir del año 2016, se procedería a las inversiones de:

- El desembolso correspondiente a **la adquisición del suelo del Noroeste**, cuya superficie asciende a 293.400 m<sup>2</sup>.
- **La urbanización de este ámbito** (Acceso desde la carretera C-433, 1.100 m<sup>2</sup> de Viario Estructurante y 79.800 m<sup>2</sup> de Zonas Verdes y Espacios Libres).

### 9.3 Sector 3: La Cartuja

El Aparcamiento de la Isla de La Cartuja, Sector 3, se desarrollará en una sólo fase entre finales de 2008 y principios del 2010.

## **10 MODELO GESTIÓN**

Para el modelo de gestión del Centro de Transporte de Mercancías de Sevilla, se opta por un modelo de continuidad, gestionando de forma integrada los tres sectores definidos en el presente Plan Funcional.

### **10.1 Objeto Social**

El objeto social de "CENTRO DE TRANSPORTES DE MERCANCIAS DE SEVILLA, S.A." desde su constitución ha sido "la promoción, construcción y gestión en la aglomeración urbana de Sevilla de una Estación de Transporte de Mercancías conforme a la normativa de aplicación en materia de transportes terrestres; de otros servicios e instalaciones complementarias de la misma al servicio del sector transporte, que contribuyan a lograr conjuntar una plataforma logística compleja que dote de una mayor eficiencia al sistema de transporte metropolitano en su conjunto, potenciándolo como factor de desarrollo regional; así como de otras zonas destinadas a que por los distintos operadores se realicen actividades relativas al transporte, logística, distribución y contratación de mercancías."

Dicha sociedad incorpora a su objeto la gestión y explotación de los nuevos recintos incorporados (Sector 2, CTM Majarabique y Sector 3, APV La Cartuja).

La Sociedad goza de personalidad jurídica propia y sus estatutos determinan sus fines, las particularidades de su régimen orgánico, funcional y financiero, y la integración de sus órganos.

### **10.2 Accionistas y Capital Social**

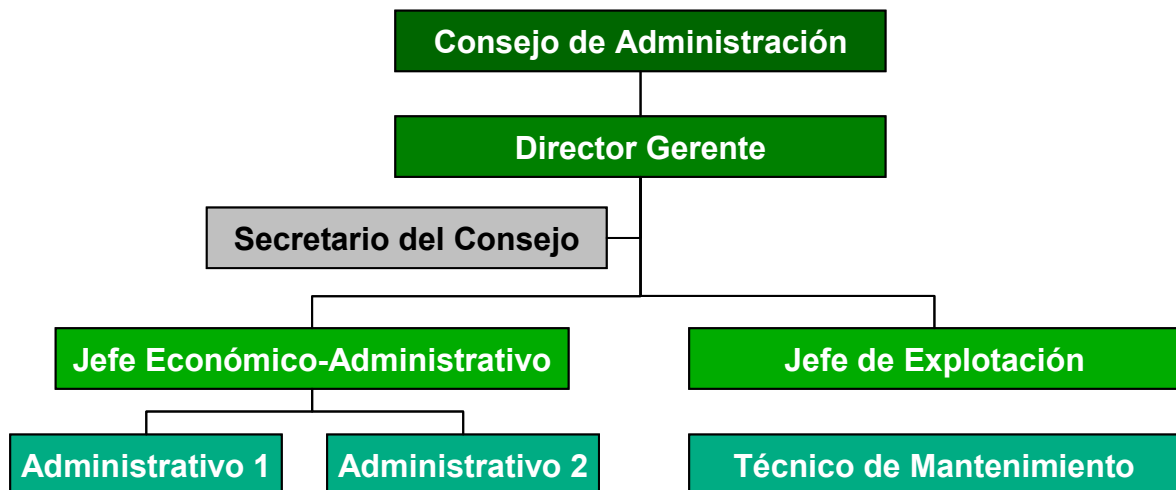
En virtud de lo dispuesto en el apartado cuarto de la disposición segunda de la Ley 5/2.001, de 4 de Junio, por la que se regulan las áreas de transporte de mercancías en la Comunidad Autónoma de Andalucía, publicada en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía de fecha 19 de Junio de 2.001, se incorporan al patrimonio de la Empresa Pública de Puertos de Andalucía las acciones de la Empresa Pública Centro de Transporte de Mercancías de Sevilla, S.A., cuya titularidad corresponde a la Comunidad Autónoma de Andalucía. ..."-, la EMPRESA PÚBLICA DE PUERTOS DE ANDALUCÍA adquirió, mediante escritura autorizada por el Notario de Sevilla D. Antonio Ojeda Escobar, el día 22 de marzo de 2.002, con el número 1.418 de su protocolo, la totalidad de las acciones que la Comunidad Autónoma de Andalucía titulaba en C.T.M.S., S.A., convirtiéndose desde entonces en la Accionista Única de esta empresa.

En la actualidad, tras sucesivas operaciones de modificación del capital social, éste asciende a OCHO MILLONES TRESCIENTOS SETENTA Y DOS MIL NOVENTA Y SIETE EUROS CON DIECISÉIS CÉNTIMOS (8.372.097,16.-euros), representado y dividido en mil trescientas noventa y tres (1.393) acciones nominativas de la serie A, de seis mil diez euros con doce céntimo (6.010,12 euros) de valor nominal cada una de ellas, totalmente suscritas y desembolsadas.

### 10.3 Organización

Los órganos de la Sociedad son la Junta General de Accionistas y el Consejo de Administración, de acuerdo con los estatutos de la sociedad que figuran en el anexo nº2.

#### 10.3.1 Organigrama



## 11 ANÁLISIS ECONÓMICO FINANCIERO

### 11.1 Metodología General del Estudio Económico-Financiero

#### 11.1.1 Metodología general: el descuento de los flujos de caja

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

Para la determinación de la viabilidad y rentabilidad de este tipo de proyectos existen una serie de variables que deben ser estudiadas y proyectadas al futuro. Los supuestos o escenarios que se utilizarán para su evaluación son críticos para la evaluación del modelo matemático financiero realizadas en hojas de cálculo vinculadas de forma automática a través del sistema informático Excel. Dicho modelo servirá para la realización de análisis de sensibilidad y obtener distintos valores del proyecto en función de los escenarios aplicados. La evaluación del proyecto se realiza a través del descuento de flujos de caja, método considerado más apropiado para realizar las valoraciones de AGENCIAS o proyectos.

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

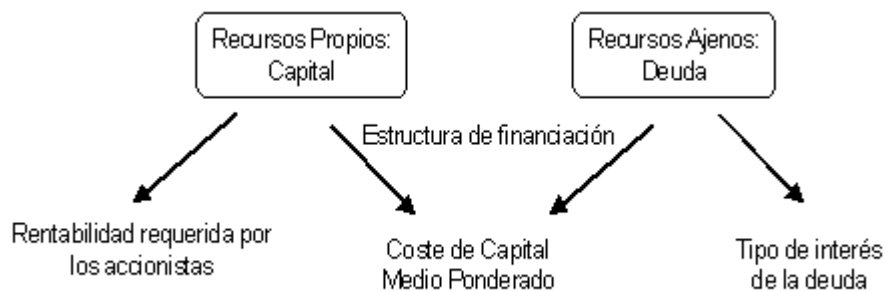
En la valoración basada en el descuento de flujos se determina **una tasa de descuento adecuada para cada tipo de flujo de fondos.** La determinación de la tasa de descuento es uno de los puntos más importantes. Se realiza teniendo en cuenta el riesgo, las volatilidades históricas y, en la práctica, muchas veces el tipo de descuento mínimo lo marcan los interesados (compradores o vendedores no dispuestos a invertir o a vender por menos de una determinada rentabilidad, etc). Cada serie de flujos debe ser actualizada a su correspondiente tasa. Así, los flujos del proyecto deben actualizarse a una tasa que refleje el coste conjunto de todos los inversores; dicha tasa es el coste de capital medio ponderado (WACC) o promedio entre el coste del dinero de los accionistas, y coste de la deuda.



Los flujos de caja del capital o del accionista, aquellos que corresponden a los socios, deben ser descontados a la tasa de rentabilidad requerida por los mismos. El cálculo de los movimientos de flujos exigen previamente:

1. La determinación del número de períodos del horizonte temporal y el valor terminal o de liquidación del negocio que depende de su potencialidad económica a largo plazo
2. El cálculo de los fondos absorbidos en cada período (consumos, gastos)
3. El cálculo de los fondos generados (rendimientos)
4. Tasa de descuento adecuada para el tipo de negocio

Una vez que han sido determinados todos los flujos de caja relevantes y las tasas de descuento apropiadas para su actualización estamos en disposición de calcular el valor actual de los flujos implicados. La actualización de los flujos del proyecto al coste de capital medio ponderado nos permitirá conocer el valor del proyecto. Así mismo el descuento de los flujos de la deuda al tipo de interés de la propia deuda debe señalarnos el valor de la deuda. Por último, para conocer el valor del de los recursos propios, debemos descontar el valor de los flujos del capital a la tasa requerida por los accionistas. Podemos resumirlo así:



### 11.1.2 Índices de Rentabilidad aplicados

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

Complementariamente se utiliza el Valor Actual Neto (VAN), que proporciona una medida de la rentabilidad en términos de unidades monetarias. El VAN es la suma de todos los flujos futuros de fondos, considerados a valor actual y aplicándoles un

determinado tipo de descuento (Tasa de actualización, descuento o de retorno, que representa la rentabilidad mínima o coste del capital). En términos puramente económicos **interesa realizar todos los proyectos cuyo VAN sea positivo.**

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

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

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

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

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

## **11.2 Metodología Específica del CTM de Majarabique**

### **11.2.1 Criterios Generales:**

El estudio económico financiero del CTM de Majarabique se sitúa dentro del sector 1 se ha desarrollado bajo los siguientes supuestos:

Criterios generales:

- Plazo: 25 años, considerando el año 2009 como año 1.
- Inflación media interanual: los primeros cinco años de 4%., los dos años siguientes de 3% y el resto de años 2,5%
- Tasa de descuento del accionista: 7%.
- Tipo de impuesto de sociedades: 30%.
- Valor de liquidación al final del período de estudio: siete veces el EBITDA o BAIIA del último año.

Modalidad de producto: Se han considerado los siguientes productos:

**Derecho de superficie sobre la parcela o concesión equivalente:**

- Naves Logísticas: CTM-1, CTM-2, CTM-3, CTM-4, LE-1, LE-2, LE-3 y LE-4.
- Naves de Servicios.
- Terminal Intermodal, TI.
- Estación de Servicio.

**Explotación por la sociedad:**

- Centro Integrado de Servicios, CIS-2 y CIS-3.
- Aparcamiento de Vehículos Pesados y de Mercancías Peligrosas, CIS-1.

Asimismo se han incluido los negocios del CTM Actual y el del futuro Parking de la Cartuja.

### 11.2.2 Ritmo de inversión

Las fases en que se desarrolla el CTM de Majarabique son:

Con carácter previo: Aprobación de planeamiento, año 2008.

**En primera fase**, período 2009-2011, se realizan en el CTM de Marabique las siguientes inversiones:

- **En 2009** se desembolsa la inversión correspondiente **al coste del suelo de las Áreas Funcionales 2 y 3** (sureste y noreste), cuya superficie asciende a 1.120.400 m<sup>2</sup> (309.500 m<sup>2</sup> y 810.900 m<sup>2</sup> respectivamente).
- **Entre el 2009 y 2010 la urbanización de estos 2 ámbitos** (Acceso desde la Carretera A-8003, 54.300 m<sup>2</sup> del Viario Estructurante y los Espacios Libres y Zonas Verdes, 149.000 m<sup>2</sup>) y la urbanización del Parking de la Cartuja.

Entre el 2010 y 2011:

- La urbanización y construcción de una primera fase del Centro de Servicios-2.
- La construcción del aparcamiento de vehículos pesados y de mercancías peligrosas (CIS-1, 38.545 m2).

En una segunda fase, comienza en 2014, se procede a:

- El desembolso correspondiente a **la inversión en coste del suelo del Área Funcional 1** (Suroeste), cuya superficie asciende a 339.600 m2.
- **La urbanización de este ámbito** (Acceso desde la Carretera C-433, 43.100 m2 de Viario Estructurante y 90.800 m2 de Zonas Verdes y Espacios Libres y la urbanización de la conexión del viario del paso inferior S-35).
- La urbanización y construcción completa del Centro de Servicios-2.
- La urbanización y construcción completa del Centro de Servicios-3.

En una última fase, se acometería a partir del año 2016, se procedería a las inversiones de:

- El desembolso correspondiente a **la inversión en coste del suelo del ámbito Noroeste**, cuya superficie asciende a 293.400 m2.
- **La urbanización de este ámbito** (Acceso desde la carretera C-433, 1.100 m2 de Viario Estructurante y 79.800 m2 de Zonas Verdes y Espacios Libres).

El ritmo de inversión según el calendario previsto, se recoge a continuación:

ESCENARIO PROACTIVO	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
CALENDARIO INVERSIONES (%)	1	2	3	4	5	6	7	8
Costes del suelo	64%					36%		
Costes de urbanización general	21%	21%					33%	25%
Costes de urbanización CIS 1 -AVP y AVM		100%						
Costes de urbanización CIS 2		50%					50%	
Costes de urbanización CIS 3							100%	
Urbanización Parking Cartuja	100%							
Construcción Centro de Servicios 2		34%	33%					33%
Construcción Centro de Servicios 3								100%

### 11.2.3 Ritmo de Comercialización

Se consideran dos escenarios de comercialización:

- **Escenario proactivo:** considera una hipótesis optimista en la comercialización de los productos considerados (tanto en derecho de superficie, como los explotados por la propia sociedad). Se considera un consumo anual en naves logísticas de aproximadamente 80.000 m<sup>2</sup>, los dos primeros años y 50.000 m<sup>2</sup>.
- **Escenario tendencial:** es un calendario de comercialización más conservador, en el que el proceso de comercialización se llevará a cabo de forma más lenta. El consumo anual de naves logísticas se ha considerado de aproximadamente 60.000 m<sup>2</sup>, los dos primeros años y de 30.000 m<sup>2</sup> los siguientes.



