

VALORACIÓN DE LOS TERRENOS Y LÁMINA DE AGUA DE LA

ZONA DE SERVICIO

PUERTO DE ALMERÍA

(LEY 48/2003 DE 26 DE NOVIEMBRE)

29/03/2010
Este vale

VALORACIÓN DE LOS TERRENOS Y LÁMINA DE AGUA DE LA

ZONA DE SERVICIO

PUERTO DE ALMERÍA

(LEY 48/2003 DE 26 DE NOVIEMBRE)

ÍNDICE

- 1. PLANTEAMIENTO DE LA VALORACIÓN**
 - 1.1. JUSTIFICACIÓN DE LA NECESIDAD DE UNA NUEVA VALORACIÓN**

- 2. DESCRIPCIÓN DE LOS TERRENOS**

- 3. ZONIFICACIÓN**

- 4. CRITERIOS DE VALORACIÓN**

- 5. METODOLOGÍA PARA LA VALORACIÓN**

- 6. VALORACIÓN DE ACUERDO CON LA LEY 48/2003 DE 26 DE NOVIEMBRE**
 - 6.1. SELECCIÓN DE CARACTERÍSTICAS EVALUATORIAS**
 - 6.2. EL SUELO INDUSTRIAL**
 - 6.3. ELECCIÓN DE POLÍGONOS INDUSTRIALES**
 - 6.4. EVALUACIÓN DE LAS CARACTERÍSTICAS DE LOS POLÍGONOS INDUSTRIALES REFERENCIADOS AL PUERTO**
 - 6.5. FORMACIÓN DE BLOQUES EVALUATORIOS**
DISEÑO DE BLOQUES EVALUATORIOS
 - 6.6. CÁLCULO DEL VALOR DEL PUNTO EVALUATORIO**
VALORES DE PUNTOS EVALUATORIOS DEL PUERTO
 - 6.7. CÁLCULO DE VALORES UNITARIOS DEL SUELO DE LAS ÁREAS DE LA ZONA DE SERVICIO**

 - 6.8. VALOR DEL AGUA DE LA ZONA DE SERVICIO**

- 7. PROPUESTA DE ACTUALIZACIÓN DE VALORES**

1. PLANTEAMIENTO DE LA VALORACIÓN

El Puerto de Almería abarca una serie de espacios portuarios que más adelante se describirán situados delante del casco urbano de Almería y alrededores; que van a ser objeto de valoración de acuerdo con la normativa marcada por la Ley 48/2003 de 26 DE NOVIEMBRE DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE LOS PUERTOS DE INTERES GENERAL.

Esta Ley reforma de manera sustancial el concepto de valoración del suelo de la zona de servicio, buscando mayor precisión y sobre todo más eficacia; merece la pena reproducir exactamente el Artículo 19. Tasa por ocupación privativa del dominio público portuario. Es un largo artículo que precisa en su punto 3.a la línea a seguir para lograr que el suelo portuario tenga una similar apreciación a suelos no portuarios de la zona próxima al puerto y con similar uso, liberando esta zona del mismo término municipal como exigía la anterior Ley 62/1997 de 26 de diciembre; el texto completo del Art. 19 de la Ley se expresa en los siguiente términos:

Artículo 19. Tasa por ocupación privativa del dominio público portuario.

1. La ocupación del dominio público portuario, en virtud de una concesión o autorización, devengará la correspondiente tasa a favor de la Autoridad Portuaria.
2. Son sujetos pasivos contribuyentes de la tasa, según proceda, el concesionario o el titular de la autorización.
3. La base imponible de la tasa será el valor del bien, que se determinará de la forma siguientes:
 - a) Ocupación de terrenos. Será el valor de los terrenos, que se determinará sobre la base de criterios de mercado. A tal efecto, la zona de servicio se dividirá en áreas funcionales, asignando a los terrenos incluidos en cada una de ellas un valor por referencia a otros terrenos del término municipal o de los términos municipales próximos, con similares usos a cada área, en particular los calificados como de uso comercial, industrial o logístico y para la misma o similar actividad, tomando en consideración el

aprovechamiento que les corresponda. Además, en el caso de áreas funcionales destinadas a terminales y otras instalaciones de manipulación de mercancías se tomará también en consideración el valor de superficie portuarias que pudieran ser alternativas para los tráficos de dicho puerto.

Además de ese valor de referencia, en la valoración final de los terrenos de cada área deberá tenerse en cuenta el grado de urbanización general de la zona, la conexión con los diferentes modos e infraestructuras de transporte, su accesibilidad marítima y terrestre y su localización y proximidad a las infraestructuras portuarias, en particular, a las instalaciones de atraque y áreas abrigadas.

b) Ocupación de las aguas el puerto. Será el valor de los espacios de agua incluidos en cada una de las áreas funcionales en que se divida la zona de servicio del puerto, que se determinará por referencia al valor de los terrenos de las áreas de la zona de servicio con similar finalidad o uso o, en su caso, al de los terrenos más próximos. En la valoración deberá tenerse en cuenta las condiciones de abrigo, profundidad y localización de las aguas, sin que pueda exceder del valor de los terrenos de referencia.

No obstante, cuando el espacio de agua se otorgue en concesión para su relleno, el valor de la misma será el asignado a los terrenos de similar utilidad que se encuentran más próximos.

c) Ocupación de obras e instalaciones. Estará constituida por los siguientes conceptos:

1º El valor de los terrenos y de las aguas ocupados.

2º El valor de las infraestructuras, superestructuras e instalaciones, incluidas la urbanización interna y la pavimentación de la parcela en concesión, en el momento de otorgamiento de las mismas, calculado sobre la base de criterios de mercado, y el valor de su depreciación anual. Estos valores, que serán aprobados por la Autoridad Portuaria, permanecerán constantes durante el período concesional, y no será de aplicación la actualización anual prevista en el apartado 6.

Los criterios para el cálculo del valor de las obras e instalaciones y del valor de su depreciación se probarán por el Ministerio de Fomento, a propuesta de Puertos del Estado.

d) Cuando la ocupación del dominio público portuario incluya un uso consuntivo del mismo, el valor de este uso será el de los materiales consumidos a precio de mercado.

4. El tipo de gravamen anual aplicado a la base imponible será el siguiente:

a) En el supuesto de ocupación de terrenos y de aguas del puerto:

1º En áreas destinadas a usos portuarios relacionados con el intercambio entre modos de transporte, a los relativos al desarrollo de servicios portuarios y a otras actividades portuarias comerciales, pesqueras y náutico-deportivas: el cinco por ciento.

2º En áreas destinadas a actividades auxiliares o complementarias de las actividades portuarias, incluidas las logísticas, de almacenaje y las que correspondan a empresas industriales o comerciales: el seis por ciento.

3º En áreas destinadas a usos no portuarios el siete por ciento.

Respecto del espacio de agua para relleno: el 2,5 por ciento del valor de la base mientras el concesionario efectúe las obras de relleno en el plazo fijado en la concesión. Finalmente este plazo, el tipo será del cinco por ciento.

b) En el caso de ocupación del vuelo o subsuelo de terrenos o espacios sumergidos: el 2,5 por ciento del valor de la base imponible que corresponda a los respectivos terrenos o aguas, salvo que su uso impida la utilización de la superficie, en cuyo caso el tipo de gravamen será el que corresponda de acuerdo con lo previsto en el párrafo a) anterior.

c) En el caso de ocupación de obras e instalaciones:

1º En áreas destinadas a usos portuarios relacionados con el intercambio entre modos de transporte, a los relativos al desarrollo de servicios portuarios y a náutico-deportivas: el cinco por ciento de los valores de los terrenos, del espacio de agua y de las obras e instalaciones y el 100 por ciento del valor de la depreciación anual asignada. En el caso de lonjas pesqueras, el tipo de gravamen aplicable a la obra o instalación será del 3,5 por ciento.

2º En áreas destinadas a actividades auxiliares o complementarias de las actividades portuarias, incluidas las logísticas, de almacenaje y las que correspondan a empresas industriales o comerciales: el seis por ciento de los valores de los terrenos, de espacio de agua y de las obras e instalaciones y el 100 por ciento del valor de la depreciación anual asignada.

3º En áreas destinadas a usos no portuarios: el siete por ciento de los valores de los terrenos, del espacio de agua y de las obras e instalaciones y el 100 por ciento del valor de la depreciación anual asignada.

d) En el supuesto de uso consuntivo: el 100 por ciento del valor de los materiales consumidos.

Para la determinación del valor de los terrenos y de las aguas del puerto, el Ministerio de Fomento aprobará, a propuesta de cada Autoridad Portuaria, la correspondiente valoración de la zona de servicio del puerto y de los terrenos afectados a la señalización marítima, cuya gestión se atribuye a cada Autoridad Portuaria, de acuerdo con el siguiente procedimiento:

- a) Elaboración por la Autoridad Portuaria de la valoración de terrenos y aguas del puerto que deberá incluir, entre los antecedentes y estudios necesarios, una memoria económica financiera.
- b) Información pública durante un plazo no inferior a 20 días, que será anunciada en el boletín oficial de la comunidad autónoma respectiva.
- c) Remisión de expediente a Puertos del Estado, quien solicitará informe del Ministerio de Hacienda, que deberá ser emitido en un plazo no superior a un mes.
- d) Emisión de informe por Puertos del Estado, que lo elevará, junto al expediente, al Ministerio de Fomento.

La orden de aprobación de la correspondiente valoración será publicada en el "Boletín Oficial del Estado". Los valores contenidos en la orden no serán susceptibles de recurso autónomo, sin perjuicio de los que procedan contra la notificación individual conjunta de dicho valor y de la nueva cuantía de la tasa a los concesionados y titulares de autorizaciones.

Tales valoraciones, que se actualizarán el 1 de enero de cada año en una proporción equivalente al 85 por ciento de la variación interanual experimentada por el índice general de precios al consumo para el conjunto nacional total (I.P.C.) en el mes de octubre, podrán revisarse para la totalidad de la zona de servicio y de los terrenos afectados a la señalización marítima cada cinco años y, en todo caso, deberán revisarse cada 10 años. Asimismo, deberán revisarse cuando se apruebe o modifique el plan de utilización de los espacios portuarios, en la parte de la zona de servicio que se encuentre afectada por dicha modificación o cuando se produzca cualquier circunstancia que pueda afectar a su valor. La actualización del valor de los terrenos y aguas del puerto no afectará a las concesiones y autorizaciones otorgadas, sin perjuicio de la actualización de la cuantía de la tasa conforme a lo previsto en el apartado siguiente.

4. La Autoridad Portuaria reflejará en las condiciones de la concesión o autorización la cuantía de la tasa, que será actualizada anualmente, en lo que respecta a la ocupación de terrenos y aguas, en una proporción equivalente al 85 por ciento de la variación interanual experimentada por el índice general de precios al consumo para el conjunto nacional total (I.P.C.) en el mes de octubre. La actualización será efectiva a partir del día 1 de enero. Esta actualización será incompatible y prevalecerá frente a cualquier otra que pueda establecerse, con carácter general, en la Ley de Presupuestos Generales para todas las tasas estatales.

La cuantía de la tasa en las concesiones será, además revisada de acuerdo con las nuevas valoraciones que sean aprobadas por el Ministerio de fomento de conformidad con la establecido en el apartado anterior. No obstante, la cuantía de la tasa de aquellas concesiones a las que se refiere el artículo 98.2 de la ley no se modificará hasta que se produzca la revisión de las condiciones, sin perjuicio de la actualización por el I.P.C.

Como consecuencia de las revisiones que se produzcan durante el período de vigencia de la concesión, el importe de la tasa no podrá incrementarse en más de un 20 por ciento, cada quince años, de la cuantía fijada en el título administrativo o, en su caso, de la establecida en una revisión anterior, debidamente actualizada en ambos casos en función del I.P.C.

La anterior limitación no será de aplicación a las áreas de la zona de servicio destinadas a usos no portuarios.

5. El devengo de la tasa se producirá a partir de la fecha de notificación de la resolución de otorgamiento de la concesión o autorización, salvo en los supuestos de concesiones cuyo término inicial se vincule a la fecha de extinción de otra concesión o a la fecha de finalización de obras que ejecute la Autoridad Portuaria, en cuyo caso el devengo se producirá a partir de estas fecha.

La tasa será exigible por adelantado con las actualizaciones y, en su caso, revisiones que efectúen, y en los plazos que figuren en las cláusulas de la concesión o autorización, que no podrán ser superiores a un año. No obstante, la Autoridad Portuaria podrá autorizar pagos a cuenta de la tasa por plazos superiores para financiar la ejecución de obras a cargo de la misma.

6. En el supuesto de que la Autoridad Portuaria convoque concursos para el otorgamiento de las concesiones o autorizaciones, los pliegos de bases podrán contener, entre los criterios para su resolución el de que los licitadores oferten importes adicionales a los establecidos para esta tasa. Las cantidades adicionales ofertadas, al carecer de naturaleza tributaria, no estarán sometidas al régimen de actualización previsto en el apartado 6.
7. La Autoridad Portuaria aplicará bonificaciones en los siguientes supuestos:
 - a) Cuando los sujetos pasivos realicen inversiones en obras de relleno, consolidación o mejora de terrenos. La cuantía de la bonificación se determinará en función de la inversión realizada, de conformidad con la escala que se establezca reglamentariamente, atendiendo al tipo de obra y coste de la misma, y no podrá exceder del 50 por ciento de la cuantía correspondiente a la ocupación de las aguas del puerto o, en su caso, de los terrenos.

- b) Cuando el objeto de la concesión consiste en la urbanización y comercialización de zonas de almacenaje y comercialización de zonas de almacenaje y de actividades logísticas. La cuantía de la bonificación se determinará en función de la inversión privada realizada, de conformidad con la escala que se establezca reglamentariamente, atendiendo al tipo de obra y coste de la misma, y no podrá exceder del 40 por ciento de la cuantía correspondiente a la ocupación de terrenos. Esta bonificación no podrá aplicarse durante un período superior al establecido para la finalización de cada fase de urbanización en el título concesional.
- c) Cuando el titular de la concesión o autorización sea algún órgano de las Administraciones pública y el objeto de las mismas sean actividades de interés social y cultural. El importe de esa bonificación será del 50 por ciento de la cuantía correspondiente a la ocupación de terrenos.
- d) Cuando el titular de la concesión o autorización sea una corporación de derecho público, cuya actividad se encuentra directamente vinculada con la actividad portuaria. El importe de esta bonificación será del 50 por ciento de la cuantía correspondiente a la ocupación de terrenos.
- e) Cuando el titular de la concesión sea un club náutico u otro deportivo y el objeto de la concesión sea la realización de actividades náuticas, el importe de esta bonificación será del 30 por ciento de la cuantía correspondiente a la ocupación de terrenos.
- f) Con el objeto de incentivar mejores prácticas medioambientales, cuando el concesionario de una terminal de manipulación de mercancías acredite la implantación de sistemas de gestión y auditoría ambientales debidamente homologados. La cuantía de la bonificación se determinará de conformidad con la escala que se establezca reglamentariamente, atendiendo a las inversiones realizadas y medidas de protección ambiental establecidas, y no podrá exceder del 10 por ciento de la cuantía correspondiente a la ocupación de los terrenos o, en su caso, de las aguas del puerto.
- g) Con el objeto de incrementar la calidad en la prestación de los servicios, cuando el concesionario de una terminal de manipulación de mercancías o de una estación marítima tenga en vigor una certificación de servicios emitida por una entidad acreditada conforme a la Norma UNE-EN 45011, o aquella que la sustituya, o por una entidad cuyo sistema de emisión de certificados cumpla los requisitos de la misma. El importe de esta bonificación no podrá exceder del cinco por ciento de la cuantía correspondiente a la ocupación de los terrenos o, en su caso, de las aguas del puerto.

Por orden ministerial y a propuesta del Consejo Rector de Puertos del Estado,

oídas las Autoridades Portuarias, podrán concretarse las condiciones, escalas y criterios necesarios para la aplicación de las bonificaciones previstas en los anteriores supuestos, partiendo de los elementos esenciales contenidos en los mismos.

Asimismo, respecto del párrafo g), el Ministerio de Fomento, a propuesta del Consejo Rector de Puertos del Estado, oídas las Autoridades Portuarias y organizaciones representativas de los correspondientes prestadores y usuarios de servicios a nivel nacional, aprobará los manuales de servicio que especifiquen los compromisos de calidad de los servicios que sirven de base para su homologación-certificación y su mejora continua, así como los sistemas de control y verificación de su cumplimiento.

Dichos manuales de servicio podrán ser desarrollados en cada puerto a través de manuales específicos, aprobados por la Autoridad Portuaria y validados por Puertos del Estado una vez comprobado que se ajustan a los compromisos mínimos de calidad y de sistemas de control adoptados para el conjunto del sistema portuario.

1.1.- JUSTIFICACIÓN DE LA NECESIDAD DE UNA NUEVA VALORACIÓN

La Ley 48/2003 de 26 de NOVIEMBRE, DE REGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE LOS PUERTOS DE INTERES GENERAL, en su Artículo 19, punto 5.a, se expresa:

- a) Elaboración por la Autoridad Portuaria de la valoración de terrenos y aguas del puerto que deberá incluir, entre los antecedentes y estudios necesarios una memoria económico financiera.

No tiene otro objeto este epígrafe, que justificar adecuadamente la necesidad de revisar o calcular de nuevo los valores del suelo de la zona de servicio, de acuerdo con el mercado del suelo industrial, expresado de forma global, y que realmente debe serlo de acuerdo con un abanico amplio y determinado de usos, respondiendo a las variadas vocaciones y tendencias de los suelos portuarios.

Los ingresos de las Autoridades Portuarias deberán responder al objetivo de lograr la rentabilidad global del conjunto del sistema portuario y de cada uno de los puertos. A tal fin, la suma de sus productos en el conjunto del sistema y en cada entidad portuaria deberá cubrir, al menos los siguientes conceptos:

- a) Los de explotación, conservación y administración propios de la entidad.
- b) Las cargas fiscales y, en su caso, los intereses de los empréstitos emitidos y de los préstamos recibidos.
- c) La depreciación de sus bienes e instalaciones.
- d) Un rendimiento razonable de la inversión neta en activos fijos, para el conjunto del sistema portuario.

No puede olvidarse que la tendencia natural del mercado, camina hacia el equilibrio de precios en cualquier materia, pero teniendo en cuenta que siempre será por naturaleza, un equilibrio inestable en términos físicos o dinámico en términos financieros.

Cualquier sociedad activa por el mero hecho de serlo, es evolutiva, y sobre conceptos móviles, la mayoría de los factores y actividades varían, y como consecuencia de ello, cambia la apreciación de los casos y en conclusión su valor y su precio, siempre que la política no sea intervencionista, proteccionista o reguladora. Los tiempos en los que el precio de las cosas era uniformes durante años, con frecuencia hasta varios lustros han pasado, y los parámetros por los que las sociedades libres se mueven están presididos por la libertad de criterios y por tanto de mercado.

Carecería de interés conocer el valor real del suelo de la zona de servicio, si no fuera que desde este concepto, han de calcularse las tasas que un usuario ha de abonar a la Autoridad Portuaria en concepto del uso y disfrute de los medios, suelo en este caso él pone a su disposición. El hecho de que sea una tasa, impone un especial tacto a la hora de calcular los valores que han de originarlo, por cuantas consecuencias se derivan de ello; no puede olvidarse, que la tasa en este caso, no puede ser un impuesto que se carga a un consumidor, sin más referencia, sino que se encuentra relacionado con el precio del suelo de uso comercial o industrial.

El criterio de rentabilidad que ha de presidir la actividad portuaria en todo momento va a tener un condicionante que lo limita, es el criterio de mercado, dado que el usuario es libre de considerar el grado de uso que puede dar a los servicios que presta y ofrece el puerto. Un principio fundamental al que han de llegar los valores, es que a través de las tasas que el usuario que precisa instalarse ha de pagar, se encuentre cómodo y considere justa la aportación que hará a la Autoridad Portuaria y a su vez el usuario de suelo cuyo establecimiento puede estar o no dentro de los límites de la zona de servicio, al no precisar de los servicios puramente portuarios, utilice suelo no portuario por pura economía.

Todo lo expresado, lleva a la conclusión de que los terrenos de uso público de la zona de servicio, deben ajustarse a los precios de mercado para que den cabida al usuario; para ello se precisa llevar a efecto el estudio de valoración que sigue al presente epígrafe, justificando los propios cálculos, en la ineludible necesidad de adaptar los valores del suelo portuario, a una realidad tangible de precios de suelo industrial crecientes, cuyo techo se desconoce y cuyos medios para frenarlos no se han utilizado aún.

Sería conveniente disponer de estadísticas fiables de precios de suelo, industrial, pero no es posible por diversos motivos que no son objeto de este documento. Si pueden facilitarse algunos datos absolutamente privados que sirvan de indicadores de la evolución que ha tomado el suelo industrial, que no debe ser confundido con el suelo urbano para viviendas. Las comparaciones, que se tratará de llevar a cabo, son imparciales, fiables, adecuadamente completas y aptas para esbozar la evolución.

En cualquier caso, existe otro argumento poderoso que aconseja por sí solo la realización de una revisión de precios, o un nuevo cálculo del valor del suelo, basado en el actual mercado, para que a través del cual, mediante las correspondientes tasas, se logre un equilibrio razonable entre los gastos incurridos por el puerto, y los ingresos obtenidos por los servicios prestados.

En cualquier caso, la evolución de los precios del suelo industrial en los últimos años, ha sido de tan irracional desarrollo, que la más elemental lógica exige la necesidad de conocer los valores de la zona de servicio, puesta a disposición del usuario, la cual ha de proporcionar al ente administrador del bien, un beneficio justo en compensación del servicio que presta al usuario. El crecimiento desbocado del precio del suelo, en los últimos años, ya fue un motivo más que sobrado para investigar los parámetros en los que se desenvolvían los precios. La caída brusca sufrida en los dos últimos, es un nuevo acicate que obliga a buscar los niveles en los que se mueven estos. Basta observar como con frecuencia se da el caso de existir una fuerte oferta de suelo por cese de negocio, mientras la demanda es prácticamente inexistente, y hasta realmente inexistente; todo ello orlado de unas obras paradas, deteriorándose, sin un horizonte cierto. La situación real, independientemente de los lugares en los que se investigue, es incierta; y no lo es menos en Almería. Esto obliga, en

cumplimiento de la Ley 48/2003, a investigar la situación real del mercado del suelo para adaptar los valores del suelo de la zona de servicio, a los precios reales de mercado; el problema en muchos casos, es como se ha comentado anteriormente, que no existe mercado, por falta de demanda. En este sentido, se ha observado como las agencias de compraventa, intentan mantener de forma artificial unos precios inexistentes, mientras propietarios acuciados, bajan a veces sin pudor alguno los mismos. El caso paradójico de locales en los que se ubicaban estas agencias, se encuentran puestos a la venta por otros profesionales de la compraventa, es un índice de la situación. Debe por tanto, la Autoridad Portuaria de Almería, conocer los valores de su propio suelo, a fin de aplicar las tasas con que ha de gravar su uso. No debe ocultársele tampoco, que la situación bastante estática en el momento presente, mas bien de tendencia lateral bajista, comenzará a ser dinámica en algún momento, cuya proximidad se ignora, pero debe pasar por la fase de desarrollo lateral, antes de comenzar a crecer de forma racional.

2.- DESCRIPCIÓN DE LOS TERRENOS

Es un puerto de fuerte influencia urbana; se encuentra muy próximo al centro de la ciudad; y sus alrededores, son el área comercial de Almería, y prácticamente el centro neurálgico de la ciudad desde ese punto de vista.

Una mayoría de la zona de servicio, está formada por muelles de ribera, si bien se está ganando terreno al mar, al abrigo de la Alineación de Poniente.

Se han ganado terrenos con muelles verticales a tierra, en la Dársena Pesquera, Muelle de Levante, Alineación de Poniente y el Dique Oeste. La Dársena Pesquera está protegida por el Dique Sur, que es paralelo a tierra, y arranca de la base de la Alineación de Poniente.

Existen dos instalaciones para cargadero de minerales ya en desuso.

El Puerto de Almería es un establecimiento portuario en evolución con una dinámica importante que se está adaptando a las necesidades del mercado. Su situación frente a África, y la mejora de las comunicaciones con el resto del país, han ayudado a la evolución. La vía de circulación periférica de Almería, que enlaza de forma adecuada con la zona de servicio, sin a penas contacto con el casco urbano; la conexión con la autovía que discurre por la costa de Levante, y la mayoría de la carretera que se dirige hacia Málaga, son adecuados, pero no suficientes, para favorecer el acercamiento del Puerto de Almería al interior de la Península.

Dispone igualmente de unos terrenos tierra a dentro, lindantes con la autovía de circunvalación a Almería y la variante que accede a la ciudad y al Puerto por el oeste. Se ha adaptado la nueva subdivisión a las actuales circunstancias del puerto, que no son pocas; si

bien se ha hecho lo posible por respetar la antigua zonificación, para evitar cambios de valores substanciales en pequeñas áreas parciales.

Se toma la nueva denominación legal de Área Funcional, que responde al antiguo concepto de zona, pero con una expresión más adecuada.

3.- ZONIFICACIÓN

Siguiendo la metodología ya empleada, se describe en sentido de las agujas del reloj.

ÁREA FUNCIONAL I

Dársena Pesquera. Abarca exclusivamente los terrenos dedicados a la pesca, que circundan a la dársena, más el Varadero, llegando hasta el Dique Oeste.

El Dique Sur, hasta su arranque, son límites de esta A.F., así como la vía de servicio de la Alineación de Poniente, y las vías de servicio que la separan de la zona de talleres hasta la CN-340 y la valla exterior, son los límites de este espacio.

ÁREA FUNCIONAL II

Abarca el espacio comprendido entre la Segunda Alineación de Ribera, la Primera Alineación de Poniente y el A.F. I.

Se subdivide en dos espacios: A y B.

A.F. II-A

Que comienza en la Segunda Alineación de Ribera, perteneciéndole las dos rampas ro-ro, abarcando todo el terreno relleno, hasta acceder exactamente a la Primera Alineación de Ribera, por cuya línea se dirige hasta llegar a la isleta de los nuevos accesos al puerto. Sigue la

línea del vial, hasta llegar a la valla exterior que cierra el espacio a la altura de la báscula, donde une con la línea de la que se partió.

A.F. II-B

Abarca los viales del nuevo acceso al puerto, más el ocupado por la zona de talleres, quedando delimitado por el vial que le separa del A.F-I.

ÁREA FUNCIONAL III

Segunda Alineación de Ribera.- Abarca desde el tacón de las rampas ro-ro del A.F. II-A, hasta el final del avanzado sobre el que se apoyan dos rampas entre esta Alineación y la Primera; justamente al final de las dos rampas ro-ro enfrentadas a las anteriormente citadas.

ÁREA FUNCIONAL IV

Primera Alineación de Ribera.- Se extiende entre el final del A.F-III, y la puerta de acceso al Edificio de oficinas de la Autoridad Portuaria.

Disfruta de una buena parte de terreno que ha sido ganada al mar en los últimos años.

Dos importantes pantalanes se adentran en el mar desde su cantil.