Escenario proactivo:

CALENDARIO INGRESOS (%)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
<b>NAVES EN DERECHOS DE SUPERFICIE</b>																									
<b>LE-1</b>																									
Canon										5%	15%	15%	15%	15%	15%	20%									
Comunidad										5%	20%	35%	50%	65%	80%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
<b>LE-2</b>																									
Canon											10%	15%	15%	15%	15%	15%									
Comunidad											10%	25%	40%	55%	70%	85%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
<b>LE-3</b>																									
Canon												10%	15%	15%	15%	15%	15%								
Comunidad												10%	25%	40%	55%	70%	85%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
<b>LE-4</b>																									
Canon													10%	15%	15%	15%	15%	15%							
Comunidad													10%	25%	40%	55%	70%	85%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
<b>CTM-1</b>																									
Canon			50%	50%																					
Comunidad			50%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
<b>CTM-2</b>																									
Canon					25%	25%	25%	15%	10%																
Comunidad					25%	50%	75%	90%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
<b>CTM-3</b>																									
Canon									10%	15%	20%	20%	15%	13%	8%										
Comunidad									10%	25%	45%	65%	80%	93%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
<b>CTM-4</b>																									
Canon															5%	10%	17%	20%	22%	26%					
Comunidad															5%	15%	32%	52%	74%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
<b>DERECHOS DE SUPERFICIE</b>																									
<b>Terminal Intermodal (TI)</b>																									
Canon			50%	50%																					
Comunidad			50%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
<b>Estación de Servicio</b>																									
Canon			50%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Comunidad			50%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
<b>CIS 2-Nave de Servicios</b>																									
Canon			25%	25%				50%																	
Comunidad			25%	50%	50%	50%	50%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
<b>CIS 3-Nave de Servicios</b>																									
Canon								50%	50%																
Comunidad								50%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
<b>EXPLOTACIÓN SOCIEDAD</b>																									
<b>CIS 2-Centro Administrativo</b>																									
Alquiler			25%	50%	50%	50%	50%	50%	75%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Comunidad			25%	50%	50%	50%	50%	50%	75%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
<b>CIS 3-Centro Administrativo</b>																									
Alquiler									50%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Comunidad									50%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
<b>AVP Y AMP</b>																									
Alquiler			25%	50%	75%	80%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%
<b>CTM ACTUAL</b>																									
Ingresos	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
<b>PARKING CARTUJA</b>																									
Ingresos		25%	50%	75%	80%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%



Escenario tendencial:

CALENDARIO INGRESOS (%)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
<b>NAVES EN DERECHOS DE SUPERFICIE</b>																									
<b>LE-1</b>																									
Canon										5%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	15%							
Comunidad										5%	15%	25%	35%	45%	55%	65%	75%	85%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
<b>LE-2</b>																									
Canon											5%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	15%	10%	10%					
Comunidad											5%	15%	25%	35%	45%	55%	65%	80%	90%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
<b>LE-3</b>																									
Canon												5%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	15%	10%	10%				
Comunidad												5%	15%	25%	35%	45%	55%	65%	80%	90%	100%	100%	100%	100%	100%
<b>LE-4</b>																									
Canon													5%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	15%	20%				
Comunidad													5%	15%	25%	35%	45%	55%	65%	80%	100%	100%	100%	100%	100%
<b>CTM-1</b>																									
Canon			33%	33%	33%																				
Comunidad			33%	67%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
<b>CTM-2</b>																									
Canon						20%	20%	20%	15%	10%	10%	5%													
Comunidad						20%	40%	60%	75%	85%	95%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
<b>CTM-3</b>																									
Canon										5%	10%	10%	12%	15%	15%	15%	10%	8%							
Comunidad										5%	15%	25%	37%	52%	67%	82%	92%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
<b>CTM-4</b>																									
Canon																5%	5%	10%	15%	15%	15%	20%	15%		
Comunidad																5%	10%	20%	35%	50%	65%	85%	100%	100%	100%
<b>DERECHOS DE SUPERFICIE</b>																									
<b>Terminal Intermodal (TI)</b>																									
Canon			33%	33%	33%																				
Comunidad			33%	67%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
<b>Estación de Servicio</b>																									
Canon			33%	67%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Comunidad			33%	67%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
<b>CIS 2-Nave de Servicios</b>																									
Canon			20%	20%	10%			20%	20%	10%															
Comunidad			20%	40%	50%	50%	50%	70%	90%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
<b>CIS 3-Nave de Servicios</b>																									
Canon								33%	33%	33%															
Comunidad								33%	67%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
<b>EXPLOTACIÓN SOCIEDAD</b>																									
<b>CIS 2-Centro Administrativo</b>																									
Alquiler			20%	40%	50%	50%	50%	50%	70%	90%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Comunidad			20%	40%	50%	50%	50%	50%	70%	90%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
<b>CIS 3-Centro Administrativo</b>																									
Alquiler									33%	67%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Comunidad									33%	67%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
<b>AVP Y AMP</b>																									
Alquiler			25%	50%	75%	80%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%
<b>CTM ACTUAL</b>																									
Ingresos	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
<b>PARKING CARTUJA</b>																									
Ingresos		25%	50%	75%	80%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%

## 11.2.4 Resumen de superficies

USOS		Superficie (Has)	%
<b>Parques de Actividad</b>		<b>133,53</b>	<b>64,42%</b>
	<b>Centro de Transporte de Mercancías (CTM)</b>	<b>79,81</b>	<b>38,50%</b>
	CTM-1	17,43	8,41%
	CTM-2	21,83	10,53%
	CTM-3	19,30	9,31%
	CTM-4	21,25	10,25%
	<b>Área Logística Especializada (LE)</b>	<b>18,57</b>	<b>8,96%</b>
	LE-1	6,31	3,05%
	LE-2	4,69	2,26%
	LE-3	1,84	0,89%
	LE-4	5,72	2,76%
	<b>Terminal Intermodal (TI)</b>	<b>24,85</b>	<b>11,99%</b>
	TI	24,85	11,99%
	<b>Centro Integrado de Servicios (CIS)</b>	<b>10,30</b>	<b>4,97%</b>
	CIS-1	3,85	1,86%
	CIS-2	4,44	2,14%
	CIS-3	2,00	0,97%
<b>Estructura Viaria</b>		<b>41,77</b>	<b>20,15%</b>
	Redes Territoriales	31,92	15,40%
	Viario Estructurante	9,85	4,75%
<b>Espacios Libres y Zonas Verdes</b>		<b>31,97</b>	<b>15,42%</b>
	Espacios Libres y Zonas Verdes	31,97	15,42%
<b>TOTAL</b>		<b>207,27</b>	<b>100,00%</b>

## 11.2.5 Otros criterios

### Financiación del proyecto

- Los déficit de tesorería se financian a través de fondos propios o financiación ajena.
- Las hipótesis de financiación que se ha considerado son:
- La aportación de Fondos Propios se hace en el primer año por el valor del suelo.
- El resto se hace por financiación ajena.
- Los préstamos que se han utilizado son:
- Préstamos a 10 años con un tipo de interés de un 5,50%

### Datos que no se han considerado en el presente estudio:

- No se ha considerado el IVA.
- No se ha considerado circulante.



## 11.3 Inversiones, Costes e Ingresos

### 11.3.1 Hipótesis de inversiones y coste

Los precios unitarios de las inversiones y costes que se han considerado para el CTM de Majarabique se muestran en la tabla adjunta:

INVERSIONES Y GASTOS		
INVERSIONES	m2	COSTES
Costes de suelo (€/m2)	1.753.400 m2	9 €/m2
<b>Urbanización</b>	<b>1</b>	
Costes de urbanización general		67.949.096,0 €
Costes de urbanización CIS 1 -AVP y AVM		2.454.375,0 €
Costes de urbanización CIS 2		1.415.250,0 €
Costes de urbanización CIS 3		637.500,0 €
<b>Costes de construcción</b>		
Construcción Centros Administrativos		735 €/m2
<b>COSTES ASOCIADOS A INVERSIONES (% sb inversiones)</b>		
Proyectos, DO y estudios técnicos (% sb inversiones)		12,0%
Licencias de Obra (% sb inversiones)		4,0%
<b>OTROS COSTES</b>		
Personal		234.397,0 €
Seguridad		351.775,9 €
Reparaciones, mantenimiento y limpieza		329.590,2 €
Suministros y otros		202.367,6 €
<b>CTM SEVILLA</b>		
Gastos de explotación (€/año)		1.359.101,1 €
<b>PARKING CARTUJA</b>		
Urbanización Parking Cartuja		5.325.000,0 €
<b>Gastos de explotación (€/año)</b>		
1 Controlador		32.850,0 €
1 Vigilante		54.750,0 €
Total Costes de explotación		132.600,0 €

Las inversiones y costes totales (en € constantes) alcanza los 199.354.124 €, desglosados de la siguiente manera:

Concepto	Costes totales. (€)
<b>CTM MAJARABIQUE</b>	
<b>INVERSIONES</b>	
Costes de suelo (€/m <sup>2</sup> )	15.780.600
Costes de urbanización general	67.949.096
Costes de urbanización CIS 1 -AVP y AVM	2.454.375
Costes de urbanización CIS 2	1.415.250
Costes de urbanización CIS 3	637.500
Construcción Centro de Servicios 2	17.660.580
Construcción Centro de Servicios 3	4.769.415
<b>TOTAL INVERSIONES</b>	<b>110.666.816</b>
<b>Costes Tramitación y Control (% sobre obras)</b>	<b>21.044.439</b>
Proyectos visados y D.O.	12.025.394
Licencias de obras y otras tasas	4.008.465
Gastos diversos	5.010.581
<b>OTROS GASTOS</b>	<b>25.157.940</b>
Personal	5.273.933
Seguridad	7.914.958
Reparaciones, mantenimiento y limpieza	7.415.779
Suministros y otros	4.553.271
<b>CTM SEVILLA</b>	
Gastos de explotación	33.977.529
<b>PARKING CARTUJA</b>	
Urbanización Parking Cartuja	5.325.000
Gastos de explotación	3.182.400
<b>TOTAL</b>	<b>199.354.124</b>

### 11.3.2 Hipótesis de ingresos

Los precios unitarios que se han considerado para los productos del CTM de Majarabique son los siguientes:

<b>PRECIOS UNITARIOS</b>		
<b>CTM MAJARABIQUE</b>		
<b>DERECHOS DE SUPERFICIE</b>	<b>PRECIO</b>	<b>P COMUNIDAD</b>
Naves Logísticas (€/m2). Pago Único	<b>170 €/m2 parc</b>	<b>4,20 €/m2 oc.</b>
Terminal Intermodal. Pago Único	<b>25 €/m2 parc</b>	<b>4,20 €/m2 oc.</b>
Nave de Servicios (€/m2). Pago Único	<b>170 €/m2 parc</b>	<b>4,20 €/m2 oc.</b>
Estación de Servicio (€/año)	<b>84.050 €</b>	<b>12.082 €</b>
Centro Administrativos (€/m2 const)	<b>88,3 €/m2 const</b>	<b>30,0 €/m2 const</b>
AVP y AMP (€/año)	<b>346.706 €</b>	<b>0,00 €/m2 oc.</b>
<b>CTM SEVILLA</b>		
Ingresos de explotación anuales (€/año)	<b>1.846.242,3 €</b>	
<b>PARKING CARTUJA</b>		
Ingresos anuales	<b>313.635,4 €</b>	

En el caso de los derechos de superficie:

El pago del canon de las naves se calcula sobre los metros cuadrados de parque de actividad, habiéndose considerado como un pago único en el momento de que se realiza la concesión.

Los pagos de comunidad se calculan, en el caso de las Naves Logísticas y de la Nave de Servicios, sobre los metros cuadrados ocupados.

En el caso de ser la sociedad la responsable de la explotación de las instalaciones:

El precio de alquiler correspondiente se calcula sobre los metros cuadrados construidos. Los pagos de comunidad también se calculan sobre m2 construidos.

El precio correspondiente al aparcamiento de vehículos pesados y mercancías peligrosas ha sido calculado bajo el supuesto que tiene capacidad para un total de 300 plazas, del cual la mitad se ocupan por vehículos pesados a un precio de 945 €/plaza año, y la otra mitad se ocupa por vehículos con mercancías peligrosas a un precio medio de 1.365 €/ plaza año, lo que resulta unos ingresos anuales de 346.706 €/año. La comunidad correspondiente al Aparcamiento de Vehículos Pesados y Mercancías Peligrosas se incluye en el precio.

Se incluye asimismo los ingresos anuales correspondientes al CTM actual de Sevilla y a la explotación del Parking de la Cartuja.

Los ingresos totales del CTM de Majarabique (en € constantes) ascienden a 350.987.143 € en el escenario proactivo y 344.961.181 € en el escenario tendencial y se desglosan de la siguiente manera:

PRODUCTO	Unidad	Medición	Precio	Ingresos Totales (Escenario Proactivo)	Ingresos Totales (Escenario Tendencial)
<b>CTM MAJARABIQUE</b>					
<b>NAVES EN DERECHOS DE SUPERFICIE</b>				<b>202.169.433,6</b>	<b>197.611.132,4</b>
LE-1				12.688.553,3	12.471.670,7
Canon	m2	63.114,0	170,0		0,0
Comunidad	m2	34.425,8	4,2		0,0
LE-2				9.356.243,4	9.066.065,2
Canon	m2	46.913,0	170,0		0,0
Comunidad	m2	25.588,9	4,2		0,0
LE-3				3.633.818,5	3.519.808,2
Canon	m2	18.432,0	170,0		0,0
Comunidad	m2	10.053,8	4,2		0,0
LE-4				11.150.655,4	10.809.802,5
Canon	m2	57.225,0	170,0		0,0
Comunidad	m2	31.213,6	4,2		0,0
CTM-1				38.610.498,7	38.410.871,2
Canon	m2	174.278,0	170,0		0,0
Comunidad	m2	95.060,7	4,2		0,0
CTM-2				46.809.614,7	45.984.501,2
Canon	m2	218.284,0	170,0		0,0
Comunidad	m2	119.064,0	4,2		0,0
CTM-3				39.520.785,9	38.448.549,8
Canon	m2	193.006,0	170,0		0,0
Comunidad	m2	105.276,0	4,2		0,0
CTM-4				40.399.263,6	38.899.863,6
Canon	m2	212.500,0	170,0		0,0
Comunidad	m2	115.909,1	4,2		0,0
<b>DERECHOS DE SUPERFICIE</b>				<b>21.500.897,7</b>	<b>21.269.318,9</b>
Terminal Intermodal (TI)				11.549.741,7	11.431.138,0
Canon	m2	248.503,0	25,0		0,0
Comunidad	m2	56.478,0	4,2		0,0
Estación de Servicio				2.162.974,2	2.114.908,1
Canon	ud	1,0	84.050,0		0,0
Comunidad	ud	1,0	12.082,2		0,0
CIS 2-Nave de Servicios				4.946.363,6	4.904.363,6
Canon	m2	20.000,0	170,0		0,0
Comunidad	m2	18.181,8	4,2		0,0
CIS 3-Nave de Servicios				2.841.818,2	2.818.909,1
Canon	m2	12.000,0	170,0		0,0
Comunidad	m2	10.909,1	4,2		0,0
<b>EXPLOTACIÓN SOCIEDAD</b>				<b>74.793.954,9</b>	<b>73.557.873,4</b>
CIS 2-Centro Administrativo				55.406.735,9	54.554.324,5
Alquiler	m2	24.028,0	88,3		0,0
Comunidad	m2	24.028,0	30,0		0,0
CIS 3-Centro Administrativo				12.661.117,8	12.277.447,6
Alquiler	m2	6.489,0	88,3		0,0
Comunidad	m2	6.489,0	30,0		0,0
AVP Y AMP				6.726.101,3	6.726.101,3
Alquiler	ud	1,0	346.706,3		0,0
<b>CTM SEVILLA</b>					
Ingresos	ud	1,0	1.846.242,3	46.156.057,5	46.156.057,5
<b>PARKING CARTUJA</b>					
Ingresos	ud	1,0	313.635,4	6.366.798,9	6.366.798,9
<b>TOTAL</b>				<b>350.987.143</b>	<b>344.961.181</b>

## 11.4 Análisis de Resultados

### 11.4.1 Resultados antes de financiación y después de impuestos

La Tasa Interna de Retorno (TIR) del proyecto oscila, en función del calendario entre 11,54% y 10,16% para los escenarios proactivo y tendencial.