Es la zona puramente de pasajeros, y solamente se utiliza para este servicio.

ÁREA FUNCIONAL V

Muelle de Levante, Dársena Deportiva y alrededores.- Se extiende desde el final del A.F-IV, hasta el final de la zona de servicio por el Este. Dentro de esta, queda la Dársena Deportiva y los dos cargaderos de minerales, así como el edificio de la Autoridad Portuaria, y el Muelle de Levante en su totalidad cuya dedicación es a uso ciudadano, salvo los terrenos ocupados por la torre de capitanía.

ÁREA FUNCIONAL VI

Primera y segunda Alineación de Poniente, que a su vez, se divide en dos subáreas.

Ocupa desde su arranque entre los A.F-I y II, en tierra hasta el final del Dique.

Es la zona de graneles principalmente; y el espacio por el que está ganado terreno al mar el puerto.

Se considera la subdivisión como sigue:

A.F. VI-A

Dentro de ella, queda toda 1ª Alineación de Poniente, y una parte de la 2ª Alineación de Poniente, hasta 270 m. del final del cantil, donde comienza la explanada, y han terminado las edificaciones. La separa del resto de la zona de servicio, el vial que accede desde el A. F. II-A al muelle que sigue a la 2ª Alineación de Poniente, paralelo a ella.

A.F. VI-B

Ocupa los 270 m. últimos de la 2ª Alineación de Poniente, que se encuentran en forma de explanada, más el anteriormente citado muelle que respalda al último relleno del puerto. En el primer caso, con fondo hasta el vial, es decir ochenta y cinco metros y en el segundo, con fondo de treinta metros.

ÁREA FUNCIONAL VII

Abarca los terrenos que respaldan la 2ª Alineación de Poniente y el muelle dique que continúa y cierra la protección de la Dársena Comercial.

Se ha dividido en dos subáreas.

A.F. VIIA

Le pertenecen los terrenos que se encuentran entre el A.F. VI-A solamente hasta el final del primer relleno, y los terrenos del A. F. I, es decir, lo que se denomina Ampliación, 1ª Fase.

A.F. VII-B

Acoge los terrenos de nuevo relleno que se encuentran a continuación de la anterior y se apoyan sobre el dique que cierra la Dársena Comercial, es decir el Dique Prolongación de la 2ª Alineación de Poniente; se encuentra en proceso de construcción.

ÁREA FUNCIONAL VIII

Constituida por una isleta situada tierra adentro delimitada por la autovía de circunvalación a Almería la cual sirve de límite a los terrenos por el sur y oeste, siendo la carretera variante que desde esta autovía accede al puerto, por el oeste, lo que la delimita por el norte y este.

Se parte de la base de que esta área funcional disfrutará de unas características muy particulares y poco comunes dentro de un establecimiento portuario, y por supuesto solamente de forma indirecta relacionados con la actividad portuaria.

En el cuadro adjunto se especifican los destinos propuestos y/o previstos para esta área funcional cuya superficie se divide en dos subáreas en función de que su suelo sea de uso privativo o no. Debe aclararse que además de las zonas de uso puramente común, que lógicamente son de uso no privativo, las únicas que realmente se consideran de uso no privativo, son la mezquita, (parcela 1), y la de servicios, que acoge sanidad, sala de espera, aseos, protección civil, etc., (parcela 3); el aparcamiento que se prevé instalar en la parcela 6, no está claro si será de uso privativo, puesto que se prevé que sea vigilado, lo que podría dar origen a una concesión para su explotación, salvo que la Autoridad Portuaria considere la vigilancia a sus expensas, y por tanto gratuito en cuyo caso debería considerarse de uso no privativo; en principio va a considerarse como de uso no privativo para los cálculos.

Dado el estado de desarrollo del proyecto, se valora simplemente suelo en estado natural, sin tratamiento alguno.

Consecuencia de todo lo anterior, es aconsejable subdividir esta área en dos subáreas a saber:

A.F. VIII-NP

Que abarca cuantos terrenos son de uso no privativo según proyecto.

A.F. VIII-P

Que es complementaria de la anterior, acogiendo los terrenos de uso privativo.

En ambos casos su distribución es provisional, lo que impide plasmar su distribución. El estado de desarrollo del proyecto desaconseja la inclusión de los planos correspondientes a la distribución de esta zona.

4.- CRITERIOS DE VALORACIÓN

Los terrenos que se pretende valorar, son de dominio público, por lo que su enajenabilidad, es imposible, lo que les impide entrar en los circuitos de mercado, salvo una desafección, lograda después de un proceso largo y complicado, por lo que para conocer su valor, ha de recurrirse a vías indirectas; no sirve por ejemplo, aplicar conceptos como valor de mercado, valor de porvenir, valor intrínseco, valor en venta, ni valor garantizado entre otros.

El valor en renta, podría utilizarse, buscando algún medio de aplicar intereses de capitalización ajustados a la realidad de mercado, recorriendo el camino de la valoración en sentido contrario. En este sentido, la base de partida, habría de ser, no el canon pagado por el usuario, sino el que estaría dispuesto a pagar para establecerse.

Este sistema, parece más adecuado para lograr una valoración que se aproxime lo más posible al valor real que se obtendría de la puesta en mercado de estos terrenos, en condiciones adecuadas de transparencia y equilibrio. Utilizar este método, muy empleado, del que existe amplia experiencia, y con el que se logran resultados muy precisos, exige unas bases de partida que logren equiparar los terrenos de un puerto, a otros terrenos de similares características. No es práctico comparar, si bien se ha hecho con alguna frecuencia, con terrenos residenciales. Tampoco lo es plantear la comparación con suelos alejados físicamente o de reducido mercado; el resultado puede proporcionar datos que aunque reales respecto a este; por encontrarse sometido a parámetros distintos de los que presiden los terrenos portuarios, la comparación resulta distorsionada, y los resultados falsos.

Por estas y otras razones se plantea el criterio de comparar los terrenos del puerto, con terrenos de similar utilización (industrial, comercial, logística), que se encuentren en un Autoridad Portuaria de Almería

prudente entorno, cosa que por fortuna, se da en este caso. Se buscan por tanto terrenos próximos al puerto, a ser posible interrelacionados con él, y por tanto, con mutua influencia.

Se compara con suelos urbanizados y en venta.

Puede utilizarse, aunque tienden a distorsionar los valores, si no se aplican las debidas correcciones, suelos construidos en venta. Igualmente pueden utilizarse suelos construidos en alquiler, aunque la distorsión puede ser mayor, lo que exige, como se ha hecho, la aplicación de nuevos correctores.

Se buscan polígonos industriales vivos, en los que el mercado de suelo sea dinámico.

Referente al puerto, han de desnudarse los terrenos de sus atributos portuarios, para concederle solamente la calidad de suelo comercial o industrial.

Finalmente, para poder comparar entre un suelo y los otros, han de figurar una serie de atributos a los suelos o parámetros, que a su vez se evaluarán en este y aquellos, para de este modo hacer una comparación idónea sobre cualidades concretas tal como se va a exponer en el epígrafe siguiente.

5.- METODOLOGÍA PARA LA VALORACIÓN

Se trata de la valoración de un bien que se encuentra en continuo proceso de evolución sometido a unas características y peculiaridades que no lo hacen idéntico a otro bien, ni siquiera semejante, dadas su características intrínsecas. En efecto, una superficie muy superior a las mayores de que actualmente dispone cualquier zona industrial, un movimiento de mercancías muy superior al de estos, y una infraestructura con bases poco comunes, hacen de la zona de servicio de los puertos sean elementos singulares solo parecidos a otros puertos.

La valoración de un bien, puede calcularse a través de las rentas que produce, después de la oportuna capitalización, cosa que en el presente caso no es posible, dado que no las produce aún. De lo anteriormente expuesto, no es fácil deducir comparando con los propios terrenos de la zona de servicio, haciendo a su vez una extrapolación que en el mejor de los casos resulta arriesgada dados los coeficientes multiplicadores que habrían de aplicarse a los propios valores ya existentes, para obtener los nuevos, con la duda de que la extrapolación sirva para el nuevo caso, en el que el desarrollo puede ser lineal o exponencial sin que existan razones objetivas que permitan inclinarse por uno u otro.

Sí existen sin embargo, en la provincia de Almería, en el término municipal de Almería y aledaños, superficies que puedan servir de referencia a los terrenos que son objeto de valoración, y que sin perder la perspectiva del futuro, permiten observar unos elementos similares a los que se prevé existan en el puerto, y cuyo futuro, salvo imponderables no deseados ni esperados, ofrecen una visión cuyo horizonte es el de las explanadas o en el peor de los casos muy similar, y con toda probabilidad paralelo a ellas, si bien no puede considerarse una zona industrial en todas sus características, similar a una explanada de un puerto, cuya actividad se encuentra íntimamente ligada a un elemento intercambiador que es el muelle que los antecede.

Con esta perspectiva, se procederá a la valoración de los terrenos de la zona de servicio, con la siguiente secuencia de actuación:

- 1º Selección de características que han de servir como elementos de comparación.
- 2º Selección de los polígonos hábiles para ser evaluados.
- 3º Evaluación de las características de los polígonos elegidos.
- 4º Obtención de precios de mercado de los citados polígonos.
- 5º Cálculo del punto de evaluación.
- 6º División de las explanadas en áreas racionales con similares usos (áreas funcionales).
- 7º Evaluación de las nuevas áreas.
- 8º Cálculo del valor del suelo bruto urbanizado.
- 9º Evaluación de las infraestructuras portuarias en comparación con los del resto de la zona de servicio.
- 10º Aplicación a la evaluación de la infraestructura portuaria, del valor de la unidad de evaluación.
- 11º Obtención del valor total.

6.- VALORACIÓN DE ACUERDO CON LA LEY 48/2003 DE 26 DE NOVIEMBRE

6.1. SELECCIÓN DE LAS CARACTERÍSTICAS EVALUATORIAS

Para valorar un bien, se pueden utilizar diferentes métodos que deben conducir a resultados similares que permitan adoptar una cifra que represente el valor del bien o de la cosa que se quiere valorar, desde el punto de vista para el que se valora. Es importante tener en cuenta que un bien puede tener distintos valores en función del fin para el que se valora.

Se van a considerar con la mayor nitidez posible las características que se utilizan para valorar los terrenos de la zona de servicio como suelo de uso industrial, excluyendo su condición de establecimiento portuario.

Siguiendo la prescripción del Art. 19 de la Ley 48/2003, en su epígrafe 3, a/ se toman una serie de características evaluatorias que sirvan para calcular el valor real de los terrenos del puerto, para lo que la propia Ley de una forma justa y ecuaníme ordena que se calculen, sin mencionarlo, por el método comparativo, cuando se expresa "un valor por referencia a otros terrenos del mismo término municipal, o de los terrenos municipales próximos con similares usos". Siguiendo esto, el estudio se hace para los terrenos sobre los siguientes títulos expresados en los epígrafes que continúan.

Naturalmente, se adoptan las mismas características para evaluar los terrenos industriales que las de la zona de servicio del puerto, con el fin de cumplir con la mayor precisión lo prescrito en la Ley. Las referentes a su condición portuaria, serán distintas y propias solamente de la zona de servicio.

A continuación se describen unos y otros, que en resumen son:

CARACTERÍSTICAS TERRESTRES:

Grado de Urbanización

Conexión con diferentes modos de transporte

Localización

CARACTERÍSTICAS PORTUARIAS

Accesibilidad marítima

Localización y proximidad a las infraestructuras portuarias.

CARACTERÍSTICAS TERRESTRES

GRADO DE URBANIZACIÓN.- Se considera grado de urbanización para los espacios que se estudian, el conjunto de medios puestos disposición del usuario orientados hacia su mejor rendimiento la obtención de mejor uso dispute y que aseguren un adecuado equilibrio entre necesidad y disponibilidad.

Se estima que los medios a disposición deben favorecer el mejor rendimiento del suelo, facilitando y aportando cuanto sea preciso para obtener rendimiento esperado de ese suelo.

Se propone, y como tal se valora que los medios a disposición favorezcan y mejoren en lo posible la calidad de vida del usuario, tanto del que desarrolla su trabajo en el recinto evaluado, como el que ha de acudir a hacer uso de los establecimientos allí existentes.

En el tercer nivel se valora que los medios se adecuen a las necesidades o a los objetivos deseados, sin que la disposición supere las necesidades ni las expectativas del usuario, para evitar que las mayores prestaciones puntúen por encima de las prestaciones suficientes, partiendo del principio de que encarecen el suelo sin mejorar la calidad.

Para la evaluación se determina en primer lugar cuales son los medios deseables para el fin que se propone, considerándose como base para la evaluación. A continuación se determina el nivel de calidad o intensidad que debe esperarse de esas prestaciones para que el usuario se sienta cómodo y satisfecho con el uso. Finalmente de los medios disponibles, se determina el nivel en que superan a las dos condiciones anteriores. Naturalmente, la superación de necesidades, si no tienen un horizonte de uso, evalúan negativamente sobre esta característica por lo expresado anteriormente.

CONEXIÓN CON DIFERENTES MODOS E INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE.- Un puerto es exactamente un intercambiador entre dos medios, el acuático, y el terrestre, al que se ha dotado de otras funciones directamente relacionados con el intercambio entre los dos medios, pero que constituyen algo adicional que proporciona un valor añadido, a la zona de servicio, y que no existe en los terrenos industriales, como puede existir y es frecuente, el intercambiador para transporte por carretera a transporte por ferrocarril o al contrario.