El VAN resultante para cada escenario es de 59.544.220 € y de 52.846.577 € respectivamente, descontados con un WACC (Coste Medio Ponderado) del 5,87% y 5,78% respectivamente. El WACC como se ha comentado anteriormente, es el promedio entre el coste del dinero de los accionistas y coste de la deuda.

El ritmo esperado de comercialización da como resultado unas Punta de Financiación de 77.598.239 € para el escenario proactivo y de 92.054.920 € en el tendencial respectivamente, produciéndose éstas en el año 2016.

Se recupera la inversión en el escenario proactivo en el año 2021 y en el año 2023 según el escenario tendencial.

ESCENARIO PROACTIVO		ESCENARIO TENDENCIAL	
VAN	59.544.220	VAN	52.846.577
5,87%		5,78%	
TIR	11,54%	TIR	10,16%
Punta de Financiación	-77.598.239	Punta de Financiación	-92.054.920
	Año 2016		Año 2016
Periodo de Retorno	Año 2021	Periodo de Retorno	Año 2023

### 11.4.2 Resultados después de financiación y después de impuestos

Como se ha comentado anteriormente se ha supuesto que los accionistas aportan como fondos propios el valor del suelo (Año 1) y el resto de los déficits de tesorería se financian con financiación ajena. La financiación ajena se realiza con préstamos a 10 años y con un tipo de interés del 5,50%. Los resultados después de financiación y después de impuestos son los siguientes:

La TIR del accionista después de impuestos oscila, entre 21,54% y 16,84% para los escenarios proactivo y tendencial.

El VAN resultante para cada escenario es de 53.916.682,52 € y de 46.028.132,77 € respectivamente, descontados con una tasa de descuento del 7%

Se recupera la inversión en el escenario proactivo en el año 2013 y en el año 2021 según el escenario tendencial

ESCENARIO PROACTIVO		ESCENARIO TENDENCIAL	
VAN 7,00%	53.916.682,52 €	VAN 7,00%	46.028.132,77 €
TIR	21,54%	TIR	16,84%
Capital desembolsado	-17.626.152,98 €	Capital desembolsado	-17.626.152,98 €
Periodo de Retorno	Año 2013	Periodo de Retorno	Año 2021

### 11.4.3 Análisis de Sensibilidad

El análisis de sensibilidad se ha realizado sobre la TIR del accionista después de impuestos, variando los costes y precios unitarios, un + 5%, + 10%, y + 15%, Los valores bases aparecen en las tablas siguientes coloreados de amarillo y con un porcentaje del 100%.

## Sensibilidad a los costes: Escenario Proactivo

COSTES DE SUELO		
% Var.	€/m2 año	PROACTIVO
85%	7,65 €/m2	24,07%
90%	8,10 €/m2	23,14%
95%	8,55 €/m2	22,30%
100%	9,00 €/m2	21,54%
105%	9,45 €/m2	20,85%
110%	9,90 €/m2	20,21%
115%	10,35 €/m2	19,62%

COSTES DE URBANIZACIÓN GENERAL		
% Var.	€ año	PROACTIVO
85%	57.756.732 €/año	23,80%
90%	61.154.186 €/año	23,06%
95%	64.551.641 €/año	22,30%
100%	67.949.096 €/año	21,54%
105%	71.346.551 €/año	20,78%
110%	74.744.006 €/año	20,03%
115%	78.141.460 €/año	19,39%

COSTES DE URBANIZACIÓN CIS -1		
% Var.	€ año	PROACTIVO
85%	2.086.219 €/año	21,66%
90%	2.208.938 €/año	21,62%
95%	2.331.656 €/año	21,58%
100%	2.454.375 €/año	21,54%
105%	2.577.094 €/año	21,51%
110%	2.699.813 €/año	21,47%
115%	2.822.531 €/año	21,43%

COSTES DE URBANIZACIÓN CIS -2		
% Var.	€ año	PROACTIVO
85%	1.202.963 €/año	21,59%
90%	1.273.725 €/año	21,58%
95%	1.344.488 €/año	21,56%
100%	1.415.250 €/año	21,54%
105%	1.486.013 €/año	21,53%
110%	1.556.775 €/año	21,51%
115%	1.627.538 €/año	21,49%

COSTES DE URBANIZACIÓN CIS -3		
% Var.	€ año	PROACTIVO
85%	541.875 €/año	21,56%
90%	573.750 €/año	21,55%
95%	605.625 €/año	21,55%
100%	637.500 €/año	21,54%
105%	669.375 €/año	21,54%
110%	701.250 €/año	21,53%
115%	733.125 €/año	21,53%

COSTES CONSTRUCCIÓN CENTROS ADMINISTRATIVOS		
% Var.	€/m2 año	PROACTIVO
85%	625 €/m2	22,43%
90%	662 €/m2	22,13%
95%	698 €/m2	21,84%
100%	735 €/m2	21,54%
105%	772 €/m2	21,25%
110%	809 €/m2	20,96%
115%	845 €/m2	20,67%

COSTES DE URBANIZACIÓN PARKING CARTUJA		
% Var.	€ año	PROACTIVO
85%	4.526.250 €/año	21,83%
90%	4.792.500 €/año	21,73%
95%	5.058.750 €/año	21,64%
100%	5.325.000 €/año	21,54%
105%	5.591.250 €/año	21,45%
110%	5.857.500 €/año	21,36%
115%	6.123.750 €/año	21,26%

## Sensibilidad a los costes: Escenario Tendencial

COSTES DE SUELO		
% Var.	€/m2 año	TENDENCIAL
85%	7,7 €/m2	18,35%
90%	8,1 €/m2	17,81%
95%	8,6 €/m2	17,30%
100%	9,0 €/m2	16,84%
105%	9,5 €/m2	16,41%
110%	9,9 €/m2	16,00%
115%	10,4 €/m2	15,63%

COSTES DE URBANIZACIÓN GENERAL		
% Var.	€ año	TENDENCIAL
85%	57.756.732 €/año	18,85%
90%	61.154.186 €/año	17,86%
95%	64.551.641 €/año	17,31%
100%	67.949.096 €/año	16,84%
105%	71.346.551 €/año	16,40%
110%	74.744.006 €/año	15,96%
115%	78.141.460 €/año	15,50%

COSTES DE URBANIZACIÓN CIS -1		
% Var.	€ año	TENDENCIAL
85%	2.086.219 €/año	16,90%
90%	2.208.938 €/año	16,88%
95%	2.331.656 €/año	16,86%
100%	2.454.375 €/año	16,84%
105%	2.577.094 €/año	16,82%
110%	2.699.813 €/año	16,80%
115%	2.822.531 €/año	16,78%

COSTES DE URBANIZACIÓN CIS -2		
% Var.	€ año	TENDENCIAL
85%	1.202.963 €/año	16,87%
90%	1.273.725 €/año	16,86%
95%	1.344.488 €/año	16,85%
100%	1.415.250 €/año	16,84%
105%	1.486.013 €/año	16,83%
110%	1.556.775 €/año	16,82%
115%	1.627.538 €/año	16,81%

COSTES DE URBANIZACIÓN CIS -3		
% Var.	€ año	TENDENCIAL
85%	541.875 €/año	16,85%
90%	573.750 €/año	16,85%
95%	605.625 €/año	16,84%
100%	637.500 €/año	16,84%
105%	669.375 €/año	16,84%
110%	701.250 €/año	16,83%
115%	733.125 €/año	16,83%

COSTES CONSTRUCCIÓN CENTROS ADMINISTRATIVOS		
% Var.	€/m2 año	TENDENCIAL
85%	625 €/m2	17,32%
90%	662 €/m2	17,15%
95%	698 €/m2	17,00%
100%	735 €/m2	16,84%
105%	772 €/m2	16,70%
110%	809 €/m2	16,55%
115%	845 €/m2	16,41%

COSTES DE URBANIZACIÓN PARKING CARTUJA		
% Var.	€ año	TENDENCIAL
85%	4.526.250 €/año	16,99%
90%	4.792.500 €/año	16,94%
95%	5.058.750 €/año	16,89%
100%	5.325.000 €/año	16,84%
105%	5.591.250 €/año	16,79%
110%	5.857.500 €/año	16,75%
115%	6.123.750 €/año	16,70%



## Sensibilidad a los ingresos: Escenario Proactivo

DCHO. DE SUPERFICIE DE LAS NAVES LOGÍSTICAS		
% Var.	€/m2 parc	PROACTIVO
85%	145 €/m2 parc	17,83%
90%	153 €/m2 parc	18,98%
95%	162 €/m2 parc	20,25%
100%	170 €/m2 parc	21,54%
105%	179 €/m2 parc	22,85%
110%	187 €/m2 parc	24,16%
115%	196 €/m2 parc	25,48%

DCHO. DE SUPERFICIE DE LAS NAVES DE SERVICIO		
% Var.	€/m2 parc	PROACTIVO
85%	145 €/m2 parc	21,38%
90%	153 €/m2 parc	21,43%
95%	162 €/m2 parc	21,49%
100%	170 €/m2 parc	21,54%
105%	179 €/m2 parc	21,60%
110%	187 €/m2 parc	21,65%
115%	196 €/m2 parc	21,71%

DCHO. DE SUPERFICIE DE LA ESTACIÓN DE SERVICIO		
% Var.	€/año	PROACTIVO
85%	71.443 €/año	21,51%
90%	75.645 €/año	21,52%
95%	79.848 €/año	21,53%
100%	84.050 €/año	21,54%
105%	88.253 €/año	21,55%
110%	92.455 €/año	21,56%
115%	96.658 €/año	21,57%

DCHO. DE SUPERFICIE DE LA TERMINAL INTERMODAL		
% Var.	€/m2 parc	PROACTIVO
85%	21 €/m2 parc	21,19%
90%	23 €/m2 parc	21,31%
95%	24 €/m2 parc	21,43%
100%	25 €/m2 parc	21,54%
105%	26 €/m2 parc	21,66%
110%	28 €/m2 parc	21,78%
115%	29 €/m2 parc	21,90%

EXPLOTACIÓN POR LA SOCIEDAD DE LOS CENTROS ADMINISTRATIVOS (CIS-2 Y CIS-3)		
% Var.	€/m2 const.	PROACTIVO
85%	75 €/m2 parc	20,89%
90%	79 €/m2 parc	21,11%
95%	84 €/m2 parc	21,33%
100%	88 €/m2 parc	21,54%
105%	93 €/m2 parc	21,76%
110%	97 €/m2 parc	21,97%
115%	101 €/m2 parc	22,17%

EXPLOTACIÓN POR LA SOCIEDAD DEL CIS-1		
% Var.	€ año	PROACTIVO
85%	294.700 €/año	21,45%
90%	312.036 €/año	21,48%
95%	329.371 €/año	21,51%
100%	346.706 €/año	21,54%
105%	364.042 €/año	21,58%
110%	381.377 €/año	21,61%
115%	398.712 €/año	21,64%

INGRESOS CTM ACTUAL		
% Var.	€ año	PROACTIVO
85%	1.569.306 €/año	20,58%
90%	1.661.618 €/año	20,90%
95%	1.753.930 €/año	21,22%
100%	1.846.242 €/año	21,54%
105%	1.938.554 €/año	21,86%
110%	2.030.867 €/año	22,18%
115%	2.123.179 €/año	22,50%

INGRESOS PARKING CARTUJA		
% Var.	€ año	PROACTIVO
85%	266.590 €/año	21,44%
90%	282.272 €/año	21,47%
95%	297.954 €/año	21,51%
100%	313.635 €/año	21,54%
105%	329.317 €/año	21,58%
110%	344.999 €/año	21,61%
115%	360.681 €/año	21,65%

## Sensibilidad a los ingresos: Escenario Tendencial

DCHO. DE SUPERFICIE DE LAS NAVES LOGÍSTICAS		
% Var.	€/m2 parc	TENDENCIAL
85%	145 €/m2 parc	14,75%
90%	153 €/m2 parc	15,46%
95%	162 €/m2 parc	16,16%
100%	170 €/m2 parc	16,84%
105%	179 €/m2 parc	17,55%
110%	187 €/m2 parc	18,30%
115%	196 €/m2 parc	19,58%

DCHO. DE SUPERFICIE DE LAS NAVES DE SERVICIO		
% Var.	€/m2 parc	TENDENCIAL
85%	145 €/m2 parc	16,76%
90%	153 €/m2 parc	16,78%
95%	162 €/m2 parc	16,81%
100%	170 €/m2 parc	16,84%
105%	179 €/m2 parc	16,87%
110%	187 €/m2 parc	16,90%
115%	196 €/m2 parc	16,93%

DCHO. DE SUPERFICIE DE LA ESTACIÓN DE SERVICIO		
% Var.	€/año	TENDENCIAL
85%	71.443 €/año	16,82%
90%	75.645 €/año	16,83%
95%	79.848 €/año	16,83%
100%	84.050 €/año	16,84%
105%	88.253 €/año	16,85%
110%	92.455 €/año	16,85%
115%	96.658 €/año	16,86%

DCHO. DE SUPERFICIE DE LA TERMINAL INTERMODAL		
% Var.	€/m2 parc	TENDENCIAL
85%	21 €/m2 parc	16,66%
90%	23 €/m2 parc	16,72%
95%	24 €/m2 parc	16,78%
100%	25 €/m2 parc	16,84%
105%	26 €/m2 parc	16,90%
110%	28 €/m2 parc	16,97%
115%	29 €/m2 parc	17,03%

EXPLOTACIÓN POR LA SOCIEDAD DE LOS CENTROS ADMINISTRATIVOS (CIS-2 Y CIS-3)		
% Var.	€/m2 const.	TENDENCIAL
85%	75 €/m2 parc	16,34%
90%	79 €/m2 parc	16,51%
95%	84 €/m2 parc	16,68%
100%	88 €/m2 parc	16,84%
105%	93 €/m2 parc	17,01%
110%	97 €/m2 parc	17,18%
115%	101 €/m2 parc	17,34%

EXPLOTACIÓN POR LA SOCIEDAD DEL CIS-1		
% Var.	€ año	TENDENCIAL
85%	294.700 €/año	16,77%
90%	312.036 €/año	16,79%
95%	329.371 €/año	16,82%
100%	346.706 €/año	16,84%
105%	364.042 €/año	16,87%
110%	381.377 €/año	16,89%
115%	398.712 €/año	16,92%

INGRESOS CTM ACTUAL		
% Var.	€ año	TENDENCIAL
85%	1.569.306 €/año	16,23%
90%	1.661.618 €/año	16,44%
95%	1.753.930 €/año	16,64%
100%	1.846.242 €/año	16,84%
105%	1.938.554 €/año	17,05%
110%	2.030.867 €/año	17,26%
115%	2.123.179 €/año	17,46%

INGRESOS PARKING CARTUJA		
% Var.	€ año	TENDENCIAL
85%	266.590 €/año	16,77%
90%	282.272 €/año	16,79%
95%	297.954 €/año	16,82%
100%	313.635 €/año	16,84%
105%	329.317 €/año	16,87%
110%	344.999 €/año	16,89%
115%	360.681 €/año	16,92%





# Anexo 1.

## Fichas Parcelas

-



## 1. Fichas Sector 1. CTM La Negrilla

## FICHA DE CONDICIONES DE LAS PARCELAS

### Identificación

	<b>Denominación</b>	<b>P-1</b>
	<b>Área de localización</b>	<b>Zona: actividades complementarias</b>

### Dimensión

	<b>Superficie de parcela (m2)</b>	<b>4.214</b>
	<b>Superficie de ocupación máxima (m2)</b>	<b>2.500</b>

### Condiciones urbanísticas

	<b>Edificabilidad (m2t)</b>	<b>3.500</b>
	<b>Altura máxima</b>	<b>5 plantas</b>

### Usos

	<b>Uso principal</b>	<b>Centros y servicios terciarios</b>
	<b>Otros usos permitidos</b>	<b>Talleres de mantenimiento de vehículos, SIPS</b>

### Gestión

	<b>Adscripción de los suelos</b>	<b>Dotacional público</b>
--	----------------------------------	---------------------------

## FICHA DE CONDICIONES DE LAS PARCELAS

### Identificación

	<b>Denominación</b>	<b>P-2</b>
	<b>Área de localización</b>	<b>Zona: Acogida de vehículos</b>

### Dimensión

	<b>Superficie de parcela (m2)</b>	<b>32.951</b>
	<b>Superficie de ocupación máxima (m2)</b>	<b>32.951</b>

### Condiciones urbanísticas

	<b>Edificabilidad (m2t)</b>	<b>400</b>
	<b>Altura máxima</b>	<b>1 planta</b>

### Usos

	<b>Uso principal</b>	<b>Aparcamientos de vehículos pesados</b>
	<b>Otros usos permitidos</b>	<b>Oficinas de atención y servicio al aparcamiento</b>

### Gestión

	<b>Adscripción de los suelos</b>	<b>Dotacional público</b>
--	----------------------------------	---------------------------

<b>FICHA DE CONDICIONES DE LAS PARCELAS</b>		
<u>Identificación</u>		
	<b>Denominación</b>	<b>P-3</b>
	<b>Área de localización</b>	<b>Zona: Administrativa, comercial y acogida de tripulantes.</b>
<u>Dimensión</u>		
	<b>Superficie de parcela (m2)</b>	<b>1.808</b>
	<b>Superficie de ocupación máxima (m2)</b>	<b>1.808</b>
<u>Condiciones urbanísticas</u>		
	<b>Edificabilidad (m2t)</b>	<b>1.200</b>
	<b>Altura máxima</b>	<b>4 plantas</b>
<u>Usos</u>		
	<b>Uso principal</b>	<b>Servicios y restauración. Centros y servicios terciarios</b>
	<b>Otros usos permitidos</b>	<b>SIPS</b>
<u>Gestión</u>		
	<b>Adscripción de los suelos</b>	<b>Dotacional público</b>



## FICHA DE CONDICIONES DE LAS PARCELAS

### Identificación

	<b>Denominación</b>	<b>P-5</b>
	<b>Área de localización</b>	<b>Zona Ferroviaria</b>

### Dimensión

	<b>Superficie de parcela (m2)</b>	<b>129.450</b>
	<b>Superficie construida (m2)</b>	<b>19.727</b>

### Usos

	<b>Uso principal</b>	<b>Transferencia modal ferrocarril-carretera</b>
	<b>Otros usos permitidos</b>	

### **Gestión**

	<b>Adscripción de los suelos</b>	<b>Dotacional Público</b>
--	----------------------------------	---------------------------

<b>FICHA DE CONDICIONES DE LAS PARCELAS</b>		
<u>Identificación</u>		
	<b>Denominación</b>	<b>C-1</b>
	<b>Área de localización</b>	<b>Zona: Terminal de transporte</b>
<u>Dimensión</u>		
	<b>Superficie de parcela (m2)</b>	<b>5.109</b>
	<b>Superficie de ocupación máxima (m2)</b>	<b>5.109</b>
<u>Condiciones urbanísticas</u>		
	<b>Edificabilidad (m2t)</b>	<b>1.720</b>
	<b>Altura máxima</b>	<b>2 plantas</b>
<u>Usos</u>		
	<b>Uso principal</b>	<b>Oficinas y servicios terciarios</b>
	<b>Otros usos permitidos</b>	<b>Industrial, oficinas, local comercial, SIPS</b>
<b>Gestión</b>		
	<b>Adscripción de los suelos</b>	<b>Dotacional público</b>

## FICHA DE CONDICIONES DE LAS PARCELAS

### Identificación

	<b>Denominación</b>	<b>A-5</b>
	<b>Área de localización</b>	<b>Zona: Actividades complementarias. Estación de servicio</b>

### Dimensión

	<b>Superficie de parcela (m2)</b>	<b>3.495</b>
	<b>Superficie de ocupación máxima (m2)</b>	<b>800</b>

### Condiciones urbanísticas

	<b>Edificabilidad (m2t)</b>	<b>800</b>
	<b>Altura máxima</b>	<b>1 planta</b>

### Usos

	<b>Uso principal</b>	<b>Punto de venta de carburante</b>
	<b>Otros usos permitidos</b>	<b>Local comercial, oficinas</b>

### **Gestión**

	<b>Adscripción de los suelos</b>	<b>Dotacional público</b>
--	----------------------------------	---------------------------

## PARCELAS LOGÍSTICAS

<b>FICHA DE CONDICIONES DE LAS PARCELAS</b>		
<u>Identificación</u>		
	<b>Denominación</b>	<b>A-1</b>
	<b>Área de localización</b>	<b>Zona: Almacenamiento</b>
<u>Dimensión</u>		
	<b>Superficie de parcela (m2)</b>	<b>13.140</b>
	<b>Superficie de ocupación máxima (m2)</b>	<b>5.600</b>
<u>Condiciones urbanísticas</u>		
	<b>Edificabilidad (m2t)</b>	<b>5.600</b>
	<b>Altura máxima</b>	<b>2 plantas</b>
<u>Usos</u>		
	<b>Uso principal</b>	<b>Almacenamiento y logística</b>
	<b>Otros usos permitidos</b>	<b>Industrial, oficinas, SIPS</b>
<u>Gestión</u>		
	<b>Adscripción de los suelos</b>	<b>Patrimonial</b>

## FICHA DE CONDICIONES DE LAS PARCELAS

### Identificación

	<b>Denominación</b>	<b>A-2</b>
	<b>Área de localización</b>	<b>Zona: Almacenamiento</b>

### Dimensión

	<b>Superficie de parcela (m2)</b>	<b>8.068</b>
	<b>Superficie de ocupación máxima (m2)</b>	<b>5.600</b>

### Condiciones urbanísticas

	<b>Edificabilidad (m2t)</b>	<b>5.600</b>
	<b>Altura máxima</b>	<b>2 plantas</b>

### Usos

	<b>Uso principal</b>	<b>Almacenamiento y logística</b>
	<b>Otros usos permitidos</b>	<b>Industrial, oficinas, SIPS</b>

### Gestión

	<b>Adscripción de los suelos</b>	<b>Patrimonial</b>
--	----------------------------------	--------------------

## FICHA DE CONDICIONES DE LAS PARCELAS

### Identificación

	<b>Denominación</b>	<b>A-3</b>
	<b>Área de localización</b>	<b>Zona: Almacenamiento</b>

### Dimensión

	<b>Superficie de parcela (m2)</b>	<b>7.805</b>
	<b>Superficie de ocupación máxima (m2)</b>	<b>5.600</b>

### Condiciones urbanísticas

	<b>Edificabilidad (m2t)</b>	<b>5.600</b>
	<b>Altura máxima</b>	<b>2 plantas</b>

### Usos

	<b>Uso principal</b>	<b>Almacenamiento y logística</b>
	<b>Otros usos permitidos</b>	<b>Industrial, oficinas, SIPS</b>

### Gestión

	<b>Adscripción de los suelos</b>	<b>Patrimonial</b>
--	----------------------------------	--------------------

## FICHA DE CONDICIONES DE LAS PARCELAS

### Identificación

	<b>Denominación</b>	<b>A-4</b>
	<b>Área de localización</b>	<b>Zona: Almacenamiento</b>

### Dimensión

	<b>Superficie de parcela (m2)</b>	<b>5.743</b>
	<b>Superficie de ocupación máxima (m2)</b>	<b>3.700</b>

### Condiciones urbanísticas

	<b>Edificabilidad (m2t)</b>	<b>3.700</b>
	<b>Altura máxima</b>	<b>2 plantas</b>

### Usos

	<b>Uso principal</b>	<b>Almacenamiento y logística</b>
	<b>Otros usos permitidos</b>	<b>Industrial, oficinas, SIPS</b>

### Gestión

	<b>Adscripción de los suelos</b>	<b>Patrimonial</b>
--	----------------------------------	--------------------

## FICHA DE CONDICIONES DE LAS PARCELAS

### Identificación

	<b>Denominación</b>	<b>C-2</b>
	<b>Área de localización</b>	<b>Zona: Terminal de transporte</b>

### Dimensión

	<b>Superficie de parcela (m2)</b>	<b>7.115</b>
	<b>Superficie de ocupación máxima (m2)</b>	<b>3.000</b>

### Condiciones urbanísticas

	<b>Edificabilidad (m2t)</b>	<b>3.000</b>
	<b>Altura máxima</b>	<b>2 plantas</b>

### Usos

	<b>Uso principal</b>	<b>Almacenamiento y logística</b>
	<b>Otros usos permitidos</b>	<b>Industrial, oficinas, local comercial, SIPS</b>

### Gestión

	<b>Adscripción de los suelos</b>	<b>Patrimonial</b>
--	----------------------------------	--------------------



### 1.1.1 FICHA DE CONDICIONES DE LAS PARCELAS

#### Identificación

	<b>Denominación</b>	<b>C-3</b>
	<b>Área de localización</b>	<b>Zona: Terminal de transporte</b>

#### Dimensión

	<b>Superficie de parcela (m2)</b>	<b>10.374</b>
	<b>Superficie de ocupación máxima (m2)</b>	<b>4.128</b>

#### Condiciones urbanísticas

	<b>Edificabilidad (m2t)</b>	<b>4.128</b>
	<b>Altura máxima</b>	<b>2 plantas</b>

#### Usos

	<b>Uso principal</b>	<b>Almacenamiento y logística</b>
	<b>Otros usos permitidos</b>	<b>Industrial, oficinas, local comercial, SIPS</b>

#### Gestión

	<b>Adscripción de los suelos</b>	<b>Patrimonial</b>
--	----------------------------------	--------------------

<b>FICHA DE CONDICIONES DE LAS PARCELAS</b>		
<u>Identificación</u>		
	<b>Denominación</b>	<b>C-4</b>
	<b>Área de localización</b>	<b>Zona: Terminal de transporte</b>
<u>Dimensión</u>		
	<b>Superficie de parcela (m2)</b>	<b>10.744</b>
	<b>Superficie de ocupación máxima (m2)</b>	<b>4.352</b>
<u>Condiciones urbanísticas</u>		
	<b>Edificabilidad (m2t)</b>	<b>4.352</b>
	<b>Altura máxima</b>	<b>2 plantas</b>
<u>Usos</u>		
	<b>Uso principal</b>	<b>Almacenamiento y logística</b>
	<b>Otros usos permitidos</b>	<b>Industrial, oficinas, local comercial, SIPS</b>
<u>Gestión</u>		
	<b>Adscripción de los suelos</b>	<b>Patrimonial</b>

<b>FICHA DE CONDICIONES DE LAS PARCELAS</b>		
<u>Identificación</u>		
	<b>Denominación</b>	<b>I-1</b>
	<b>Área de localización</b>	<b>Zona: Unidades edificatorias</b>
<u>Dimensión</u>		
	<b>Superficie de parcela (m2)</b>	<b>17.554</b>
	<b>Superficie de ocupación máxima (m2)</b>	<b>10.284</b>
<u>Condiciones urbanísticas</u>		
	<b>Edificabilidad (m2t)</b>	<b>12.963</b>
	<b>Altura máxima</b>	<b>2 plantas. 12 m</b>
<u>Usos</u>		
	<b>Uso principal</b>	<b>Almacenamiento y logística</b>
	<b>Otros usos permitidos</b>	
<b>Gestión</b>		
	<b>Adscripción de los suelos</b>	<b>Patrimonial</b>

## FICHA DE CONDICIONES DE LAS PARCELAS

### Identificación

	<b>Denominación</b>	<b>I-2</b>
	<b>Área de localización</b>	<b>Zona: Unidades edificatorias</b>

### Dimensión

	<b>Superficie de parcela (m2)</b>	<b>9.852</b>
	<b>Superficie de ocupación máxima (m2)</b>	<b>5.133</b>

### Condiciones urbanísticas

	<b>Edificabilidad (m2t)</b>	<b>7.275</b>
	<b>Altura máxima</b>	<b>2 plantas. 12 m</b>

### Usos

	<b>Uso principal</b>	<b>Almacenamiento y logística</b>
	<b>Otros usos permitidos</b>	

### Gestión

	<b>Adscripción de los suelos</b>	<b>Patrimonial</b>
--	----------------------------------	--------------------

## FICHA DE CONDICIONES DE LAS PARCELAS

### Identificación

	<b>Denominación</b>	<b>I-3</b>
	<b>Área de localización</b>	<b>Zona: Unidades edificatorias</b>

### Dimensión

	<b>Superficie de parcela (m2)</b>	<b>14.444</b>
	<b>Superficie de ocupación máxima (m2)</b>	<b>7.084</b>

### Condiciones urbanísticas

	<b>Edificabilidad (m2t)</b>	<b>10.666</b>
	<b>Altura máxima</b>	<b>2 plantas. 12 m</b>

### Usos

	<b>Uso principal</b>	<b>Almacenamiento y logística</b>
	<b>Otros usos permitidos</b>	

### Gestión

	<b>Adscripción de los suelos</b>	<b>Parcelas no demaniales</b>
--	----------------------------------	-------------------------------

## FICHA DE CONDICIONES DE LAS PARCELAS

### Identificación

	<b>Denominación</b>	<b>I-4</b>
	<b>Área de localización</b>	<b>Zona: Unidades edificatorias</b>

### Dimensión

	<b>Superficie de parcela (m2)</b>	<b>11.980</b>
	<b>Superficie de ocupación máxima (m2)</b>	<b>6.044</b>

### Condiciones urbanísticas

	<b>Edificabilidad (m2t)</b>	<b>8.846</b>
	<b>Altura máxima</b>	<b>2 plantas. 12 m</b>

### Usos

	<b>Uso principal</b>	<b>Almacenamiento y logística</b>
	<b>Otros usos permitidos</b>	

### Gestión

	<b>Adscripción de los suelos</b>	<b>Patrimonial</b>
--	----------------------------------	--------------------

## FICHA DE CONDICIONES DE LAS PARCELAS

### Identificación

	<b>Denominación</b>	<b>P-4</b>
	<b>Área de localización</b>	<b>Zona: Administrativa, comercial y acogida de tripulantes.</b>

### Dimensión

	<b>Superficie de parcela (m2)</b>	<b>7.848</b>
	<b>Superficie de ocupación máxima (m2)</b>	<b>4.709</b>

### Condiciones urbanísticas

	<b>Edificabilidad (m2t)</b>	<b>13.800</b>
	<b>Altura máxima</b>	<b>5 plantas</b>

### Usos

	<b>Uso principal</b>	<b>Oficinas y servicios terciarios</b>
	<b>Otros usos permitidos</b>	<b>SIPS</b>

### **Gestión**

	<b>Adscripción de los suelos</b>	<b>Patrimonial</b>
--	----------------------------------	--------------------