Las infraestructura de transporte están distribuidas en tres grupos, terrestres, aéreas y marítimas; los terrestres se bifurcan en dos vías, las carreteras y los ferrocarriles; los aéreos no tiene más que un medio que son los aeropuertos, y la marítima no tiene otra infraestructura que la portuaria expresada genéricamente, pero una explanada sobre la que se depositan mercancías para ser embarcadas o una vez desembarcadas de un buque de transporte para ser reexpedidos, por lo que igualmente se considera la conexión con la infraestructura del transporte marítimo tomando una explanada como un espacio en el que

se desarrollan diversas actividades, tales como almacenar, reagrupar, redistribuir u ordenar mercancías, transformar, y llevando más allá al concepto de servir a los medios en un sinnúmero de posibilidades, que llegan hasta construir esos medios sobre todo y muy especialmente marítimos, como es el caso de los astilleros.

En primer lugar se considera si con cada una de ellas la conexión es directa o indirecta, en realidad, se evalúa la existencia de vías de ferrocarril, puesto que con carreteras enlazan todos los puertos y ningún puerto español conecta directamente con algún aeropuerto. Se considera en segundo lugar igualmente el tipo de conexión que existe entre zona portuaria que se estudia y la infraestructura propuesta.

Para evaluar la zona de servicio como suelo industrial, comercial o logístico, no se tienen en cuenta las conexiones marítimas a fin de homogenizar características.

LOZALIZACIÓN.- La situación de los terrenos del puerto, o de una zona industrial conocido todo lo anterior, es fundamental para evaluar su nivel de funcionalidad respecto al usuario. Tiene por objeto esta característica, situar intrínsecamente y extrínsecamente unos terrenos cuya vocación es el servicio público para conocer en que grado puede prestar ese servicio. Lo mismo que no se instala un polígono industrial en su lugar apartado de las corrientes circulatorias y de los puntos de destino, una explanada debe tener una adecuada situación dentro del conjunto del puerto, lo mismo que dentro del arco de influencia próximo, medio y distante.

Se incluye en este epígrafe por primera vez la situación con referencia al propio puerto, pero no desde la perspectivas portuaria o intercambiador, sino como un espacio con actividad comercial, industrial logística, o incluso deportiva o de uso ciudadano y de ocio, que cada vez toman mayor auge. En este sentido, es fácil reconocer la devaluación que sufre una zona de manipulación de gráneles sólidos justamente delante del casco urbano de la ciudad, o un muelle de descarga de mercancías peligrosas. Otro tanto ocurre con la existencia de terrenos dedicados a ocio apartados del casco urbano, o colindantes con una dársena

pesquera cuyos olores pueden molestar al usuario, o con otra que por emitir polvo al aire perjudica la respiración.

Por todo ello, se evalúan dos conceptos distintos claramente, la posición de la explanada respecto al conjunto del puerto, y su posición frente al entorno.

Con esto, se estudian las características propias de los terrenos portuarios, que se utilizan para evaluarlos por el método comparativo respecto a los terrenos del mismo uso situados tierra adentro por lo que el terreno portuario se ha reconsiderado hasta este momento como tal suelo, sin afección de cualidades portuarias.

Al hilo de lo anterior, en este, se evalúa la calidad de estos y su adecuación a las circunstancias presentes y en todo caso, futuras próximas en proyectos aprobados, pero no previstos o en expectativa. Conocida ya su existencia, se considera en primer lugar, si cubre las necesidades básicas de cada una de las infraestructuras consideradas, es decir el umbral de calidad que permite un servicio adecuado a la demanda. En segundo lugar se estudia si estas conexiones son satisfactorias para el usuario, considerando como tal concepto el hecho de que cumplan con cierta holgura las expectativas del usuario. Finalmente se evalúan los extremos de la calidad del servicio, es decir, la elevada disponibilidad de medios si es que es así, y la existencia en nivel deficiente cuando así ocurra; ambas devalúan la calificación, en el primer caso porque su exceso de medios encarece su mantenimiento, y en el segundo porque dificulta el uso de algo que disponiendo de medios, para su funcionamiento, se ve reducido en su línea de uso, acceso o evacuación pueden ser un ejemplo.

CARACTERÍSTICAS PORTUARIAS

Hasta aquí, se han estudiado las características puramente terrestre de los terrenos portuarios como se expuso más arriba; a partir de ahora se incide sobre una serie de cualidades no comparables con los terrenos interiores, de los que solo disfrutaban las explanadas portuarias terrenos portuarios en general, por pertenecer precisamente a la zona

de servicio de un puerto. Esto lleva aparejadas características importantes, y diferenciales de los terrenos industriales; una, que no permite ser comparada con ellos de una forma directa; otra que por constituir un valor añadido sobre el obtenido como zona industrial, comercial o logística afecta a los terrenos de una forma positiva, incrementando su valor sobre el obtenido anteriormente. Las dos características que se estudian, de acuerdo con la prescripción del Art. 19 de la Ley 48/2003 son las siguientes:

ACCESIBILIDAD MARÍTIMA.- Este concepto abarca, las características que el intercambiador propiamente tiene y ofrece al usuario, en este caso la explanada que se valora; en definitiva son las características y medios que el muelle presenta y presta, mejorando o empeorando el uso que se le pueda dar, proporcionando a su vez un valor añadido siempre positivo a la explanada que la respalda. Se dice que es positivo, dado que los medios que presta, siempre añaden valor, salvo el peor de los supuestos, el más desfavorable, que sería cuando por alguna circunstancia ajena a los terrenos e inherente al intercambiador el primero no puede hacer uso del segundo, en cuyo caso el terreno no valdría más que lo que el suelo valga como zona industrial, comercial o logística, sin afección alguna de lo anterior.

La accesibilidad marítima depende en suma de las características que el muelle preste, y de la oferta que este las presente al usuario. Desde esta perspectiva, dos son las cualidades principales que determinan la calidad del muelle. La primera es su longitud, que limita el atraque, en forma de número de barcos que pueden operar al mismo tiempo, o longitud total de eslora que tiene posibilidad de estar atracada, opere o no. La segunda se refiere al calado; cada vez se van construyendo calados mayores para grandes cargueros, que como se sabe producen fletes más económicos lo que provoca una cada vez mayor abundancia, frente a muelles antiguos cuyos calados medios impiden su aproximación, limitando su operatividad a barcos de tamaño medio.

PROXIMIDAD A LAS INFRAESTRUCTURAS PROTUARIAS.- El texto de la Ley 48/2004, en su ya citado Art. 19, continúa a este tenor, "en particular, a las instalaciones de atraque en áreas abrigadas". Queda efectivamente una cualidad por valorar, la distancia de la explanada en cuestión al propio muelle. Se entiende distancia media del terreno hasta él, a los muelles

asignados o habilitados para carga o descarga con origen o destino en el terreno en estudio. Naturalmente, no se refiere a la distancia geométrica sino a la distancia real que ha de recorrer un vehículo entre muelle y explanada o viceversa.

La distancia medida en unidades de longitud podría ser un índice, pero no se puede dejar en una visión simplista en la que no figuren más que metros lineales, igualmente se debe tener en cuenta el factor tiempo, que puede ser más importante que el anterior si el recorrido es tortuoso; igualmente se evalúa la satisfacción del recorrido por parte del usuario; factores como seguridad, regularidad, visibilidad, comodidad y otros más, entra a formar parte de los factores a evaluar con el título de proximidad, donde el legislador no pretende medir longitudes sino comodidad.

6.2. EL SUELO INDUSTRIAL

La normativa determina relacionar los suelos con otros de similares usos situados en el término municipal "o términos municipales próximos", que viene a corregir a la anterior normativa que resultaba de imposible cumplimiento en muchos casos dado que en algunos términos municipales no existía más terreno industrial que el del propio puerto. Con esta perspectiva, se facilita la valoración sobre suelos de similares usos para cada área funcional a la vista de la abundancia de suelo industrial existente en el área de Almería.

Se han investigado las siguientes áreas industriales.

Polígono Industrial de Portichuelo

Polígono Industrial de La Juaida

Polígono Industrial Sector 20

Polígono Industrial San Rafael

Polígono Industrial de Juncaril

Polígono Industrial Algaida

Otras pequeñas áreas diseminadas por el T.M. de Almería

Polígono Industrial de El Ejido (Sur)

Polígono Industrial La Redonda

Polígono Industrial Vadillo

6.3. ELECCIÓN DE POLÍGONOS INDUSTRIALES.- FICHAS UNITARIAS

De la anterior relación con un total de trece y cinco zonas industriales que cumplen con principio las exigencias planteadas anteriormente, se han confeccionado nuevos grupos que a su vez responderán a las características de uso de las áreas funcionales en las que ha sido dividida la zona de servicio, con el fin concreto de servir de elemento de comparación; estos quedan expuestos en el cuadro que sigue. Se han seleccionado para el puerto de Almería siete polígonos industriales cuyos usos coincidentes más adelante se expondrán.

POLÍGONO INDUSTRIAL DE PORTICHUELO

POLÍGONO INDUSTRIAL DE LA JUAIDA

POLÍGONO INDUSTRIAL SECTOR 20

POLÍGONO INDUSTRIAL DE SAN RAFAEL

POLÍGONO INDUSTRIAL JUNCARIL

POLÍGONO INDUSTRIAL ALGAIDA

NAVES INDUSTRIALES O COMERCIALES DISEMINADAS EN EL T. M. DE ALMERÍA

POLIGONO INDUSTRIAL: PORTICHUELO

BATERÍA DE PRECIOS SELECCIONADOS (cifras en €/m²)

<u>NAVES EN VENTA</u>	<u>NAVES EN ALQUILER</u>
541.25	21.82
503.06	24.19
531.05	21.15
<u>1575.36</u>	<u>21.02</u>
525.12	<u>88.18</u>
	22.05

PRECIOS MEDIOS OBTENIDOS NETOS:

NAVES EN VENTA:	525.12 €/m ²
NAVES EN ALQUILER:	22.05 €/m ² . año

PARAMETROS DE CONVERSIÓN:

Interés del capital en alquiler:	4.2% del precio de coste de la nave
Repercusión del suelo = (Valor en venta / 1,4) - coste de construcción	
Coste medio de construcción:	220.80 €/m ²
Índice de aprovechamiento:	0.70

CONVERSIÓN A VALOR SUELO NETO:

SOBRE NAVES EN VENTA:	154.29 €/m ²
SOBRE NAVES EN ALQUILER:	154.12 €/m ²

VALOR MEDIO DEL SUELO NETO URBANIZADO:

154.20 €/m²

VALOR MEDIO DEL SUELO BRUTO URBANIZADO:

107.94 €/m²

POLÍGONO INDUSTRIAL:**JUAIDA****BATERÍA DE PRECIOS SELECCIONADOS (cifras en €/m²)**

<u>NAVES EN VENTA</u>	<u>NAVES EN ALQUILER</u>
531.25	33.74
526.33	32.73
548.91	29.62
538.44	33.81
556.18	29.30
<hr/> 2701.11	<hr/> 28.64
540.22	187.84
	31.31

PRECIOS MEDIOS OBTENIDOS NETOS:

NAVES EN VENTA:	540.22 €/m ²
NAVES EN ALQUILER:	31.31 €/m ² . año

PARAMETROS DE CONVERSIÓN:

Interés del capital en alquiler:	5.8% del precio de coste de la nave
Repercusión del suelo = (Valor en venta / 1,4) - coste de construcción	
Coste medio de construcción:	219.68 €/m ²
Índice de aprovechamiento:	0.65

CONVERSIÓN A VALOR SUELO NETO:

SOBRE NAVES EN VENTA:	166.19 €/m ²
SOBRE NAVES EN ALQUILER:	165.84 €/m ²

VALOR MEDIO DEL SUELO NETO URBANIZADO:166.02 €/m²**VALOR MEDIO DEL SUELO BRUTO URBANIZADO:**

107.91 €/m ²

POLÍGONO INDUSTRIAL: SECTOR 20

BATERÍA DE PRECIOS SELECCIONADOS (cifras en €/m²)

<u>NAVES EN VENTA</u>	<u>NAVES EN ALQUILER</u>
495.55	31.28
514.66	27.46
450.19	28.18
462.87	30.25
521.59	27.07
460.73	24.49
490.38	168.73
<u>3395.97</u>	<u>28.12</u>
485.14	

PRECIOS MEDIOS OBTENIDOS NETOS:

NAVES EN VENTA:	485.14 €/m ²
NAVES EN ALQUILER:	28.12 eur / m ² . año

PARAMETROS DE CONVERSIÓN:

Interés del capital en alquiler:	5.8% del precio de coste de la nave
Repercusión del suelo = (Valor en venta / 1,4) - coste de construcción	
Coste medio de construcción:	221.78 €/m ²
Índice de aprovechamiento:	0.65

CONVERSIÓN A VALOR SUELO NETO:

SOBRE NAVES EN VENTA:	124.75 €/m ²
SOBRE NAVES EN ALQUILER:	127.73 €/m ² . año

VALOR MEDIO DEL SUELO NETO URBANIZADO:

126.24 €/m²

VALOR MEDIO DEL SUELO BRUTO URBANIZADO:

82.06 €/m²

POLÍGONO INDUSTRIAL:

SAN RAFAEL

BATERÍA DE PRECIOS SELECCIONADOS (cifras en €/m²)

<u>NAVES EN VENTA</u>	<u>NAVES EN ALQUILER</u>
541.49	30.51
522.99	30.92
521.24	29.42
514.80	26.15
544.68	24.61
535.14	23.25
<u>3 180.14</u>	<u>24.33</u>
530.02	<u>189.19</u>
	27.03

PRECIOS MEDIOS OBTENIDOS NETOS:

NAVES EN VENTA: 530.02 eur / m²
NAVES EN ALQUILER: 27.03 €/m² . año

PARAMETROS DE CONVERSIÓN:

Interés del capital en alquiler: 5,1% del precio de coste de la nave
Repercusión del suelo = (Valor en venta / 1,4) - coste de construcción
Coste medio de construcción: 196.87 €/m²
Índice de aprovechamiento: 0.72