## 2. Fichas Sector 2. CTM Majarabique



<b>FICHA DE CONDICIONES DE LAS PARCELAS</b>		
<u>Identificación</u>		
	<b>Denominación</b>	<b>CTM-1</b>
	<b>Área Funcional de localización</b>	<b>Zona: AF-2</b>
<u>Dimensión</u>		
	<b>Superficie de parcela (m2)</b>	<b>174.300</b>
<u>Usos</u>		
	<b>Uso principal</b>	<b>Actividades logísticas ligadas a la distribución física de mercancías</b>
<u>Gestión</u>		
	<b>Adscripción de los suelos</b>	<b>Patrimonial</b>

## FICHA DE CONDICIONES DE LAS PARCELAS

### Identificación

	<b>Denominación</b>	<b>CTM-2</b>
	<b>Área Funcional de localización</b>	<b>Zona: F-3</b>

### Dimensión

	<b>Superficie de parcela (m2)</b>	<b>218.400</b>
--	-----------------------------------	----------------

### Usos

	<b>Uso principal</b>	<b>Actividades logísticas ligadas a la distribución física de mercancías</b>
--	----------------------	--

### **Gestión**

	<b>Adscripción de los suelos</b>	<b>Patrimonial</b>
--	----------------------------------	--------------------

## FICHA DE CONDICIONES DE LAS PARCELAS

### Identificación

	<b>Denominación</b>	<b>CTM-3</b>
	<b>Área Funcional de localización</b>	<b>Zona: AF-3.</b>

### Dimensión

	<b>Superficie de parcela (m2)</b>	<b>193.000</b>
--	-----------------------------------	----------------

### Usos

	<b>Uso principal</b>	<b>Actividades logísticas ligadas a la distribución física de mercancías</b>
--	----------------------	--

### Gestión

	<b>Adscripción de los suelos</b>	<b>Patrimonial</b>
--	----------------------------------	--------------------

## FICHA DE CONDICIONES DE LAS PARCELAS

### Identificación

	<b>Denominación</b>	<b>CTM-4</b>
	<b>Área Funcional de localización</b>	<b>Zona: AF-4</b>

### Dimensión

	<b>Superficie de parcela (m2)</b>	<b>212.500</b>
--	-----------------------------------	----------------

### Usos

	<b>Uso principal</b>	<b>Actividades logísticas ligadas a la distribución física de mercancías</b>
--	----------------------	--

### Gestión

	<b>Adscripción de los suelos</b>	<b>Patrimonial</b>
--	----------------------------------	--------------------

## FICHA DE CONDICIONES DE LAS PARCELAS

### Identificación

	<b>Denominación</b>	<b>LE-1</b>
	<b>Área Funcional de localización</b>	<b>Zona: AF-1</b>

### Dimensión

	<b>Superficie de parcela (m2)</b>	<b>63.100</b>
--	-----------------------------------	---------------

### Usos

	<b>Uso principal</b>	<b>Plataformas Logísticas dedicadas al almacenamiento-distribución de productos específicos</b>
--	----------------------	---

### Gestión

	<b>Adscripción de los suelos</b>	<b>Patrimonial</b>
--	----------------------------------	--------------------

<b>FICHA DE CONDICIONES DE LAS PARCELAS</b>		
<u>Identificación</u>		
	<b>Denominación</b>	<b>LE-2</b>
	<b>Área Funcional de localización</b>	<b>Zona: AF-1</b>
<u>Dimensión</u>		
	<b>Superficie de parcela (m2)</b>	<b>47.000</b>
<u>Usos</u>		
	<b>Uso principal</b>	<b>Plataformas Logísticas dedicadas al almacenamiento-distribución de productos específicos</b>
<u>Gestión</u>		
	<b>Adscripción de los suelos</b>	<b>Patrimonial</b>

<b>FICHA DE CONDICIONES DE LAS PARCELAS</b>		
<u>Identificación</u>		
	<b>Denominación</b>	<b>LE-3</b>
	<b>Área Funcional de localización</b>	<b>Zona: AF-1</b>
<u>Dimensión</u>		
	<b>Superficie de parcela (m2)</b>	<b>18.400</b>
<u>Usos</u>		
	<b>Uso principal</b>	<b>Plataformas Logísticas dedicadas al almacenamiento-distribución de productos específicos</b>
<u>Gestión</u>		
	<b>Adscripción de los suelos</b>	<b>Patrimonial</b>

## FICHA DE CONDICIONES DE LAS PARCELAS

### Identificación

	<b>Denominación</b>	<b>LE-4</b>
	<b>Área Funcional de localización</b>	<b>Zona: AF-1</b>

### Dimensión

	<b>Superficie de parcela (m2)</b>	<b>57.200</b>
--	-----------------------------------	---------------

### Usos

	<b>Uso principal</b>	<b>Plataformas Logísticas dedicadas al almacenamiento-distribución de productos específicos</b>
--	----------------------	---

### Gestión

	<b>Adscripción de los suelos</b>	<b>Patrimonial</b>
--	----------------------------------	--------------------



## FICHA DE CONDICIONES DE LAS PARCELAS

### Identificación

	<b>Denominación</b>	<b>CIS-1</b>
	<b>Área Funcional de localización</b>	<b>Zona: AF-2</b>

### Dimensión

	<b>Superficie de parcela (m2)</b>	<b>38.500</b>
--	-----------------------------------	---------------

### Usos

	<b>Uso principal</b>	<b>Zona Administrativo-Comercial</b>
--	----------------------	--------------------------------------

### Gestión

	<b>Adscripción de los suelos</b>	<b>Demanial</b>
--	----------------------------------	-----------------

## FICHA DE CONDICIONES DE LAS PARCELAS

### Identificación

	<b>Denominación</b>	<b>CIS-2</b>
	<b>Área Funcional de localización</b>	<b>Zona: AF-3</b>

### Dimensión

	<b>Superficie de parcela (m2)</b>	<b>44.400</b>
--	-----------------------------------	---------------

### Usos

	<b>Uso principal</b>	<b>Zona Administrativo-Comercial</b>
--	----------------------	--------------------------------------

### Gestión

	<b>Adscripción de los suelos</b>	<b>Demanial</b>
--	----------------------------------	-----------------

## FICHA DE CONDICIONES DE LAS PARCELAS

### Identificación

	<b>Denominación</b>	<b>CIS-3</b>
	<b>Área Funcional de localización</b>	<b>Zona: AF-1</b>

### Dimensión

	<b>Superficie de parcela (m2)</b>	<b>20.000</b>
--	-----------------------------------	---------------

### Usos

	<b>Uso principal</b>	<b>Zona Administrativo-Comercial</b>
--	----------------------	--------------------------------------

### Gestión

	<b>Adscripción de los suelos</b>	<b>Demanial</b>
--	----------------------------------	-----------------

## FICHA DE CONDICIONES DE LAS PARCELAS

### Identificación

	<b>Denominación</b>	<b>TI</b>
	<b>Área Funcional de localización</b>	<b>Zona: AF-3</b>

### Dimensión

	<b>Superficie de parcela (m2)</b>	<b>248.500</b>
--	-----------------------------------	----------------

### Usos

	<b>Uso principal</b>	<b>Intercambio modal Ferroviario- Carretera</b>
--	----------------------	---

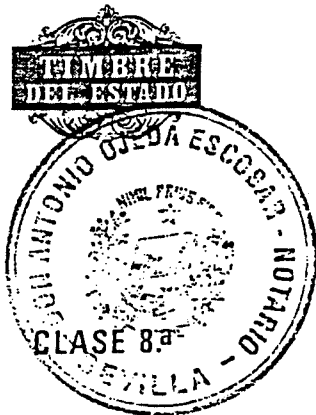
### **Gestión**

	<b>Adscripción de los suelos</b>	<b>Demanial</b>
--	----------------------------------	-----------------



# **Anexo 2**

## **Escrituras CTM Sevilla**



**OJEDA Y MARIN**  
NOTARIO  
**086475923**  
Puerto Olivé. 1 - 3, Planta 2ª  
Teléfs. 422 70 82 - 422 93 02  
421 90 60 - 422 28 26  
41001 SEVILLA

NUMERO DOS MIL DOSCIENTOS SESENTA -----

En Sevilla, a nueve de Octubre de mil nove -  
cientos noventa.-----

Ante mi, ANTONIO OJEDA ESCOBAR, Notario de Se -  
villa y de su Ilustre Colegio,-----

----- COMPARECEN -----

EL EXCMO. SEÑOR DON JUAN JOSE LOPEZ MARTOS, -  
nacido el 26 de Julio de 1938, casado Ingenie -  
ro de Caminos, Canales y Puertos y vecino de  
Sevilla, con domicilio en Plaza de España,  
Sector 2, con D.N.I. número 23.704.105.-----

EL ILMO. SEÑOR DON JOSE MANUEL ROMERO ALVAREZ  
nacido el día 31 de Mayo de 1943, casado,  
Economista y vecino de Sevilla, con domicilio  
en Avenida San Francisco Javier número 15,  
3ª, con D.N.I. número 29.372.410.-----

Y DON LUIS GARCIA DE BLAS, nacido el día 31 -  
de Diciembre de 144 , casado, Economista y  
vecino de Madrid, con domicilio en Comandante  
Zorita 50, con D.N.I. número 2.033.030.-----



CLASE 8ª

de Junio de 1990). Ejemplar del periódico oficial indicado se acompañará a las copias que se expidan de la presente escritura.-----

Don José Manuel Romero Álvarez interviene en nombre y representación como Administrador-Único, de la Entidad "SOCIEDAD PARA LA PROMOCION Y RECONVERSION ECONOMICA DE ANDALUCIA, S.A." (SOPREA, S.A.), de nacionalidad española, domiciliada en Sevilla, Avenida San Francisco Javier 15,3ª, constituida mediante escritura autorizada por el Notario de Sevilla, Don Rafael Leña Fernández, el 12 de Abril de 1983, e inscrita en el Registro Mercantil de la provincia de Sevilla, al folio 48 del tomo 623, libro 403 de la sección 3ª de Sociedades hoja número 10.108, inscripción 1ª.-----

Tiene C.I. número A-41/117441.-----

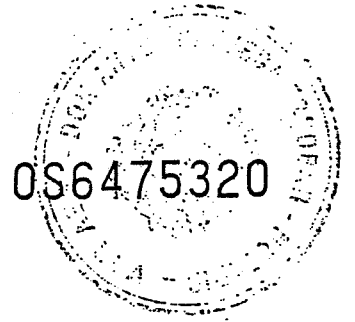
Actúa como Administrador-Único de dicha Socie



CLASE 8.<sup>a</sup>

tiles, asociaciones de cualquier tipo, y otras entidades u organizaciones con o sin personalidad jurídica y cuentas en participación; intervenir en su fundación, aportar bienes, en dinero o "in natura", recibir acciones, participaciones u otras cuotas sociales, otorgar las escrituras de constitución y estatutos sociales, aceptar, desempeñar y renunciar cargos sociales, ejercitar todos los derechos de socio o asociado, económicos, políticos o de otra clase, transmitirlos o renunciarlos, percibir dividendos o cuotas de liquidación, suscribir nuevas acciones, participaciones o cuotas, votar, intervenir en los órganos sociales por medio de representante, esplicitar informes, certificaciones y convocatorias, impugnar acuerdos, y en general ejercer la condición de socio o asociado y cuantos derechos y facultades atribuya...".-- Así resulta de las respectivas escrituras, de





CLASE 8ª

nho Faerna, número 2171 de protocolo, inscrito en el Registro Mercantil de Madrid, al tomo 92 general, 84 de la sección 3ª del Libro de Sociedades, folio 172, hoja número 27.406, inscripción 60.-----

Tengo a la vista copia autorizada de dicha escritura de poder, que devuelvo, de la que transcribo a continuación los particulares pertinentes a este otorgamiento, sin que en lo omitido haya nada que altere, restrinja, condicione o modifique lo inserto, y asegurándome el compareciente la vigencia de la Sociedad que representa, así como que el poder no le ha sido revocado ni limitado: "... 3º) Celebrar todo género de actos y contratos... Intervenir en la constitución o ampliación de otras sociedades, cualquiera que sea su objeto; aportar bienes a dichas Sociedades; suscribir acciones o participaciones sociales; concurrir a sus Juntas, aceptar cargos; y



CLASE 8ª

ascienden a DOS MILLONES QUINIENTAS MIL PESE-  
TAS.-----

IV.- Y en virtud de lo expuesto, los señores  
comparecientes,-----

----- OTORGAN -----

**PRIMERO: CONSTITUCION:** Los señores compare -  
cientes, según intervienen, constituyen una  
sociedad anónima, de nacionalidad española,  
que se denominará "CENTRO DE TRANSPORTES DE  
MERCANCIAS DE SEVILLA, S.A." que se registrá  
por la Ley de Sociedades Anónimas, demás  
disposiciones legales aplicables y, en  
especial, por sus estatutos, extendidos en -  
diecisiete folios de papel timbrado del Estado,  
de la clase octava, serie OS números 6489736,  
737, 738, 739, 740, 741, 742, 443, 444, 745,  
746, 748, 749, 750, 751, 752 y 6489753.-----  
Dichos estatutos, leídos y firmados por los  
comparecientes, son aprobados por estos,  
elevándolos a escritura pública; y yo, el No-



CLASE 8.<sup>a</sup>

números veintiuno al cuarenta, inclusive, por su valor de VEINTE MILLONES DE PESETAS.-----

ALMACENES, DEPOSITOS Y ESTACIONES ADUANEROS, S.A. -ALDEASA-, a través de su representante, suscribe diez acciones, números cuarenta y uno al cincuenta, inclusive, por su valor de DIEZ MILLONES DE PESETAS.-----

La totalidad de las aportaciones ha sido ingresada en efectivo metálico de curso legal en la Caja Social, según acreditan los comparecientes con el correspondiente certificado de ingreso en la cuenta corriente número 3-6-251-3, abierta a nombre de "CENTRO DE TRANSPORTES DE MERCANCIAS DE SEVILLA, S.A. en constitución", en la Oficina Principal de Sevilla del Banco Hipotecario de España, sita en calle Bilbao número 4.-----

Dejo unida a la presente escritura la certificación indicada para trasladar en sus copias.

TERCERO: DESIGNACION DE ADMINISTRADORES: La



CLASE 8.ª

ta, del señor Registrador Mercantil.-----

Hago las reservas y advertencias legales, en especial:-----

a) Las de índole fiscal.-----

b) Las derivadas del Reglamento del Registro Mercantil aprobado por Real Decreto 1597/1989 de 29 de Diciembre y, en particular, la comprendida en su artículo 82 sobre la obligatoriedad de la inscripción de este documento.--

c) La prohibición de ocupar cargos a las personas incompatibles de conformidad con la Ley 25/83 de 26 de Diciembre y Ley 5/84 de 23 de Abril, aprobada por el Parlamento Andaluz.---

Leo esta escritura a los comparecientes, por renunciar a su derecho de leerla por sí, que les advierto tienen, la encuentran conforme y firman.-----

Del contenido de este instrumento público, extendido en siete folios de clase octava, serie OS, números 6489777, 6489778, 6489731,



CLASE 8ª



ESTATUTOS DE LA SOCIEDAD  
"CENTRO DE TRANSPORTES DE MERCANCIAS DE  
SEVILLA, S.A."

I. DE LA SOCIEDAD EN GENERAL

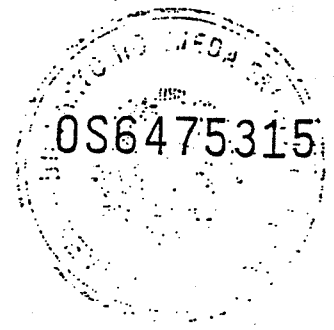
Artículo 1º.- Constitución y denominación:

Con la denominación de "CENTRO DE TRANSPORTES DE MERCANCIAS DE SEVILLA, S.A.", queda constituida una sociedad anónima mercantil que se registrará por los presentes Estatutos y, subsidiariamente, por las normas jurídicas vigentes.-----

Sin perjuicio de esta denominación social, el Consejo de Administración podrá acordar, como signo de identidad corporativa, la creación de cualquier logotipo o nombre comercial.-----

Artículo 2º.- El domicilio de la Sociedad se fija en Sevilla, en el Edificio de Administración de la terminal TIR situado en el Polígono de La Negrilla.-----

Los cambios de sede social sólo podrán ser autorizados por la Junta General de Accionis -



CLASE 8.ª

participación en sociedades con objeto idéntico o análogo.-----

Artículo 4º.- La duración de la sociedad será indefinida y dará comienzo a sus operaciones el día en que se otorgue la escritura pública fundacional.-----

## II. DEL CAPITAL Y DE LOS ACCIONISTAS

Artículo 5º.- El capital social será de CINCUENTA MILLONES DE PESETAS (50.000.000), representado por cincuenta acciones nominativas de la Serie A, de un millón de pesetas de valor nominal cada una de ellas y numeradas correlativamente del 1 al 50, ambos inclusives, e íntegramente suscrito y desembolsado.-----

Artículo 6º.- El capital social podrá ser ampliado o disminuído con sujeción a lo dispuesto en la Legislación vigente.-----

Artículo 7º.- Las acciones se extenderán en libros-talonarios Serie A, numeradas correlativamente en la forma señalada en el artículo



CLASE 8.ª

señalan en los párrafos siguientes:-----

El accionista que desee transmitir una o más acciones a personas extrañas a la sociedad, lo notificará por escrito y de modo fehaciente al presidente del Consejo de Administración, indicando el número de acciones que se propone vender, el nombre y circunstancias personales del comprador inicialmente elegido y el precio fijado para la venta. La notificación hecha por el vendedor tendrá el carácter de promesa unilateral de venta y será vinculante para el socio que la haga, sin perjuicio de fijar el precio -en caso de desacuerdo- según lo establecido en el párrafo séptimo de este artículo.-----

El Presidente del Consejo de Administración trasladará esta notificación a los restantes accionistas dentro del plazo de diez días naturales, mediante carta certificada con acuse de recibo, dirigida al domicilio que conste



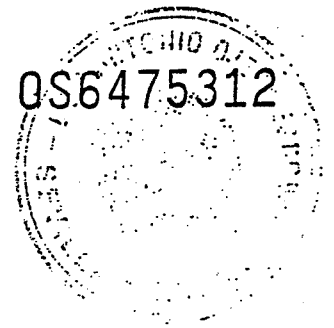
CLASE 8ª



plazo de quince días la adquisición de la totalidad de las acciones o, en su caso, de las sobrantes, sea para amortizarlas previa reducción del capital social, o bien, para mantenerla por el tiempo y con los requisitos exigidos por la Ley de Sociedades Anónimas.-- Si los accionistas o la sociedad que deseen adquirir las acciones no estuviesen conformes con el precio fijado por el vendedor, el precio límite coincidirá con el valor real de los títulos, entendiéndose por tal el que determine el auditor de cuentas de la sociedad, o en su defecto, el auditor que a solicitud de cualquier interesado designe el Registrador Mercantil.-----

Transcurridos los plazos anteriormente indicados sin que se hubiese ejercitado derecho alguno de preferencia para la adquisición de todas o partes de las acciones, podrá el socio enajenar las no adquiridas libremente sin





CLASE 8ª

ción, el de asistir y votar en las Juntas Generales y el derecho de información.-----

Artículo 12º.- Cuando las acciones pertenezcan a varios en común, soporten un derecho de usufructo o sean entregadas en garantía prendaria, se observará lo dispuesto en la Ley de Sociedades Anónimas.-----

Artículo 13º.- La sociedad podrá emitir series numeradas de obligaciones u otros valores que reconozcan o creen una deuda, con las limitaciones y condiciones establecidas en la Ley de Sociedades Anónimas.-----

### III. DE LAS JUNTAS GENERALES

Artículo 14º.- La Sociedad será regida y administrada por:-----

- a) La Junta General de Accionistas -----
- b) El Consejo de Administración -----

Artículo 15º.- La Junta General de Accionistas, debidamente convocada y constituida, será el órgano supremo de dirección y represen-



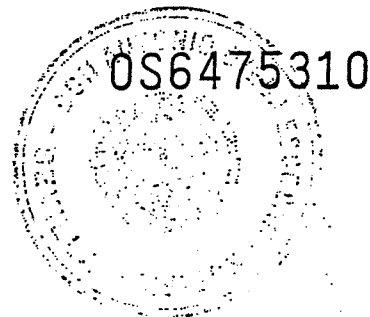
CLASE 8ª

Los acuerdos de la Junta general serán ejecutados por el Presidente del Consejo de Administración o por otro cualquiera de los Administradores de la Sociedad.-----

Artículo 17º.- La Junta General de Accionistas se reunirá una vez al año, con carácter ordinario, dentro de los seis primeros meses de cada ejercicio, para censurar la gestión social, aprobar en su caso las cuentas del ejercicio anterior y resolver sobre la aplicación de resultados.-----

Será convocada por el Consejo, pero si éste no lo hiciera en el plazo legal, a petición de los socios y con audiencia de aquél, la convocará el Juez de Primera Instancia del domicilio social, quien designará a la persona que deberá presidirla.-----

Artículo 18º.- La Junta General Extraordinaria se convocará siempre que lo estime conveniente el Consejo de Administración o también



CLASE 8ª

dirigida al Presidente de la Sociedad. Ningún accionista podrá representar a más de un sólo accionista.-----

Artículo 20º.- Todo lo relativo a convocatorias, constitución y celebración de Juntas Ordinarias y Extraordinarias, deliberaciones, quorum y cómputo de mayorías en primera y segunda convocatoria, acuerdos y su constancia, ejecución e impugnación se regirán por lo dispuesto en la Ley de Sociedades Anónimas.-----

Artículo 21º.- Para deliberar y adoptar acuerdos se observarán las siguientes normas:-----  
Una vez determinada la válida constitución de la Junta, el Presidente declarará abierta la sesión y procederá a la lectura del orden del día. Cada uno de los puntos incluidos en el mismo será tratado por separado. El presidente expondrá cuanto estime conveniente a tenor de lo acordado en el consejo, cuando lo haya,



0S8466809

CLASE 8ª

dalucía designará un Consejero más.-----

Para ser Consejero no será necesario la cuali-  
dad de accionista y podrán serlo tanto las  
personas físicas como jurídicas, pero no po-  
drán ser Consejeros ni ocupar cargos las per-  
sonas que fueran incompatibles conforme a la  
Ley 25/83 de 26 de Diciembre de 1983, ni las  
incurtas en las prohibiciones establecidas  
por la Ley de Sociedades Anónimas y normas  
complementarias.-----

Los Consejeros ejercerán sus funciones duran-  
te el plazo de cinco años y podrán ser reele-  
gidos indefinidamente por períodos de igual  
duración.-----

Las vacantes que se produzcan en el seno del  
Consejo de Administración serán cubiertas por  
el propio Consejo, designando los accionistas  
que deban cubrirlas. El acuerdo correspondien-  
te habrá de ser sometido a la primera Junta -  
General de Accionistas que se reuna después  
del mismo.-----

Artículo 23º.- El Consejo de Administración



0S8466808

CLASE 8.<sup>a</sup>

Los acuerdos se adoptarán por mayoría absoluta de votos de los Consejeros concurrentes a la sesión.-----

Por excepción, para los supuestos previstos en el artículo 141 de la Ley de Sociedades Anónimas, se precisará el voto favorable de las dos terceras partes de los componentes del Consejo.-----

Artículo 26º.- Cada Consejero podrá conferir su representación y voto a cualquier otro consejero, comunicándolo, en tal sentido, al Presidente mediante carta dirigida al mismo. Esta representación, además de escrita, deberá ser especial para cada sesión.-----  
Cada Consejero sólo podrá representar a dos.-  
El modo de deliberar el Consejo se regirá por las normas establecidas a tal fin para la Junta General, con las adaptaciones precisas en cuanto a turno de intervenciones.-----

Artículo 27º.- El Consejo de Administración



CLASE 8.<sup>a</sup>

condiciones que libremente determine, cobrar rentas, cánones y alquileres, desahuciar a inquilinos y arrendatarios, satisfacer contribuciones e impuestos.-----

5.- Llevar la firma y actuar en nombre de la Sociedad en toda clase de operaciones bancarias; abrir y cerrar cuentas corrientes o de crédito y disponer de ellas por medio de cheques, transferencias y cualquier otro medio, abrir y concertar toda clase de operaciones de crédito o préstamo, con o sin garantía de cancelarlos; reconocer toda clase de deuda y obligaciones; hacer transferencia de fondo, rentas, créditos o valores, usando de cualquier procedimiento de giro o movimiento de dinero; aprobar saldos de cuentas, finiquitos constituir depósitos o fianzas o retirarlos; componer cuentas, formalizar cambios, etc., todo ello realizado tanto en el Banco de España y sus sucursales, como en la Banca



0S6475306

CLASE 8ª

sona facultada para poder fijar libremente las condiciones de la garantía.-----

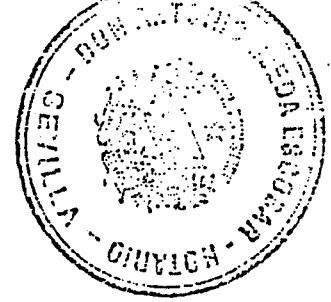
7.- Librar, aceptar, tomar, endosar, descontar o negociar cualesquiera letras de cambio o cualquier otro documento de crédito.-----

8.- Constituir y retirar fianzas y depósitos de valores, efectos públicos, créditos, metálico o cualquiera otros bienes y disponer de todos los fondos sociales, incluso en la Caja General de Depósito y en las oficinas públicas de toda índole.-----

9.- Comprar, vender, permutar y por cualquier otro título adquirir y enajenar bienes de toda naturaleza, incluso vehículos e inmuebles, por el precio, pactos y condiciones que libremente determine; constituir hipotecas en garantía de cualesquiera que sea su naturaleza; así como prorrogarlas, modificarlas, extinguirlas, dividir las y cancelarlas; constituir modificar, aceptar y extinguir servidumbres y



056475305



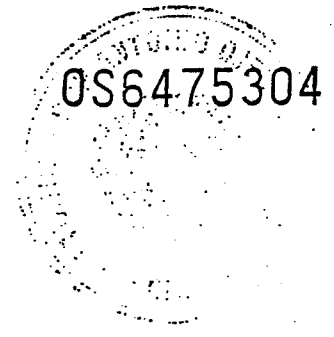
CLASE 8.<sup>a</sup>

técnica, así como en general todos aquellos que se refieran a petentes, marcas modelos y demás derechos de propiedad industrial representando a la Sociedad ante el Registro de la Propiedad Industrial y demás organismo nacionales o internacionales relacionados con la misma.-----

12.- Celebrar, modificar y extinguir, por el precio, pactos y condiciones que libremente determine, contratos de opción de compra, compraventa de primeras materias, transportes terrestres o marítimos o aéreos, contratos de seguro y en especial los contratos de suministro y de arrendamiento de obra o empresa relativo a los bienes o servicios producidos por la Sociedad o en relación con los productos que recibe de sus proveedores, todo ello con la mayor amplitud y cualesquiera que sea la persona con la que se contrate.-----

13.- Concurrir a la constitución de socieda -





CLASE 8.a

tuidas dichas sociedades, fusionarlas con otras ya existentes o que en el futuro se constituyan, declarar en estado de liquidación, liquidarlas y disolverlas; y en términos generales, en todo lo referente a la constitución, modificación, aumento de capital, fusión o extinción de dichas sociedades. Participar en A.T.E y U.T.E.-----

14.- Incoar y seguir expedientes y reclamaciones de cualquier naturaleza, sean gubernativos, administrativos, económicos, económico-administrativos, ante cualquier órgano u organismo de la administración Central, Periférica, Autonómica, provincial, Local o de otros ámbitos, e Institucional, Tribunales económico-administrativos, centrales y provinciales, corporaciones públicas y sociedades, con facultades para presentar donde el interés de la compañía convenga, oír notificaciones, entablar y seguir recursos hasta agotar la vía



CLASE 8ª

nes en cualquier estado de procedimiento, pedir la suspensión de éste; recusar, tachar testigos; proponer pruebas, constituir y retirar depósitos judiciales y hacer, en fin, cuanto a su juicio proceda y en defensa de sus derechos pudiera realizar la representación de la compañía. Desistir o renunciar procedimientos. Absolver posiciones y confesar en juicio. Allanarse o transigir en toda clase de acciones.-----

16.- Intervenir en suspensiones de pagos, quiebras y concursos de acreedores, asistir a las Juntas judiciales y extrajudiciales que se celebren; aceptar o rechazar proposiciones de convenio, nombrar interventores y aceptar el cargo si fuera nombrada la Sociedad poderdante y cobrar los créditos que correspondan a la Compañía.-----

17.- Reclamar, percibir y cobrar cuantas cantidades deban hacerse efectivas a la Sociedad



OS6475302

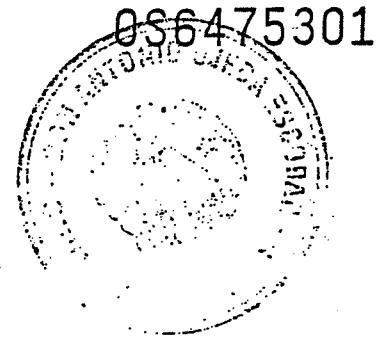
CLASE 8ª

escritos y documentos sean menester para desempeñar debidamente su cometido; causar protestas, hacer depósitos e ingresos de cualesquiera sumas; entablar reclamaciones contra las liquidaciones que se practiquen y solicitar que se devuelvan las cantidades indebidamente satisfechas.-----

20.- Nombrar y separar el personal de la Sociedad, fijar su remuneración y organizar y distribuir el trabajo.-----

21.- Conferir poderes, generales o especiales con las facultades que libremente determine, revocar poderes cualquiera que sea la persona u órgano que los hubiere conferido. Los poderes referidos podrán también conferirse a personas jurídicas o sociedades para que ejerciten las facultades que se les concedan, a través de sus apoderados o representantes.---

La precedente determinación de las atribuciones del Consejo de Administración no es limi-



CLASE 8.<sup>a</sup>

tradores, en su caso, será fijada por la Junta General, y consistirá en una participación en los beneficios.-----

Artículo 319.- el Consejo de Administración - podrá delegar, con sujeción a lo dispuesto en la Ley de Sociedades Anónimas sus facultades en uno o varios miembros del mismo hasta un límite de tres, o en un Comité Ejecutivo compuesto por un número de Consejeros no menor de tres, todos los cuales, a su vez, podrán conferir apoderamientos a la persona o personas que tengan por conveniente. Por excepción no podrán delegar facultades relativas a la rendición de cuentas y presentación de Balances a la Junta General de Accionistas, así como tampoco serán delegables las facultades que la Junta General de Accionistas conceda de modo expreso al Consejo, salvo que exista autorización expresa en contrario.-----

#### V. EJERCICIO SOCIAL Y CUENTAS ANUALES



OS6475300



CLASE 8ª

la Junta General.-----

Artículo 35º.- La verificación de las cuentas anuales y el informe de gestión se instrumentará en la forma prevista en la Ley de Sociedades Anónimas.-----

Las cuentas anuales se aprobarán por la Junta General de Accionistas.-----

#### VI. DISOLUCION Y LIQUIDACION DE LA SOCIEDAD

Artículo 36º.- La disolución y liquidación de la sociedad, así como, en su caso, la transformación, fusión y escisión de la misma, se ajustará en lo previsto en la Ley de Sociedades Anónimas y normativas complementarias.---

Artículo 37º.- La sociedad disuelta conservará su personalidad jurídica mientras la liquidación se realiza. Durante este tiempo deberá añadir a su nombre la frase "en liquidación".