CONVERSIÓN A VALOR SUELO NETO:

SOBRE NAVES EN VENTA: 181.72 €/m²
SOBRE NAVES EN ALQUILER: 189.23 €/m²

VALOR MEDIO DEL SUELO NETO URBANIZADO:

185.48 €/m²

VALOR MEDIO DEL SUELO BRUTO URBANIZADO:

133.54 €/m²

POLÍGONO INDUSTRIAL:

JUNCARIL

BATERÍA DE PRECIOS SELECCIONADOS (cifras en €/m²)

<u>NAVES EN VENTA</u>	<u>NAVES EN ALQUILER</u>
508.22	16.21
475.43	15.32
504.37	15.22
<u>1 488.02</u>	<u>13.25</u>
496.01	<u>60.00</u>
	15.00

PRECIOS MEDIOS OBTENIDOS NETOS:

NAVES EN VENTA:	496.01 €/m ²
NAVES EN ALQUILER:	15.00 €/m ² . año

PARAMETROS DE CONVERSIÓN:

Interés del capital en alquiler:	3.5% del precio de coste de la nave
Repercusión del suelo = (Valor en venta / 1,4) - coste de construcción	
Coste medio de construcción:	228.55 €/m ²
Índice de aprovechamiento:	0.65

CONVERSIÓN A VALOR SUELO NETO:

SOBRE NAVES EN VENTA:	125.74 €/m ²
SOBRE NAVES EN ALQUILER:	92.88 €/m ²

VALOR MEDIO DEL SUELO NETO URBANIZADO:

109.31 €/m²

VALOR MEDIO DEL SUELO BRUTO URBANIZADO:

71.05 €/m²

POLÍGONO INDUSTRIAL:

ALGAIDA

BATERÍA DE PRECIOS SELECCIONADOS (cifras en €/m²)

<u>NAVES EN VENTA</u>	<u>NAVES EN ALQUILER</u>
522.67	26.36
485.29	23.16
508.26	21.38
<u>1 516.22</u>	18.49
505.41	<u>20.55</u>
	109.94
	21.99

PRECIOS MEDIOS OBTENIDOS NETOS:

NAVES EN VENTA:	505.41 €/m ²
NAVES EN ALQUILER:	21.99 €/m ² . año

PARAMETROS DE CONVERSIÓN:

Interés del capital en alquiler:	4.35% del precio de coste de la nave
Repercusión del suelo = (Valor en venta / 1,4) - coste de construcción	
Coste medio de construcción:	238.19 €/m ²
Índice de aprovechamiento:	0.70

CONVERSIÓN A VALOR SUELO NETO:

SOBRE NAVES EN VENTA:	122.81 €/m ²
SOBRE NAVES EN ALQUILER:	122.88 €/m ²

VALOR MEDIO DEL SUELO NETO URBANIZADO:

122.85 €/m²

VALOR MEDIO DEL SUELO BRUTO URBANIZADO:

85.99 €/m²

POLÍGONO INDUSTRIAL: DISEMINADOS

BATERÍA DE PRECIOS SELECCIONADOS (cifras en €/m²)

<u>NAVES EN VENTA</u>	<u>NAVES EN ALQUILER</u>
578.56	25.50
505.35	21.24
596.33	25.51
<u>1 680.24</u>	20.13
560.08	19.57
	<u>111.95</u>
	22.39

PRECIOS MEDIOS OBTENIDOS NETOS:

NAVES EN VENTA:	560.08 €/m ²
NAVES EN ALQUILER:	22.39 €/m ² . año

PARAMETROS DE CONVERSIÓN:

Interés del capital en alquiler:	4.0% del precio de coste de la nave
Repercusión del suelo = (Valor en venta / 1,4) - coste de construcción	
Coste medio de construcción:	192.50 €/m ²
Índice de aprovechamiento:	0.73

CONVERSIÓN A VALOR SUELO NETO:

SOBRE NAVES EN VENTA:	207.56 €/m ²
SOBRE NAVES EN ALQUILER:	-59.23 €/m ²

VALOR MEDIO DEL SUELO NETO URBANIZADO:

74.16 €/m²

VALOR MEDIO DEL SUELO BRUTO URBANIZADO:

54.14 €/m²

6.4. EVALUACIÓN DE LAS CARACTERÍSTICAS DE LOS POLÍGONOS INDUSTRIALES REFERENCIADOS AL PUERTO

En las fichas que a continuación se presentan, se evalúan las características de cada uno de los polígonos, siguiendo la metodología expuesta con anterioridad, sus características descriptivas con fines evaluatorios, y con los criterios del cuadro adjunto.

El Polígono industrial la Juaida, es una referencia en la comarca de Almería. Su estructura interna ha sido diseñada para obtener el mejor servicio y un buen rendimiento de las instalaciones, goza de adecuados viales y pudo ser una de las instalaciones industriales punteras. El exceso de parcelación, o quizá el hecho de haber permitido el asentamiento de pequeñas industrias, con mas movimiento de clientes de lo esperado, desmerece ligeramente su magnifico proyecto urbanístico. Su contacto con el exterior, con ser bueno respecto a la autovía que lo bordea, es deficiente respecto a la carretera que lo comunica con el sur; el exceso de circulación de vehículos, le hace desmerecer en este parámetro. Por otra parte, si su situación respecto al T. M. al que pertenece es inmejorable, realmente con el que se relaciona en todos los sentidos, es con Almería, respecto a la cual, se encuentra en discretamente aceptables condiciones de localización, por ahora difícilmente mejorables.

El Polígono Industrial denominado Sector 20, dispone de una urbanización francamente estimable, pero condicionantes que no son objeto de este documento, fueron antaño motivo de una infrautilización nada común, que le hizo acreedor de un notable desequilibrio entre medios disponibles y empleados, lo que encareció y por tanto devaluó los medios urbanísticos de que dispone. Su localización respecto a Almería es indudablemente buena, y corregida la conflictividad que sufría, ha pasado a ser un exponente de zona industrial almeriense.

El resto de las áreas industriales, fluctúan entre la antigua concepción de polígono, con calles y naves, sin mayores aspiraciones, y los modernos polígonos con amplias calles, zonas de aparcamiento, incluso plantaciones, aunque deficientes y abandonadas.

AUTORIDAD PORTUARIA DE ALMERÍA

CRITERIOS DE EVALUACIÓN DE ZONAS INDUSTRIALES

CONCEPTOS	EVALUACIÓN
<u>GRADO DE URBANIZACIÓN:</u>	
Suelo virgen o explanado sin urbanización alguna.	0 a 1.00
Urbanización rudimentaria sin consolidar.	1.01 a 2.00
Urbanización elemental muy sencilla consolidada pero incomoda de uso y con deficientes condiciones.	2.01 a 4.00
Urbanización con cierto desarrollo, con circulación adecuada, cierta agilidad, señalizada, elementos que entrañan cierta comodidad; edificaciones adecuadas.	4.01 a 6.00
Urbanización desarrollada, fácil circulación, desdoblada, señalización oportuna, aparcamientos suficientes, ocupación elevada, edificaciones con accesos propios, relación suelo edificado a suelo de servicio común, apreciable.	6.01 a 8.00
Urbanización muy desarrollada, circulación desdoblada, señalización y aparcamientos adecuados y suficientes, ocupación prácticamente total, medios ornamentales en viales y edificaciones; estética en viales y edificios; relación suelo edificado a suelo de servicio común, óptima.	8.01 a 10.00
<u>CONEXIÓN CON LAS INFRAESTRUCTURAS:</u>	
Acceso a través de viales sin asfaltar.	0.00 a 2.00
Viales asfaltados, pero muy deteriorados y distante de las infraestructuras	2.01 a 4.00
Viales asfaltados, pero algo deteriorados y distante de las infraestructuras, aunque de relativo buen acceso y sin riesgo de atascos.	4.01 a 6.00
Viales desdoblados, poco distantes de las infraestructuras y con conexiones a ellas de fácil uso.	6.01 a 8.00
Accesos desdoblados, directos o muy próximos con magnífica	8.01 a 10.00
<u>LOCALIZACIÓN:</u>	
Alejado de los centros de uso o consumo y con acceso trabajoso.	0.00 a 2.00
Distante de los centros, pero con acceso aceptable y cómodo.	2.01 a 4.00
Corta distancia a los centros de consumo y acceso ágil y cómodo.	4.01 a 6.00
Próximo a los lugares de consumo con acceso inmediato.	6.01 a 8.00
Contiguo a los centros de uso y ó consumo óptimo.	8.01 a 10.00

Se ha incluido como clara respuesta a una realidad tangible de Almería, un grupo denominado como "Otras Áreas Diseminadas", dada la existencia en su término municipal de pequeños grupúsculos de industrias que responden a antiguos conceptos de distribución, no exentos de razón de ser. Su situación se encuentra en el antiguo extrarradio, hoy inmerso en el casco urbano, pero aun en la relativa periferia; comenzando por las proximidades del puerto, en la salida hacia El Ejido por la carretera antigua; otro tanto ocurre con la salida hacia Viator, o hacia el Cabo de Gata, siempre por las antiguas vías, e indefectiblemente a ambos lados de ellas. Son pequeñas agrupaciones de industrias y comercios que no gozan de mas infraestructura que la de un barrio suburbano, mejorada en algunos casos con nuevas aportaciones que no cubren las necesidades mas que en parte, pero que permanecen aferrados a un sistema anticuado, y que sin embargo, que en Almería goza de estima, y cumple su función, motivo por el cual, ha sido tenido en cuenta.

Del estudio de estas zonas, con actividades de producción industrial, almacenaje, comercio, logística, etc., se han obtenido los cuadros que más adelante se presentan, en los que se informa sobre precios de venta de suelo sobre el que se han construido naves industriales, así como de alquiler de las mismas.

Al final en cada uno de los estudios, se llega al valor del suelo bruto urbanizado que servirá de base para la valoración del suelo de la zona de servicio.

Dada la diversidad de usos del Puerto de Almería, se han concebido tres grupos de polígonos, que corresponden a los tres usos principales que se dan en su zona de servicio, comercial, industrial y polivalente. Naturalmente, cada polígono, de acuerdo con sus características, puede figurar en uno, dos, o los tres usos. Con estos agrupamientos, se pretendo obtener valores del punto de evaluación, más precisos para la evaluación. Las diferencias entre ellos, no es notable, pero se gana en precisión, como se observará en su momento.

Se han confeccionado tres cuadros, con los correspondientes cálculos de cada uno de los valores del punto de evaluación.

AUTORIDAD PORTUARIA DE ALMERÍA

EVALUACIÓN DE LAS CARACTERÍSTICAS DE LOS

POLÍGINOS ELEGIDOS.- (LEY 48 / 2.003)

PARA EL PUERTO DE ALMERÍA

POLÍGINOS INDUSTRIALES	GRADO DE URBANIZACIÓN	CONEXIÓN CON INFRAESTRUCTURAS	LOCALIZACIÓN	TOTAL PUNTOS EVALUACIÓN
LA JUADA	8.00	7.00	6.00	21.00
SECTOR 20	6.00	5.00	4.00	15.00
SAN RAFAEL	7.50	7.50	6.00	21.00
JUNCARIL	7.00	5.00	4.00	16.00
ALGAIDA	2.50	3.50	4.00	10.00
PORTICHUELO	8.00	5.50	5.50	19.00
OTRAS ÁREAS	3.00	3.50	3.50	10.00

6.5. FORMACIÓN DE BLOQUES EVALUATORIOS

El conjunto de los polígonos adoptados, va a servir como elemento de comparación para evaluar las distintas áreas. De todos modos el número relativamente elevado obedece a la necesidad de disponer de suficientes datos capaces de responder a las exigencias de los distintos usos que aparecen, como se ha expuesto. En los epígrafes que a continuación se presenta se exponen los distintos bloques comparativos para cada una de las áreas funcionales, teniendo en cuenta que un mismo polígono puede servir como referencia para varios, según se ha explicado.

DISEÑO DE BLOQUES EVALUATORIOS

Se han elegido los siguientes polígonos industriales en función de su uso:

ZONAS COMERCIALES:

PORTICHUELO

JUAIDA

SECTOR 20

JUNCARIL

ZONAS INDUSTRIALES:

SAN RAFAEL

SECTOR 20

JUNCARIL

DISEMINADOS DE ALMERÍA

ZONAS POLIVALENTES:

SECTOR 20

JUNCARIL

ALGAIDA

6.5 CÁLCULO DEL VALOR DEL PUNTO EVALUATORIO

En las mismas fichas citadas, y que siguen a este texto, en el segundo cuadro de cada una de ellas, se calcula el valor del punto evaluatorio de cada uno de los polígonos.

Los cuadros que siguen, se ha confeccionado el primero con la evalúan los puntos de cada uno de los polígonos. En los segundos se exponen estos, y los precios de suelo que se obtuvieron anteriormente. Entre ambos subcuadros, dividiendo la suma de precios de suelo, por la suma de puntos evaluatorios, se obtiene el valor del punto para cada uno de los tres tipos elegidos.

VALORES DE PUNTOS EVALUATORIOS DEL PUERTO

Se calculan tres valores concretos, según se ha previsto para este puerto:

Zonas comerciales, deportivas y pesca

Zonas industriales

Zonas polivalentes

Se han obtenido tres valores bastante próximos entre sí 5.20 €/m² para los suelos comerciales, 5.50 €/m² para los industriales y 5.83 €/m² para los polivalentes.