Artículo 38º.- Terminada la liquidación los liquidadores formarán el balance final, y determinarán la cuota del activo social que de-



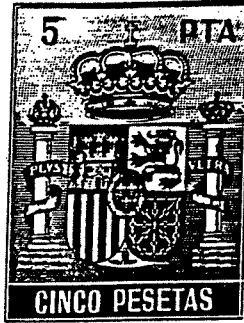
CLASE 8.<sup>a</sup>  
EMPRESA PÚBLICA DE SUELO DE ANDALUCÍA  
EPSA

JUAN DE LA CRUZ GRAU GALVE, Abogado, Secretario del Consejo Ejecutivo de la Empresa Pública de Suelo de Andalucía,

C E R T I F I C O

Que en la reunión del Consejo Ejecutivo de EPSA, celebrada el día 5 de octubre de 1.990, se tomó entre otros, el siguiente acuerdo: Para dar cumplimiento a la autorización contenida en el artículo único del Decreto 144/1990, - de 15 de mayo (BOJA nº46 de 1 de Junio), se faculta al Presidente del Consejo de Administración de EPSA, Excmo. Sr. Don Juan José López Martos, Consejero de Obras Públicas y Transportes, para constituir la sociedad mercantil "Centro de Transportes de Mercancías de Sevilla, S.A." suscribiendo y desembolsando veinte acciones nominativas de la serie A, de un millón de pesetas de valor nominal cada una de ellas, aprobando, así mismo, sus Estatutos Sociales y facultándolo, tan ampliamente como en derecho se requiera para establecer las estipulaciones de la constitución y para suscribir cualquier documento público o privado conducente a tal fin.

Y para que conste y surta los efectos oportunos, expido el presente en Sevilla, a ocho de octubre de mil novecientos noventa. Firma ilegible. Vº Bº El Presidente, firma ilegible.- Fdo: Juan Sacristan Ruano. Director General de Urbanismo.-Hay dos sellos en tinta de la Junta de Andalucía.-Dirección General de Urbanismo.-----



OS6475298

CLASE 8.<sup>a</sup>

presado, obra en mi protocolo general corriente de instrumentos públicos, donde queda anotada. Y a instancia de la sociedad "CENTRO DE TRANSPORTES DE MERCANCIAS DE SEVILLA, S.A.", la expido en veintisiete folios de papel timbrado del Estado de la clase octava, serie OS, números 6.475.323; 6.475.322; 6.475.321; 6.475.320; 6.475.319; 6.475.318; 6.475.317; 6.475.316; 6.475.315; 6.475.314; 6.475.313; 6.475.312; 6.475.311; 6.475.310; 8.466.809; 8.466.808; 6.475.307; 6.475.306; 6.475.305; 6.475.304; 6.475.303; 6.475.303; 6.475.302; 6.475.301; 6.475.300; 6.475.299; 6.474.920 y el presnete. En Sevilla, a treinta y uno e Octubre de mil novecientos noventa.Doy FE. Sobrerraspado: 8466809 - 8566808. Vale. Doy fe.-



# **Anexo 3**

## **Estatutos CTM Sevilla**



## **ESTATUTOS DE LA ENTIDAD**

### **CENTRO DE TRANSPORTES DE MERCANCIAS DE SEVILLA, S.A.**

#### **TÍTULO I**

##### **DENOMINACIÓN, OBJETO, DURACIÓN Y DOMICILIO**

**ARTÍCULO 1º.-** Bajo la denominación de "CENTRO DE TRANSPORTES DE MERCANCIAS DE SEVILLA, S.A." se constituye una Compañía Mercantil Anónima, que se registrará por los presentes Estatutos y, en lo no previsto en ellos, por los preceptos de la Ley de Sociedades Anónimas, por las disposiciones de la Comunidad Autónoma de Andalucía que le sean de aplicación y demás normas de carácter general que se encuentren vigentes.

**ARTÍCULO 2º.-** La Sociedad tiene por objeto la promoción, construcción y gestión en la aglomeración urbana de Sevilla de una Estación de Transporte de Mercancías conforme a la normativa de aplicación en materia de transportes terrestres; de otros servicios e instalaciones complementarias de la misma al servicio del sector transporte, que contribuyan a lograr conjuntar una plataforma logística compleja que dote de una mayor eficiencia al sistema de transporte metropolitano en su conjunto, potenciándolo como factor de desarrollo regional; así como de otras zonas destinadas a que por los distintos operadores se realicen actividades relativas al transporte, logística, distribución y contratación de mercancías.

Dicho objeto podrá realizarse por la sociedad ya directamente, ya indirectamente, incluso mediante la titularidad de acciones o participaciones en sociedades con objeto idéntico, análogo o parecido.

**ARTÍCULO 3º.-** La duración de la Sociedad se establece por tiempo indefinido y dará comienzo a sus operaciones el mismo día del otorgamiento de la escritura fundacional.

**ARTÍCULO 4º.-** El domicilio social se fija en Sevilla, en el Edificio de Administración del Centro de Transportes situado en el Polígono La Negrilla.

Corresponde al órgano de Administración el traslado del domicilio social dentro del mismo término municipal, así como la creación, supresión o traslado de sucursales, agencias o delegaciones, tanto en territorio nacional como extranjero, que el desarrollo de la actividad de la empresa haga necesario o conveniente.

#### **TÍTULO II**

##### **CAPITAL SOCIAL Y ACCIONES**

**ARTÍCULO 5º.-** El capital social se fija en la suma de CINCUENTA MILLONES DE PESETAS (50.000.000), representado y dividido en cincuenta acciones nominativas de la Serie A, de un millón de pesetas de valor nominal cada una de ellas, totalmente suscritas y desembolsadas, numeradas correlativamente del uno al cincuenta, ambos inclusivos.

**ARTÍCULO 6º.-** Las acciones estarán representadas por títulos, que podrán ser unitarios o múltiples. El título de cada acción contendrá necesariamente las menciones señaladas como mínimas en la Ley.

**ARTÍCULO 7º.-** La acción confiere a su titular legítimo la condición de socio, e implica para éste el pleno y total acatamiento de lo dispuesto en los presentes Estatutos y en los acuerdos validamente adoptados por los órganos rectores de la Sociedad, al tiempo que el faculta para el ejercicio de los derechos inherentes a su condición, conforme a estos Estatutos y a la Ley.

**ARTÍCULO 8º.-** Las acciones son indivisibles. En caso de copropiedad, usufructo o prenda de acciones se estará a lo dispuesto en la Ley de Sociedades Anónimas.

**ARTÍCULO 9º.-** En toda transmisión de acciones por actos intervivos a título oneroso a favor de extraños, se observarán los siguientes requisitos:

El accionista que se proponga transmitir sus acciones o alguna de ellas, deberá comunicarlo por escrito, indicando su numeración, precio y comprador, con indicación de su domicilio, al Órgano de Administración quién a su vez y en el plazo de diez días naturales, deberá comunicarlo a todos y cada uno de los demás accionistas en su domicilio. Dentro de los treinta días naturales siguientes a la fecha de su comunicación a los accionistas, podrán estos optar a la adquisición de las acciones y, si fueren varios los que ejercitaren tal derecho, se distribuirá entre ellos a prorrata de las acciones que posean, atribuyéndose, en su caso, los excedentes de la división al optante titular de mayor número de acciones. Transcurrido dicho plazo, la sociedad podrá optar, dentro de un nuevo plazo de treinta días naturales, a contar desde la extinción del anterior, entre permitir la transmisión proyectada o adquirir las acciones para sí, en la forma legalmente permitida. Finalizado este último plazo, sin que por los socios ni por la Sociedad se haya hecho uso del derecho de preferente adquisición, el accionista quedará libre para transmitir sus acciones a la persona y en las condiciones que comunicó al Órgano de Administración, siempre que la transmisión tenga lugar dentro de los dos meses siguientes a la terminación del último plazo indicado. Para el ejercicio de este derecho de adquisición preferente, el precio de compra, en caso de discrepancia, será el que designen los auditores de la Sociedad, y si ésta no estuviese obligada a verificar sus cuentas, por el auditor designado, a solicitud de cualquiera de las partes, por el Registrador Mercantil del domicilio social.

No están sujetas a limitación alguna las transmisiones que se realicen a favor del cónyuge, ascendientes o descendientes del socio enajenante. Si el socio transmitente es persona jurídica o Administración Pública o entidad u organismo dependiente de ésta, tampoco estará sujeta la transmisión a las limitaciones establecidas en este artículo en el supuesto que el adquirente sea sociedad matriz o filial de la enajenante, o se trata de otra Administración o entidad u organismo dependiente de ella. La Sociedad no reconocerá ninguna transmisión intervivos de acciones que no se sujete a las normas establecidas en este artículo, ya sea voluntaria, ya litigiosa o por apremio, observándose en estos dos últimos casos lo que determina el artículo siguiente.

**ARTÍCULO 10º.-** El mismo derecho de adquisición preferente tendrá lugar en el caso de transmisión mortis causa de las acciones a título lucrativo o gratuito. Los herederos o legatarios y, en su caso, los donatarios comunicarán la adquisición al Órgano de Administración, aplicándose a partir de ese momento las reglas del artículo anterior en cuanto a plazos de ejercicio del derecho; transcurridos dichos plazos sin que los accionistas ni la Sociedad hayan manifestado su propósito de adquirir, se procederá a la oportuna inscripción de la transmisión en el Libro Registro de acciones.

Idéntico régimen se aplicará en caso de adquisición en procedimiento judicial o administrativo de ejecución, iniciándose el cómputo de los plazos desde el momento en que el rematante o adjudicatario comunique la adquisición al Órgano de Administración.

En los supuestos del presente artículo, para rechazar la inscripción de la transmisión en el Libro Registro de acciones nominativas, la Sociedad deberá presentar al oferente uno o varios adquirentes de las acciones, que habrán de ser los accionistas que hayan manifestado su propósito de adquirir o, en su defecto, ofrecerse a adquirirlas ella misma por su valor real en el momento en que se solicitó la inscripción, entendiéndose por tal el que determine el auditor de cuentas de la Sociedad y, si esta no estuviere obligada a la verificación de sus cuentas anuales, el auditor que, a solicitud de cualquier interesado, nombre el Registrador Mercantil del domicilio social. No se aplicará el presente artículo a las adquisiciones realizadas por el cónyuge, los ascendientes o descendientes.

**ARTÍCULO 11º.-** Las acciones figurarán en un Libro Registro que llevará la Sociedad, debidamente legalizado por el Registrador Mercantil, en el que se inscribirán las sucesivas transferencias de las acciones con expresión del nombre, apellidos, razón o denominación social, en su caso, nacionalidad y domicilio de los sucesivos titulares, así como los derechos reales y otros gravámenes sobre aquellas regularmente constituidos.

La Sociedad sólo reputará accionistas a quién se halle inscrito en dicho libro. Cualquier accionista que lo solicite podrá examinar el libro registro de acciones nominativas.

La sociedad sólo podrá rectificar las inscripciones que se repute falsas o inexactas cuando haya notificado a los interesados su intención de proceder en tal sentido y éstos no hayan manifestado su oposición durante los treinta días siguientes a la notificación.

### **TÍTULO III**

#### **ÓRGANO DE LA SOCIEDAD**

**ARTÍCULO 13º.-** Los órganos de la Sociedad son la Junta General de Accionistas y el Consejo de Administración.

Todo ello sin perjuicio de los demás cargos que por la propia Junta General, por disposición estatutaria o de la Ley, se puedan nombrar.

## CAPÍTULO I

### DE LA JUNTA GENERAL DE ACCIONISTAS

**ARTÍCULO 14º.-** Los accionistas, constituidos en Junta General debidamente convocada, decidirán por mayoría en los asuntos propios de la competencia de la Junta. Todos los socios, incluso los disidentes y no asistentes a la reunión, quedan sometidos a los acuerdos de la Junta General. Quedan a salvo los derechos de separación e impugnación establecidos en la Ley.

**ARTÍCULO 15º.-** Las Juntas Generales podrán ser ordinarias o extraordinarias, y habrán de ser convocadas por los administradores. Junta Ordinaria es la que debe reunirse dentro de los seis primeros meses de cada ejercicio, para censurar la gestión social, aprobar, en su caso, las cuentas del ejercicio anterior y resolver sobre la aplicación de resultado.

Junta extraordinaria es cualquier otra que no sea la ordinaria anual.

**ARTÍCULO 16º.-** La Junta General, ordinaria o extraordinaria, quedará validamente constituida, en primera convocatoria, cuando los accionistas presentes o representados, posean al menos la cuarta parte del capital suscrito con derecho a voto. En segunda convocatoria, será válida la constitución de la Junta cualquiera que sea el capital concurrente a la misma.

**ARTÍCULO 17º.-** No obstante lo dispuesto en el artículo anterior, para que la Junta pueda acordar validamente, la emisión de obligaciones, el aumento o disminución del capital social o cualquier otra modificación estatutaria, habrá de concurrir a ella, en primera convocatoria, la mitad del capital suscrito con derecho a voto. En segunda convocatoria, bastará la concurrencia de la cuarta parte del capital suscrito con derecho a voto. Sin embargo cuando concurren accionistas que representen menos del cincuenta por ciento del capital suscrito con derecho a voto, los acuerdos sociales a que se refiere este artículo, sólo podrán adoptarse con el voto favorable de las dos terceras partes del capital presente o representado en la Junta.

**ARTÍCULO 18º.-** Toda Junta General deberá ser convocada mediante anuncio publicado en el Boletín Oficial del Registro Mercantil y en uno de los diarios de mayor circulación en la Provincia, por lo menos, quince días antes de la fecha fijada para su celebración, salvo lo que dispone la Ley para los casos de fusión y escisión. El anuncio expresará la fecha de la reunión en primera convocatoria y todos los asuntos que han de tratarse. Asimismo podrá hacerse constar en el anuncio la fecha en la que, si procediera, se reunirá la Junta en segunda convocatoria. Entre la primera y la segunda reunión deberá mediar, por lo menos, un plazo de veinticuatro horas. No obstante lo anteriormente dispuesto, la Junta se entenderá convocada y quedará validamente constituida para tratar cualquier asunto, siempre que esté presente todo el capital social y los asistentes acepten por unanimidad la celebración de la Junta.