AUTORIDAD PORTUARIA DE ALMERÍA

POLÍGONOS UTILIZADOS PARA ZONAS COMERCIALES, DEPORTIVO Y PESCA

CÁLCULO DEL VALOR DEL PUNTO DE EVALUACIÓN

POLÍGONOS INDUSTRIALES	GRADO DE URBANIZACIÓN	CONEXIÓN CON INFRAESTRUCTURAS	LOCALIZACIÓN	TOTAL PUNTOS EVALUACIÓN
PORTICHUELO	8.0	5.5	5.5	19.0
LA JUAIDA	8.0	7.0	6.0	21.0
SECTOR 20	6.0	5.0	4.0	15.0
JUNCARIL	7.0	5.0	4.0	16.0

POLÍGONOS INDUSTRIALES	TOTAL PUNTOS	TOTAL EUR / M2
PORTICHUELO	19.00	107.91
LA JUAIDA	21.00	107.94
SECTOR 20	15.00	82.06
JUNCARIL	16.00	71.05
TOTALES	71.00	368.96

VALOR DEL PUNTO :

$$VP (COMR) = 368.96 / 71.00 = 5.197$$

(CINCO EUROS CON VEINTE CÉNTIMOS)

AUTORIDAD PORTUARIA DE ALMERÍA

POLÍGONOS UTILIZADOS PARA ZONAS INDUSTRIALES

CÁLCULO DEL VALOR DEL PUNTO DE EVALUACIÓN

POLÍGONOS INDUSTRIALES	GRADO DE URBANIZACIÓN	CONEXIÓN CON INFRAESTRUC.	LOCALIZACIÓN	TOTAL PUNTOS EVALUACIÓN
SAN RAFAEL	7.5	7.5	6.0	21.0
SECTOR 20	6.0	5.0	4.0	15.0
JUNCARIL	7.0	5.0	4.0	16.0
OTRAS ÁREAS	3.0	3.5	3.5	10.0

POLÍGONOS INDUSTRIALES	TOTAL PUNTOS	TOTAL EUR / M2
SAN RAFAEL	21.00	133.54
SECTOR 20	15.00	82.06
JUNCARIL	16.00	71.05
OTRAS ÁREAS	10.00	54.14
TOTALES	62.00	340.79

VALOR DEL PUNTO :

$$\text{VP (INDUSTR)} = \frac{340.79}{62.00} = 5.497$$

AUTORIDAD PORTUARIA DE ALMERÍA

POLÍGONOS UTILIZADOS PARA ZONAS POLIVALENTES

CÁLCULO DEL VALOR DEL PUNTO DE EVALUACIÓN

POLÍGONOS INDUSTRIALES	GRADO DE URBANIZACIÓN	CONEXIÓN CON INFRAESTRUC.	LOCALIZACIÓN	TOTAL PUNTOS EVALUACIÓN
SECTOR 20	6.0	5.0	4.0	15.0
JUNCARIL	7.0	5.0	4.0	16.0
ALGAIDA	2.5	3.5	4.0	10.0

POLÍGONOS INDUSTRIALES	TOTAL PUNTOS	TOTAL EUR / M2
SECTOR 20	15.00	82.06
JUNCARIL	16.00	71.05
ALGAIDA	10.00	85.99
TOTALES	41.00	239.10

VALOR DEL PUNTO :

$$VP (POLIVAL) = \frac{239.10}{41.00} = 5.832$$

6.6 CÁLCULO DE VALORES UNITARIOS DEL SUELO DE LAS AREAS FUNCIONALES EN LA ZONA DE SERVICIO

El valor del suelo de la zona de servicio se calcula sobre la base de dos componentes, el valor del suelo como tal, y el valor añadido que le proporcionan las características portuarias como se ha expuesto.

En las fichas que siguen a continuación, se efectúa el cálculo para cada una de las áreas funcionales de forma individualizada.

En el primer cuadro de cada ficha se evalúan las características del área funcional que corresponde con las tres características prefijadas, y espectro de valores entre 0 y 10 puntos.

En el segundo cuadro de cada ficha se evalúan las características portuarias de acuerdo con las prescripciones de la Ley que preside la valoración, y espectro de valores entre 0 y 3, véase cuadro adjunto. Se adopta esta medida en función de que las características terrestres se encuentran afectadas ya de su situación frente al mar; el grado de urbanización no tendría sentido si no fuese la afección que le implica su proximidad a un cantil; las infraestructuras existentes tampoco tendrían mucho sentido si no fuese porque se prevé que sean utilizadas para aproximar el puerto a los puntos de producción o consumo; finalmente la localización se evalúa respecto al conjunto del establecimiento portuario. Por todo ello se considera que evaluar con 10 puntos máximos las características portuarias, sería volver a dar un valor en cierto modo, a algo que existe por sí, que son las características terrestres del establecimiento portuario, las cuales ya gozan de un mejoramiento, gracias a la existencia de la lámina de agua. Esto aconseja reducir la evaluación máxima de las características portuarias a 5 puntos máximos, es decir a la mitad que las anteriores.

Para homogeneizar los valores con los de los suelos industriales y obtener valor de suelo neto, hay que considerar como se hizo con aquellos, los aprovechamientos previstos o esperados.

Con el número total de puntos de evaluación, el coeficiente de aprovechamiento y el valor del punto de evaluación correspondiente, se calcula el valor unitario del suelo de cada una de las áreas prefijadas.

La Dársena Pesquera, cuyo espacio está denominado como Área Funcional I, es la zona más alejada del centro neurálgico del puerto, lo que le infiere una baja evaluación respecto a esta característica. Su conexión con el exterior y con otras zonas del puerto, igualmente, no es adecuadamente aceptable. En ambas características, es preciso darle una baja puntuación después de aplicarle una tabla leopoldiana. Su grado de urbanización, sin ser nuevo, y respondiendo a criterios actualmente poco operativos, es suficiente, por lo que se le puede calificar con un apto, ligeramente alto. En cuanto a sus características portuarias, puede decirse que tanto el nivel de accesibilidad, como la proximidad a las infraestructuras portuarias, son simplemente deficientes para las necesidades, y menos para una eventual mejora de calado de los barcos de pesca, lo que obliga siguiendo el método adoptado, a darle una evaluación baja a ambas.

La Dársena Comercial, se encuentra dividida en tres áreas funcionales distintas, según se describió en el capítulo dedicado a la zonificación; la primera que continúa, es el A. F II, que a su vez se ha dividido en otras dos, denominadas A y B. La primera, se encuentre en un lugar próximo a un acceso a la zona de servicio, lo que le confiere una evaluación notable en lo que se refiere a conexión con las infraestructuras; su grado de urbanización, es sencillo, pero sobradamente suficiente para las previsiones que se espera exigirle; su proximidad a una salida, le revalúa el poco valor con que se evaluaría la característica de localización; respecto a las características portuarias, debe comentarse las buenas condiciones en que se encuentra, tanto en lo referente a su nivel de accesibilidad, como a su proximidad a las infraestructuras, lo que la hace acreedora de ser evaluada con un notable alto. La subzona B, que se encuentra detrás de la anterior; se encuentra contaminada respecto a la anterior,

por la carga que sufre su condición de zona de paso desde otras áreas, lo que hace necesario rebajar su valor tanto en grado de urbanización, como en conexión con las infraestructuras. En el concepto de localización, se le evalúa entre las dos zonas anteriores, en contacto con las cuales se encuentra. Por otra parte, su falta de contacto directo con los cantiles, obliga a devaluar sus características portuarias; si solo pudiera contactar con ellos por la zona de pesca, sus valores serían inferiores a los de esta, pero teniendo en cuenta que igualmente puede acceder por los terrenos del A.F. II A, se opta por darle el mismo valor que a la primera.

El A.F. III, ocupa unos terrenos muy específicos, los de la Segunda Alineación de Ribera; es un ejemplo de zona comercial, con una urbanización ejemplar, una conexión con las infraestructuras, francamente buena, con salida practicable fácilmente por las dos puertas de acceso. Su localización se encuentra en la zona tradicional del puerto, por lo que en este aspecto se le adjudica la puntuación que se proporciona a toda la zona de ribera, un notable alto, que sería superior si no fuese por el agobio que la ciudad ejerce sobre ella. Las características portuarias son adecuadas, si bien existen posibilidades claras de mejora, lo que impide evaluarlo con valores máximos.

El A.F. IV, como la anterior, es una zona especializada en una función que es la de transporte de viajeros. Su tratamiento, es similar al del anterior, salvo en el concepto grado de urbanización, en el cual puede aspirarse a unas mejores condiciones, sin decir que las actuales no sean adecuadas; en todo caso, se considera esta circunstancia con un punto menos que la de la anterior. A pesar de tener mejores condiciones intrínsecas desde un punto de vista puramente portuario, se evalúan sus características, al mismo nivel que las del anterior A.F., dado que en este caso son imprescindibles para el transporte de viajeros.

El A.F. V alberga en su suelo los edificios administrativos del puerto, club marítimo, y algún espacio con vocación ciudadana. Su evaluación es alta, en grado de urbanización podría tener la evaluación máxima, y en localización podría tener un punto por debajo de la máxima, pero el grave riesgo que provoca la existencia del desagüe de una rambla le rebaja su evaluación. La conexión con las infraestructuras, como todas las zonas aledañas, es

adecuada. Respecto a sus características portuarias debe afirmarse que la accesibilidad de algunos espacios, es peor que el de otros, lo que obliga a devaluar al conjunto; respecto a la proximidad a las infraestructuras, no existe diferencia con las dos zonas anteriores, por lo que se evalúa igual.

Se salta ahora a la zona de ampliación del puerto, es decir, a la Alineación de Poniente, donde se encuentran las mejores condiciones portuarias, como se puede esperar de una nueva obra que gana terreno al mar, lo que se traduce en su evaluación. En efecto, el A.F. VI A que como se recuerda, abarca la 1ª Alineación de Poniente y una parte de la 2ª Alineación, presenta unas magnificas condiciones tanto en grado de urbanización como en conexión con infraestructuras; respecto a su localización, baja un poco por el hecho, entre otros, de ser fondo de dársena, que le puede acarrear conflictos con su colindante II A. Por lo que respecta a sus cualidades portuarias, la accesibilidad es buena, lo que le hace acreedora de una buena evaluación, y su proximidad a las infraestructuras, es muy buena, lo que permite evaluarla muy próxima al valor máximo. La otra subárea, A.F. VI B, que ocupa los últimos 270 m de la 2ª Alineación, goza de algo mejores condiciones que la anterior en lo que se refiere al grado de urbanización, y mejores en lo referente a localización; en lo referente a las características portuarias, no puede decirse sino que son las mejores del puerto, siendo óptimas en lo que se refiere proximidad a infraestructuras.

El A. F. VII se encuentra a espaldas de la anterior, como ella está constituida por terrenos ganados al mar en su totalidad; como ella, y por los mismos motivos, goza de las mejores evaluaciones en todos los sentidos. La VII A, solamente tiene una ligera devaluación en su localización por encontrarse compartiendo límite con el A. F. I. En lo referente a las características portuarias, su evaluación sería alta, pero sobre ella pesa una baja relación longitud de muelle / superficie, lo que no ocurre con la siguiente A. F. VII B que disfruta de la máxima calificación, gracias a un proyecto muy realista, claramente pragmático, donde la funcionalidad preside toda actuación.

Queda finalmente un nuevo espacio de zona de servicio, alejado físicamente de los terrenos del puerto, si bien estratégicamente situado para el fin que se propone. Su estado

de desarrollo sobre proyecto, permite evaluar a futuro sus características, si este llegara a ser realidad. Como se expuso en su lugar, los terrenos se han dividido en dos partes, los de uso privativo, para la construcción de edificios destinados a albergue, restaurantes, etc; y los de uso no privativo, cuyo objeto, es servir para uso común a los viajeros. Los primeros, gozan de una evaluación inmejorable desde un punto de vista comercial; un elemental sentido de prudencia, no permite concederle la evaluación máxima en urbanismo, al no ser realidad aun; un hecho real, los posibles ruidos, dada su situación, tampoco permiten dar la máxima evaluación por localización. Los segundos se diferencian de los primeros en la evaluación del grado de urbanización, que se prevé muy inferior a la anterior. Por supuesto, carecen ambos de características portuarias, dada su situación.

Las fichas de cada una de las áreas, se presentan a continuación.

AUTORIDAD PORTUARIA DE ALMERÍA

CRITERIOS DE EVALUACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO

CONCEPTOS	EVALUACIÓN
<u>CRITERIOS DE EVALUACIÓN DEL SUELO:</u>	
Se adoptan los mismos que se han determinado para zonas industriales, con sus mismas evaluaciones.	
<u>CRITERIOS DE CARACTERÍSTICAS PORTUARIAS:</u>	
<u>NIVEL DE ACCESIBILIDAD:</u>	
Acceso indirecto por otra u otras áreas funcionales y con difícil circulación.	0.00 a 1.00
Acceso indirecto, pero con soportable entrada aunque sea a través de otras áreas funcionales con circulación elevada.	1.01 a 2.00
Acceso exclusivo o compartido con algún área funcional contigua, y fácil entrada.	2.01 a 3.00
<u>PROXIMIDAD A LAS INFRAESTRUCTURAS:</u>	
Acceso a ellas indirecto y ó dificultoso generalmente a través de otra área funcional.	0.00 a 1.00
Acceso a ellas indirecto aunque fácil, o directo si bien con alguna dificultad.	1.01 a 2.00
Acceso directo, cómodo y dentro del mismo área funcional.	2.01 a 3.00

AUTORIDAD PORTUARIA DE ALMERÍA

VALOR UNITARIO DEL SUELO

PUERTO DE ALMERÍA

ÁREA FUNCIONAL: I

POLÍGONOS UTILIZADOS EN LA EVALUACIÓN:

PORTICHUELO
SECTOR 20
JUNCARIL
JUAIDA

EVALUACIÓN DE CARACTERÍSTICAS TERRESTRES:

<u>CARACTERÍSTICAS</u>	<u>PUNTOS</u>
GRADO DE URBANIZACIÓN:	5.224
CONEXIÓN CON INFRAESTRUCTURAS:	3.500
LOCALIZACIÓN:	3.750
EVALUACIÓN:	<u>12.474</u>

APROVECHAMIENTO	0.351	
EVALUACIÓN PARCIAL:		4.378

EVALUACIÓN DE CARACTERÍSTICAS PORTUARIAS:

<u>CARACTERÍSTICAS</u>	<u>PUNTOS</u>
NIVEL DE ACCESIBILIDAD:	0.750
PROXIMIDAD INFRAESTRUCTURAS:	0.750
EVALUACIÓN PARCIAL:	<u>1.500</u>

EVALUACIÓN TOTAL DE CARACTERÍSTICAS, PUNTOS: 5.878

VALOR DEL PUNTO DE EVALUACIÓN EN EUROS: 5.197

VALOR UNITARIO DEL SUELO DEL A. F. I:

$$\text{V.U. (A.F. I)} = 5.878 \times 5.197 = 30.550 \text{ € /M}^2$$

TREINTA EUROS CON CINCUENTA Y CINCO CÉNTIMOS / M2

AUTORIDAD PORTUARIA DE ALMERÍA

VALOR UNITARIO DEL SUELO

PUERTO DE ALMERÍA

ÁREA FUNCIONAL: II - A

POLÍGONOS UTILIZADOS EN LA EVALUACIÓN:

PORTICHUELO
SECTOR 20
JUNCARIL
JUADA

EVALUACIÓN DE CARACTERÍSTICAS TERRESTRES:

<u>CARACTERÍSTICAS</u>	<u>PUNTOS</u>
GRADO DE URBANIZACIÓN:	5.882
CONEXIÓN CON INFRAESTRUCTURAS:	6.250
LOCALIZACIÓN:	5.250
EVALUACIÓN:	<u>17.382</u>

APROVECHAMIENTO	0.302	
EVALUACIÓN PARCIAL:		5.249

EVALUACIÓN DE CARACTERÍSTICAS PORTUARIAS:

<u>CARACTERÍSTICAS</u>	<u>PUNTOS</u>
NIVEL DE ACCESIBILIDAD:	1.500
PROXIMIDAD INFRAESTRUCTURAS:	2.000
EVALUACIÓN PARCIAL:	<u>3.500</u>

EVALUACIÓN TOTAL DE CARACTERÍSTICAS, PUNTOS: 8.749

VALOR DEL PUNTO DE EVALUACIÓN EN EUROS: 5.197

VALOR UNITARIO DEL SUELO DEL A. F. II-A:

$$\text{V.U. (A.F. II-A)} = 8.749 \times 5.197 = 45.470 \text{ € / M}^2$$

CUARENTA Y CINCO EUROS CON CUARENTA Y SIETE CÉNTIMOS / M²

AUTORIDAD PORTUARIA DE ALMERÍA

VALOR UNITARIO DEL SUELO

PUERTO DE ALMERIA

ÁREA FUNCIONAL: II - B

POLÍGONOS UTILIZADOS EN LA EVALUACIÓN:

SAN RAFAEL
SECTOR 20
JUNCARIL
OTRAS ÁREAS

EVALUACIÓN DE CARACTERÍSTICAS TERRESTRES:

<u>CARACTERÍSTICAS</u>	<u>PUNTOS</u>
GRADO DE URBANIZACIÓN:	6.173
CONEXIÓN CON INFRAESTRUCTURAS:	7.500
LOCALIZACIÓN:	6.000
EVALUACIÓN:	<u>19.673</u>

APROVECHAMIENTO	0.305	
EVALUACIÓN PARCIAL:		6.000

EVALUACIÓN DE CARACTERÍSTICAS PORTUARIAS:

<u>CARACTERÍSTICAS</u>	<u>PUNTOS</u>
NIVEL DE ACCESIBILIDAD:	0.500
PROXIMIDAD INFRAESTRUCTURAS:	0.500
EVALUACIÓN PARCIAL:	<u>1.000</u>

EVALUACIÓN TOTAL DE CARACTERÍSTICAS, PUNTOS: 7.000

VALOR DEL PUNTO DE EVALUACIÓN EN EUROS: 5.497

VALOR UNITARIO DEL SUELO DEL A. F. II-B:

$$V.U. (A.F. II-B) = 7.000 \times 5.497 = 38.480 \text{ € / M}^2$$

TREINTA Y OCHO EUROS CON CUARENTA Y OCHO CÉNTIMOS / M2

AUTORIDAD PORTUARIA DE ALMERÍA

VALOR UNITARIO DEL SUELO

PUERTO DE ALMERÍA

ÁREA FUNCIONAL: III

POLÍGONOS UTILIZADOS EN LA EVALUACIÓN:

SECTOR 20
JUNCARIL
ALGAIDA

EVALUACIÓN DE CARACTERÍSTICAS TERRESTRES:

<u>CARACTERÍSTICAS</u>	<u>PUNTOS</u>
GRADO DE URBANIZACIÓN:	9.428
CONEXIÓN CON INFRAESTRUCTURAS:	8.000
LOCALIZACIÓN:	8.000
EVALUACIÓN:	<u>25.428</u>

APROVECHAMIENTO	0.351
EVALUACIÓN PARCIAL:	8.925

EVALUACIÓN DE CARACTERÍSTICAS PORTUARIAS:

<u>CARACTERÍSTICAS</u>	<u>PUNTOS</u>
NIVEL DE ACCESIBILIDAD:	2.000
PROXIMIDAD INFRAESTRUCTURAS:	2.000
EVALUACIÓN PARCIAL:	<u>4.000</u>

EVALUACIÓN TOTAL DE CARACTERÍSTICAS, PUNTOS: 12.925

VALOR DEL PUNTO DE EVALUACIÓN EN EUROS: 5.832

VALOR UNITARIO DEL SUELO DEL A. F. III:

$$\text{V.U. (A.F. III)} = 12.925 \times 5.832 = 75.380 / \text{M}^2$$

SETENTA Y CINCO EUROS CON TREINTA Y OCHO CÉNTIMOS / M2

AUTORIDAD PORTUARIA DE ALMERÍA

VALOR UNITARIO DEL SUELO

PUERTO DE ALMERÍA

ÁREA FUNCIONAL: IV

POLÍGONOS UTILIZADOS EN LA EVALUACIÓN:

SECTOR 20
JUNCARIL
ALGAIDA

EVALUACIÓN DE CARACTERÍSTICAS TERRESTRES:

<u>CARACTERÍSTICAS</u>	<u>PUNTOS</u>
GRADO DE URBANIZACIÓN:	8.013
CONEXIÓN CON INFRAESTRUCTURAS:	7.250
LOCALIZACIÓN:	7.750
EVALUACIÓN:	<u>23.013</u>

APROVECHAMIENTO	0.300	
EVALUACIÓN PARCIAL:		8.904

EVALUACIÓN DE CARACTERÍSTICAS PORTUARIAS:

<u>CARACTERÍSTICAS</u>	<u>PUNTOS</u>
NIVEL DE ACCESIBILIDAD:	2.000
PROXIMIDAD INFRAESTRUCTURAS:	2.000
EVALUACIÓN PARCIAL:	<u>4.000</u>

EVALUACIÓN TOTAL DE CARACTERÍSTICAS, PUNTOS: 10.904

VALOR DEL PUNTO DE EVALUACIÓN EN EUROS: 5.830

VALOR UNITARIO DEL SUELO DEL A. F. IV:

$$\text{V.U. (A.F.IV)} = 10.904 \times 5.830 = 63.570 / \text{M}^2$$

SESENTA Y TRES EUROS CON CINCUENTA Y SIETE CÉNTIMOS

AUTORIDAD PORTUARIA DE ALMERÍA

VALOR UNITARIO DEL SUELO

PUERTO DE ALMERÍA

ÁREA FUNCIONAL: V

POLÍGONOS UTILIZADOS EN LA EVALUACIÓN:

SECTOR 20
JUNCARIL
ALGAIDA

EVALUACIÓN DE CARACTERÍSTICAS TERRESTRES:

<u>CARACTERÍSTICAS</u>	<u>PUNTOS</u>
GRADO DE URBANIZACIÓN:	9.000
CONEXIÓN CON INFRAESTRUCTURAS:	7.250
LOCALIZACIÓN:	8.000
EVALUACIÓN:	<u>24.250</u>

APROVECHAMIENTO	0.450	
EVALUACIÓN PARCIAL:		10.913

EVALUACIÓN DE CARACTERÍSTICAS PORTUARIAS:

<u>CARACTERÍSTICAS</u>	<u>PUNTOS</u>
NIVEL DE ACCESIBILIDAD:	1.000
PROXIMIDAD INFRAESTRUCTURAS:	2.000
EVALUACIÓN PARCIAL:	<u>3.000</u>

EVALUACIÓN TOTAL DE CARACTERÍSTICAS, PUNTOS: 13.913

VALOR DEL PUNTO DE EVALUACIÓN EN EUROS: 5.830

VALOR UNITARIO DEL SUELO DEL A. F. V:

$$\text{V.U. (A.F. V)} = 13.913 \times 5.830 = 81.110 / \text{M}^2$$

OCHENTA Y UN EUROS CON ONCE CÉNTIMOS / M2

AUTORIDAD PORTUARIA DE ALMERÍA

VALOR UNITARIO DEL SUELO

PUERTO DE ALMERÍA

ÁREA FUNCIONAL: VI - A

POLÍGONOS UTILIZADOS EN LA EVALUACIÓN:

PORTICHUELO
LA JUJUDA
SECTOR 20
JUNCARIL

EVALUACIÓN DE CARACTERÍSTICAS TERRESTRES:

<u>CARACTERÍSTICAS</u>	<u>PUNTOS</u>
GRADO DE URBANIZACIÓN:	7.996
CONEXIÓN CON INFRAESTRUCTURAS:	8.250
LOCALIZACIÓN:	8.000
EVALUACIÓN:	<u>24.246</u>

APROVECHAMIENTO	0.500	
EVALUACIÓN PARCIAL:		12.123

EVALUACIÓN DE CARACTERÍSTICAS PORTUARIAS:

<u>CARACTERÍSTICAS</u>	<u>PUNTOS</u>
NIVEL DE ACCESIBILIDAD:	2.000
PROXIMIDAD INFRAESTRUCTURAS:	2.500
EVALUACIÓN PARCIAL:	<u>4.500</u>

EVALUACIÓN TOTAL DE CARACTERÍSTICAS, PUNTOS: 16.623

VALOR DEL PUNTO DE EVALUACIÓN EN EUROS: 5.197

VALOR UNITARIO DEL SUELO DEL A. F. VI-A:

V.U. (A.F. VI-A) - 16.623 X 5.197 = 86.390 / M2

OCHENTA Y SEIS EUROS CON TREINTA Y NUEVE CÉNTIMOS

AUTORIDAD PORTUARIA DE ALMERÍA

VALOR UNITARIO DEL SUELO

PUERTO DE ALMERÍA

ÁREA FUNCIONAL: VI - B

POLÍGONOS UTILIZADOS EN LA EVALUACIÓN:

PORTICHUELO
LA JUAIDA
SECTOR 20
JUNCARIL

EVALUACIÓN DE CARACTERÍSTICAS TERRESTRES:

<u>CARACTERÍSTICAS</u>	<u>PUNTOS</u>
GRADO DE URBANIZACIÓN:	8.846
CONEXIÓN CON INFRAESTRUCTURAS:	9.000
LOCALIZACIÓN:	9.250
EVALUACIÓN:	<u>27.096</u>

APROVECHAMIENTO	0,548	
EVALUACIÓN PARCIAL:		14.849

EVALUACIÓN DE CARACTERÍSTICAS PORTUARIAS:

<u>CARACTERÍSTICAS</u>	<u>PUNTOS</u>
NIVEL DE ACCESIBILIDAD:	3.000
PROXIMIDAD INFRAESTRUCTURAS:	3.000
EVALUACIÓN PARCIAL:	<u>6.000</u>

EVALUACIÓN TOTAL DE CARACTERÍSTICAS, PUNTOS: 20.849

VALOR DEL PUNTO DE EVALUACIÓN EN EUROS: 5.197

VALOR UNITARIO DEL SUELO DEL A. F. VI-B:

$$\text{V.U. (A.F. VI-B)} = 20.849 \times 5.197 = 108.350 / \text{M}^2$$

CIENTO OCHO EUROS CON TREINTA Y CINCO CÉNTIMOS / M2

AUTORIDAD PORTUARIA DE ALMERÍA

VALOR UNITARIO DEL SUELO

PUERTO DE ALMERÍA

ÁREA FUNCIONAL: VII - A

VALOR EN EL MOMENTO DE SU PUESTA EN SERVICIO, Y DETRAIDO AL MOMENTO DE LA VALORACIÓN.