**ARTÍCULO 19º.-** Podrán asistir a la Junta, en todo caso, los titulares de acciones que las tuvieren inscritas en el Registro de acciones con cinco días de antelación a aquél en que haya de celebrarse la Junta, y los titulares de acciones que acrediten mediante documento público, su regular adquisición de quién en el libro registro aparezca como titular. Con dicha acreditación se entenderá solicitada a los administradores la inscripción en el libro registro.

**ARTÍCULO 20°.-** Todo accionista que tenga derecho de asistencia podrá hacerse representar en la Junta por otra persona. La representación deberá conferirse por escrito y con carácter especial para cada Junta, en los términos y con el alcance establecidos en la Ley de sociedades anónimas.

Este último requisito no será necesario cuando el representante sea cónyuge, ascendiente o descendiente del representado; ni tampoco cuando aquél ostente poder general conferido en escritura pública con facultades para administrar todo el patrimonio que el representado tuviere en territorio nacional.

Si el socio ostentase la condición de persona jurídica o se tratase de una Administración Pública o de entidad u organismo dependiente de ésta, la representación en la Junta General la ejercerá aquella persona a quien según sus normas internas le corresponda, la cual podrá a su vez delegar la citada representación en quien estime conveniente, con carácter especial para cada sesión.

La representación es siempre revocable. La asistencia personal del representado a la Junta tendrá el valor de revocación.

**ARTÍCULO 21°.-** Los administradores podrán convocar Junta extraordinaria siempre que lo estimen conveniente para los intereses sociales. Deberán asimismo convocarla cuando lo soliciten accionista que representen el cinco por ciento del capital social, expresando en la solicitud los asuntos a tratar en ella. En este caso, la Junta deberá ser convocada para celebrarse dentro de los treinta días siguientes a la fecha del oportuno requerimiento notarial a los administradores, quiénes incluirán necesariamente en el orden del día los asuntos que hubiesen sido objeto de la solicitud.

**ARTÍCULO 22°.-** Actuarán de Presidente y Secretario en las Juntas quiénes ocupen dichos cargos en el Consejo de Administración.

En su defecto, los accionistas que elijan los asistentes a la reunión.

**ARTÍCULO 23°.-** Para deliberar y adoptar acuerdos se observarán las siguientes normas:

Una vez determinada la válida constitución de la Junta, el Presidente declarará abierta la sesión y procederá a la lectura del orden del día. Cada uno de los puntos incluidos en el mismo será tratado por separado. El Presidente expondrá cuanto estime conveniente a tenor de lo acordado en el Consejo, cuando lo haya, concediendo a continuación tres turnos a favor y otros tres en contra, como mínimo.

Consumidos los turnos el Presidente hará un resumen sumario de las posiciones expuestas y seguidamente pasarán a su votación, reflejándose su resultado en el acta con todo lo demás que sea procedente.

**ARTÍCULO 24°.-** Los acuerdos de la Junta se adoptarán por mayoría, salvo los supuestos a que se refiere el párrafo segundo del artículo 17 de estos Estatutos. Cada acción da derecho a un voto.

**ARTÍCULO 25°.-** El acta de la Junta podrá ser aprobada por la propia Junta a continuación de haberse celebrado ésta y, en su defecto, dentro del plazo de quince días, por el Presidente y dos interventores, uno en representación de la mayoría y otro por la minoría. El acta aprobada en cualquiera de estas dos formas tendrá fuerza ejecutiva a partir de la fecha de su aprobación.

Las certificaciones de sus actas serán expedidas y los acuerdos se elevarán a públicos por las personas legitimadas para ello según determinan estos Estatutos y el Reglamento del Registro Mercantil.

Los administradores podrán requerir la presencia de Notario para que levante acta de la Junta, y estarán obligados a hacerlo siempre que con cinco días de antelación al previsto para la celebración de la Junta lo soliciten accionistas que representen, al menos, el uno por ciento del capital social.

En ambos casos el acta notarial tendrá la consideración de acta de la Junta.

## **CAPÍTULO II**

### **DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN**

**ARTÍCULO 26°.-** La representación de la Sociedad en juicio y fuera de él corresponde al Consejo de Administración actuando colegiadamente. La ejecución de sus acuerdos corresponderá al Consejero o Consejeros que el propio Consejo designe, y en su defecto, al Presidente, o al apoderado con facultades para ejecutar y elevar a públicos los acuerdos sociales.

Los administradores podrán hacer y llevar a cabo cuanto esté comprendido dentro del objeto social así como ejercitar cuantas facultades no estén expresamente reservadas por la Ley o por estos estatutos a la Junta General.

A modo meramente enunciativo, corresponden a los administradores las siguientes facultades y todo cuanto con ellas esté relacionado, ampliamente y sin limitación alguna:

- a) Adquirir, disponer, enajenar, gravar toda clase de bienes muebles e inmuebles, y constituir, aceptar, modificar y extinguir toda clase de derechos personales y reales, incluso derechos de superficie e hipotecas.
- b) Otorgar toda clase de actos, contratos o negocios jurídicos, con los pactos, cláusulas y condiciones que estimen oportuno establecer; transigir y pactar arbitrajes; tomar parte en concursos y subastas, hacer propuestas y aceptar adjudicaciones. Adquirir, gravar y enajenar por cualquier título, y en general, realizar cualesquiera operaciones sobre acciones, obligaciones u otros títulos valores, así como realizar actos de los que resulte la participación en otras sociedades, bien concurriendo a su constitución o suscribiendo acciones en aumentos de capital u otras emisiones de títulos valores, siempre que el objeto social de la entidad en que se participe sea idéntico o análogo al de esta sociedad. Participar en Agrupaciones o Uniones Temporales de Empresas.
- c) Administrar bienes muebles e inmuebles; hacer declaraciones de edificación y plantación, deslindes, amojonamientos, divisiones materiales, modificaciones hipotecarias, concertar, modificar y extinguir arrendamientos, y cualesquiera otras cesiones de uso y disfrute.
- d) Girar, aceptar, endosar, intervenir y protestar letras de cambio y otros documentos de giro.

- e) Tomar dinero a préstamo o crédito, reconocer deudas y créditos.
- f) Disponer, seguir, abrir y cancelar cuentas y depósitos de cualquier tipo en cualquier clase de entidades de crédito y ahorro, bancos, incluso el de España y demás bancos, Institutos y organismos oficiales, haciendo todo cuanto la legislación y la práctica bancarias permitan. Alquilar y utilizar cajas de seguridad.
- g) Otorgar contratos de trabajo, de transporte y traspaso de locales de negocio; retirar y remitir géneros, envíos y giros.
- h) Comparecer ante toda clase de juzgados y tribunales de cualquier jurisdicción y ante toda clase de organismos públicos, en cualquier concepto, y en toda clase de juicios y procedimientos; interponer recursos, incluso de casación, revisión o nulidad, ratificar escritos y desistir de las actuaciones, ya directamente o por medio de Abogados y Procuradores, a los que podrán conferir los oportunos poderes.
- i) Dirigir la organización comercial de la sociedad y sus negocios, nombrando y separando empleados y representantes.
- j) Otorgar y firmar toda clase de documentos públicos y privados; retirar y cobrar cualquier cantidad o fondos de cualquier organismo público o privado, firmando al efecto cartas de pago, recibos, facturas y libramientos.
- k) Delegar todas o parte de sus facultades legalmente delegables en una Comisión Ejecutiva, o en uno o varios Consejeros, así como otorgar poderes de todas clases, tanto judiciales como extrajudiciales y modificar o revocar los apoderamientos y delegaciones conferidas.

**ARTÍCULO 27º.-** Para ser administrador no será necesario ser accionista, y podrán serlo tanto personas físicas como jurídicas o Administraciones Públicas o entidades u organismos dependientes de éstas. Serán nombrados por la Junta general por plazo de cinco años, pudiendo ser indefinidamente reelegidos por períodos de igual duración. No podrán ser administradores quienes se hallen incurso en causa legal de incapacidad o incompatibilidad, especialmente las determinadas por la Ley de 26 de diciembre de 1.983.

**ARTÍCULO 28º.-** El Consejo de Administración está integrado por un mínimo de cinco y un máximo de once miembros. Si durante el plazo para el que fueron nombrados se produjeren vacantes, podrá el Consejo designar entre los accionistas las personas que hayan de ocuparlas hasta la primera Junta General.

El Consejo quedará validamente constituido cuando concurran a la reunión, presentes o representados por otro Consejero, la mitad más uno de sus miembros. La representación se conferirá mediante comunicación de la que quede alguna constancia dirigida al Presidente. Cada Consejero podrá representar como máximo a tres ausentes. El modo de deliberar del Consejo se regirá por las normas establecidas para las deliberaciones de la Junta General, con las adaptaciones precisas en cuanto a turno de intervenciones. Los acuerdos se adoptarán por mayoría absoluta de los asistentes a la reunión, que deberá

ser convocada por el Presidente o quién haga sus veces, con al menos dos días de antelación, salvo que por razones de urgencia, apreciada por el mismo convocante, se requiera menor tiempo. Podrá hacerse a través de cualquier medio del que quede constancia, indicando en la comunicación además del orden del día de los asuntos a tratar, la hora fijada tanto para la 1ª como para la 2ª convocatoria, debiendo mediar entre ambas al menos 30 minutos de diferencia. La delegación permanente de algunas o todas sus facultades legalmente delegables en la Comisión Ejecutiva o en uno o varios Consejeros Delegados y la designación de los administradores que hayan de ocupar tales cargos, requerirá para su validez el voto favorable de los dos tercios de los componentes del Consejo, y no producirán efecto alguno hasta su inscripción en el Registro Mercantil. La votación por escrito y sin sesión será válida si ningún Consejero se opone a ello. Las discusiones y acuerdos del Consejo se llevarán a un libro de actas, las cuales se aprobarán del modo indicado para las de la Junta General, y serán firmadas por el Presidente y Secretario. En caso de empate, decidirá el voto personal de quién fuere Presidente.

El Consejo se reunirá siempre que lo soliciten dos de sus miembros o lo acuerde el Presidente.

El Consejo elegirá de su seno a su Presidente y al Secretario y, en su caso, a uno o dos Vicepresidentes y a uno o dos Vicesecretarios, siempre que estos nombramientos no hubiesen sido hechos por la Junta al tiempo de la elección de los Consejeros, desempeñando el resto el cargo de vocal. El Secretario y, en su caso, el Vicesecretario, que podrán no ser Consejeros, tendrán facultades para certificar y elevar a público acuerdos sociales. Estas últimas facultades las tendrá cualquier miembro del Órgano de Administración siempre que su nombramiento esté vigente e inscrito en el Registro Mercantil.

El Consejo de Administración, como apoyo a su gestión, podrá nombrar un Director-Gerente, el cual tendrá asistencia a las sesiones del mismo, con voz pero sin voto, y al que se le podrán conceder los apoderamientos que se crean oportunos.

**ARTÍCULO 29º.-** El cargo de los administradores será gratuito.

## TÍTULO IV

### EJERCICIO SOCIAL

**ARTÍCULO 30º.-** El ejercicio social coincidirá con el año natural y termina cada año el día 31 de diciembre. Excepcionalmente, el ejercicio del año en curso será de menor duración, ya que concluyendo en la misma fecha, tendrá su inicio el día en que, según lo dispuesto en estos Estatutos, han de dar comienzo las operaciones social.

**ARTÍCULO 31º.-** La Sociedad deberá llevar, de conformidad con lo dispuesto en el Código de Comercio, una contabilidad ordenada, adecuada a la actividad de su Empresa, que permita un seguimiento cronológico de las operaciones así como la elaboración de inventarios y balances. Los libros de contabilidad serán legalizados por el Registro Mercantil correspondiente al lugar del domicilio social.

Los administradores están obligados a formular en el plazo máximo de tres meses a contar del cierre del ejercicio, las cuentas anuales, el informe de gestión y la propuesta de aplicación del resultado. Las cuentas anuales comprenderán el balance, la cuenta de pérdidas y ganancias y la memoria. Estos



documentos, que forman una unidad, deberán ser redactados con claridad y mostrar la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera y de los resultados de la sociedad, de acuerdo con lo establecido en la Ley y en el Código de Comercio y deberán estar firmados por todos los administradores.

**ARTÍCULO 32º.-** A partir de la convocatoria de la Junta, cualquier accionista podrá obtener de la sociedad, de forma inmediata y gratuita, los documentos que han de ser sometidos a la aprobación de la misma y el informe de los auditores de cuentas, en caso de existir, el anuncio de la convocatoria de la Junta mencionará expresamente este derecho.

**ARTÍCULO 33º.-** Dentro del mes siguiente a la aprobación de las cuentas anuales, se presentará para su depósito en el Registro Mercantil del domicilio social, certificación de los acuerdos de la Junta General de aprobación de las cuentas anuales y de aplicación del resultado, a la que se adjuntará un ejemplar de cada una de dichas cuentas, así como el informe de gestión y el informe de los auditores, cuando la sociedad esté obligada a auditoría o ésta se hubiera practicado a petición de la minoría. Si alguna o varias de las cuentas anuales se hubieran formulado en forma abreviada, se hará constar así en la certificación con expresión de la causa.

Durante el tiempo en que la Sociedad tenga el carácter de Empresa de la Junta de Andalucía, bajo la forma prevista en el artículo 6.1.a) de la Ley General de la Hacienda Pública de la Comunidad Autónoma de Andalucía, estará sometida al régimen económico-financiero regulado en la citada Ley y a las prescripciones de la Ley de Patrimonio de la misma Comunidad Autónoma y su Reglamento.

En el mismo caso, el Control de eficacia de la Sociedad, el control financiero y su régimen de contabilidad, se adecuarán a lo dispuesto en la mencionada Ley de Hacienda de la Comunidad Autónoma de Andalucía.

**ARTÍCULO 34º.-** De los beneficios obtenidos en cada ejercicio, una vez cubierta la dotación para reserva legal, y demás atenciones legalmente establecidas, la Junta podrá aplicar lo que estime conveniente para reserva voluntaria, fondo de previsión para inversiones y cualquier otra atención legalmente permitida. El resto, en su caso, se distribuirá como dividendos entre los accionistas en proporción al capital desembolsado por cada acción.

## TÍTULO V

### DISOLUCIÓN Y LIQUIDACIÓN

**ARTÍCULO 35º.-** La sociedad se disolverá por las causas legalmente previstas. Se exceptúan del período de liquidación los supuestos de fusión o escisión total. En caso de disolución, la liquidación quedará a cargo de los Administradores, que con el carácter de liquidadores, practicarán la liquidación y división con arreglo a los acuerdos de la Junta General y a las disposiciones vigentes, y si el número de Administradores o Consejeros fuese par, la Junta designará por mayoría otra persona más como Liquidador, a fin de que su número sea impar.

**ARTÍCULO 36º.-** Una vez satisfechos todos los acreedores y consignado el importe de sus créditos contra la sociedad, y asegurados competentemente los no vencidos, el activo resultante se repartirá entre los socios, conforme a la Ley.

### **DISPOSICIÓN ADICIONAL**

Queda prohibido que ocupen cargos en la sociedad y en su caso, ejercerlos a las personas declaradas incompatibles en la medida y condiciones fijadas por la Ley de 26 de diciembre de 1.983, y demás que se puedan establecer en el futuro.