POLÍGONOS UTILIZADOS EN LA EVALUACIÓN:

PORTICHUELO
LA JUAIDA
SECTOR 20
JUNCARIL

EVALUACIÓN DE CARACTERÍSTICAS TERRESTRES:

<u>CARACTERÍSTICAS</u>	<u>PUNTOS</u>
GRADO DE URBANIZACIÓN:	8.620
CONEXIÓN CON INFRAESTRUCTURAS:	9.000
LOCALIZACIÓN:	8.000
EVALUACIÓN:	<u>25.620</u>

APROVECHAMIENTO	0.603	
EVALUACIÓN PARCIAL:		15.449

EVALUACIÓN DE CARACTERÍSTICAS PORTUARIAS:

<u>CARACTERÍSTICAS</u>	<u>PUNTOS</u>
NIVEL DE ACCESIBILIDAD:	3.000
PROXIMIDAD INFRAESTRUCTURAS:	3.000
EVALUACIÓN PARCIAL:	<u>6.000</u>

EVALUACIÓN TOTAL DE CARACTERÍSTICAS, PUNTOS: 21.449

VALOR DEL PUNTO DE EVALUACIÓN EN EUROS: 5.197

VALOR UNITARIO DEL SUELO DEL A. F. VII-A:

$$\text{V.U. (A.F. VII-A)} = 21.449 \times 5.197 = 111.470 / \text{M}^2$$

CIENTO ONCE EUROS CON CUARENTA Y SIETE CÉNTIMOS / M²

AUTORIDAD PORTUARIA DE ALMERÍA

VALOR UNITARIO DEL SUELO

PUERTO DE ALMERÍA

ÁREA FUNCIONAL: VII - B

VALOR EN EL MOMENTO DE SU PUESTA EN SERVICIO, DETRAIDO
AL MOMENTO DE LA VALORACIÓN.

POLÍGONOS UTILIZADOS EN LA EVALUACIÓN:

PORTICHUELO
LA JUAIDA
SECTOR 20
JUNCARIL

EVALUACIÓN DE CARACTERÍSTICAS TERRESTRES:

<u>CARACTERÍSTICAS</u>		<u>PUNTOS</u>
GRADO DE URBANIZACIÓN:		8.088
CONEXIÓN CON INFRAESTRUCTURAS:		9.000
LOCALIZACIÓN:		7.500
EVALUACIÓN:		<u>24.588</u>
APROVECHAMIENTO	0.610	
EVALUACIÓN PARCIAL:		14.999

EVALUACIÓN DE CARACTERÍSTICAS PORTUARIAS:

<u>CARACTERÍSTICAS</u>		<u>PUNTOS</u>
NIVEL DE ACCESIBILIDAD:		3.000
PROXIMIDAD INFRAESTRUCTURAS:		3.000
EVALUACIÓN PARCIAL:		<u>6.000</u>

EVALUACIÓN TOTAL DE CARACTERÍSTICAS, PUNTOS: **20.999**

VALOR DEL PUNTO DE EVALUACIÓN EN EUROS: **5.197**

VALOR UNITARIO DEL SUELO DEL A. F. VII-B:

$$\text{V.U. (A.F. VII-B)} = 20.999 \times 5.197 = 109.130 / \text{M}^2$$

CIENTO NUEVE EUROS CON TRECE CÉNTIMOS / M2

AUTORIDAD PORTUARIA DE ALMERÍA

VALOR UNITARIO DEL SUELO

PUERTO DE ALMERÍA

ÁREA FUNCIONAL: VIII - NP

PARCELAS DE USO NO PRIVATIVO

POLÍGONOS UTILIZADOS EN LA EVALUACIÓN:

PORTICHUELO
LA JUAIDA
SECTOR 20
JUNCARIL

EVALUACIÓN DE CARACTERÍSTICAS TERRESTRES:

<u>CARACTERÍSTICAS</u>	<u>PUNTOS</u>
GRADO DE URBANIZACIÓN:	2.115
CONEXIÓN CON INFRAESTRUCTURAS:	10.000
LOCALIZACIÓN:	9.500
EVALUACIÓN:	<u>21.615</u>

APROVECHAMIENTO	0.017	
EVALUACIÓN PARCIAL:		0.367
EVALUACIÓN TOTAL DE CARACTERÍSTICAS, PUNTOS:		0.367
VALOR DEL PUNTO DE EVALUACIÓN EN EUROS:		5.497

VALOR UNITARIO DEL SUELO DEL A. F. VI-B:

$$V.U. (A.F. VIII P) = 0.367 \times 5.497 = 2.020 / M^2$$

DOS EUROS CON DOS CÉNTIMOS / M2

AUTORIDAD PORTUARIA DE ALMERÍA

VALOR UNITARIO DEL SUELO

PUERTO DE ALMERÍA

ÁREA FUNCIONAL: VIII - P

PARCELAS DE USO PRIVATIVO

POLÍGONOS UTILIZADOS EN LA EVALUACIÓN:

PORTICHUELO
LA JUAIDA
SECTOR 20
JUNCARIL

EVALUACIÓN DE CARACTERÍSTICAS TERRESTRES:

<u>CARACTERÍSTICAS</u>	<u>PUNTOS</u>
GRADO DE URBANIZACIÓN:	9.375
CONEXIÓN CON INFRAESTRUCTURAS:	10.000
LOCALIZACIÓN:	9.500
EVALUACIÓN:	<u>28.875</u>

APROVECHAMIENTO	0.314
EVALUACIÓN PARCIAL:	9.067
EVALUACIÓN TOTAL DE CARACTERÍSTICAS, PUNTOS:	9.067
VALOR DEL PUNTO DE EVALUACIÓN EN EUROS:	5.197

VALOR UNITARIO DEL SUELO DEL A. F. VI-B:

$$V.U. (A.F. VIII P) = 9.067 \times 5.197 = 47.120 / M2$$

CUARENTA Y SIETE EUROS CON DOCE CÉNTIMOS / M2

AUTORIDAD PORTUARIA DE ALMERÍA

VALORACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO

ÁREA DE LA BAYANA

DISTRIBUCIÓN DE ESPACIOS

PARCELA	DENOMINACIÓN	SUPERF. M2.	USO PREVISTO
1	VARIOS USOS	6299	NO PRIVATIVO
2.1	RESTAURANTE O DISTR. CARB.	2850	PRIVATIVO
2.2	DISTRIBUCIÓN DE CARBURANTE	4305	PRIVATIVO
3	SERVICIOS AL VIAJERO	4253	NO PRIVATIVO
4	RESIDENCIAL	10369	PRIVATIVO
5	ZONA COMERCIAL	1723	PRIVATIVO
6	ZONA COMERCIAL	1834	PRIVATIVO
7	ZONA DEPORTIVA	9200	PRIVATIVO
8	PLAYA DE APARCAMIENTO	6326	NO PRIVATIVO
9	PASEO PEATONAL	6245	NO PRIVATIVO
10	RED VIARIA Y APARCAMIENTOS	9044	NO PRIVATIVO
11	ESPACIOS LIBRES	13372	NO PRIVATIVO
	SUPERFICIE TOTAL:	75820	M2.
	SUPERFICIE PARCIAL USO NO PRIVATIVO:	45539	M2.
	SUPERFICIE PARCIAL USO PRIVATIVO:	30281	M2.

AUTORIDAD PORTUARIA DE ALMERÍA

PUERTO DE ALMERÍA

VALOR BÁSICO TOTAL DE LAS ÁREAS FUNCIONALES

ÁREAS FUNCIONALES	GRADO DE URBANIZA CIÓN	CONEXIÓN CON INFRAESTR UCTURA	LOCALIZA CIÓN	SUMA PARCIAL	APROVE CHAMIENT O	EVALUAC. CARACT. TERRESTR ES	ACCESI BILIDAD	PROXIMID INFRAESTR UCTURA	EVALUAC. CARACT. PORTUARI AS	EVALUAC. TOTAL	VALOR DEL PUNTO	VALOR TOTAL €/M2
I	5.224	3.500	3.750	12.474	0.351	4.378	0.750	0.750	1.500	5.878	5.197	30.55
II - A	5.882	6.250	5.250	17.382	0.302	5.249	1.500	2.000	3.500	8.749	5.197	45.47
II - B	6.173	7.500	6.000	19.673	0.305	6.000	0.500	0.500	1.000	7.000	5.497	38.48
III	9.428	8.000	8.000	25.428	0.351	8.925	2.000	2.000	4.000	12.925	5.832	75.38
IV	8.013	7.250	7.750	23.013	0.300	6.904	2.000	2.000	4.000	10.904	5.630	63.57
V	8.000	7.250	8.000	24.250	0.450	10.913	1.000	2.000	3.000	13.913	5.630	81.11
VI - A	7.896	8.250	8.000	24.246	0.500	12.123	2.000	2.500	4.500	16.623	5.197	86.39
VI - B	8.846	9.000	9.250	27.096	0.548	14.849	3.000	3.000	6.000	20.849	5.197	108.35
VII - A	8.620	9.000	8.000	25.620	0.603	15.449	3.000	3.000	6.000	21.449	5.197	111.47
VII - B (*)	8.098	9.000	7.500	24.588	0.610	14.999	3.000	3.000	6.000	20.999	5.197	109.13
VIII - NP (**)	2.115	10.000	9.500	21.615	0.017	0.367	0.000	0.000	0.000	0.367	5.497	2.02
VIII - P (**)	9.375	10.000	9.500	28.875	0.314	9.067	0.000	0.000	0.000	9.067	5.197	47.12

(*) VALOR QUE SE ADOPTARÁ, UNA VEZ TERMINADA LA OBRA

(**) VALORADO DE ACUERDO CON LAS PREVISIONES DE UN ESPACIO DE DESAHOGO PARA EL TRAFICO CON MARRUECOS

AUTORIDAD PORTUARIA DE ALMERÍA

PUERTO DE ALMERIA

VALOR BÁSICO TOTAL DE LAS ÁREAS FUNCIONALES

ÁREAS FUNCIONALES	EVALUACIÓN DE CARACTERÍSTICAS		VALOR PUNT. EVAL	VALOR EUR / M2
	TERRESTRES	PORTUARIAS		
I	4,38	1,50	5,88	30,55
II - A	5,25	3,50	8,75	45,47
II - B	6,00	1,00	7,00	38,48
III	8,93	4,00	12,93	75,38
IV	6,90	4,00	10,90	63,57
V	10,91	3,00	13,91	81,11
VI - A	12,12	4,50	16,62	88,39
VI - B	14,85	6,00	20,85	108,35
VII - A	15,45	6,00	21,45	111,47
VII - B (*)	15,00	6,00	21,00	109,13
VIII - NP (**)	0,367	---	0,367	2,02
VIII - P (**)	9,062	---	9,062	47,10

(*) VALOR QUE SE ADOPTA, UNA VEZ TERMINADA LA OBRA

(**) VALORADO DE ACUERDO CON LAS PREVISIONES DE UN ESPACIO DE DESAHOGO PARA EL TRAFICO CON MARRUECOS

6.7 VALOR DEL AGUA DE LA ZONA DE SERVICIO

El ya citado Art. 19 de la Ley 48/2003 en su punto 3.b afirma que el valor de la lámina de agua se determinará por referencia a los terrenos próximos e interactivos con esta, sin olvidar las condiciones de abrigo, la profundidad y la localización de la lámina de agua.

Con estos principios, se calcula el valor que puede tener la lámina en cada uno de los espacios previstos, pero evitando redistribuir de forma matemática una lámina que por naturaleza es homogénea y por pragmatismo crearía serios problemas a la actuación fiscal de la Autoridad Portuaria. No parece que el espíritu del legislador pretenda dividir las aguas de una dársena comercial en varios espacios distintos; sin embargo, en el presente caso, con valores muy distintos en cada una de las zonas, su reflejo en el valor del agua, es importante, lo que justifica una subdivisión de los espacios de agua, que al fin, no es más que dar valor al agua en contacto con los cantiles, es decir, zona de atraque, dado que no se fondea en ningún caso dentro de la dársena, una embarcación está atracada, o sale fuera de la zona de aguas protegidas, (zona I), para hacerlo en la zona II, o en aguas exteriores.

Queda dividida la lámina de agua en las siguientes áreas:

ÁREA FUNCIONAL I – I.- Dársena Comercial, que abarca el Muelle de Poniente y Ribera de Poniente.

ÁREA FUNCIONAL I – II.- Dársena Comercial, pero que en este caso abarca el Muelle de Levante y las Alineaciones 1ª y 2ª de Ribera.

ÁREA FUNCIONAL I – III.- Exclusivamente la zona deportiva.

ÁREA FUNCIONAL I – IV.- Que acoge la Dársena Pesquera.

ÁREA FUNCIONAL I – V.- La cual abarca exclusivamente el exterior de la Dársena Pesquera, es decir, las aguas del Muelle de Pechina.

Los siguientes cuadros, reflejan cuanto se ha expuesto.

AUTORIDAD PORTUARIA DE ALMERÍA

NIVELES DE EVALUACIÓN DE LA LÁMINA DE AGUA

REFERENCIA AL TERRENO

EQUIVALENCIA EN PUNTOS DE EVALUACIÓN

EVALUAC. SUELO, PUNTOS EVALUACIÓN LÁMINA DE AGUA

15 A 20	1.000
10 A 15	0.750
5 A 10	0.500
< DE 5	0.250

CONDICIONES DE ABRIGO

MÁXIMO ABRIGO:	1.000
ABRIGO ADECUADO:	0.750
ABRIGO DISCRETO:	0.500
ABRIGO INSUFICIENTE:	0.250

CONDICIONES DE PROFUNDIDAD

\geq DE 12.00 M	1.000
12.00 M A 10.00 M	0.750
10.00 M A 8.00 M	0.500
< 8.00 M	0.250

LOCALIZACIÓN

EN EVALUACIÓN DEL SUELO LÁMINA DE AGUA, PUNTOS

> DE 8.00	0.500
7.00 A 8.00	0.400
6.00 A 7.00	0.300
5.00 A 6.00	0.200
\leq 5.0	0.100

POR CONVENIO, SE ADOPTAN VALORES MEDIOS DE CADA ÁREA

VALOR BÁSICO DE LAS ÁREAS FUNCIONALES

EVALUACIÓN DE LA LÁMINA DE AGUA

PUERTO DE ALMERÍA

ÁREA FUNCIONAL	SITUACIÓN DE LA LÁMINA DE AGUA	REFERENCIA AL TERRENO	CONDICIONES DE ABRIGO	PROFUNDIDAD	LOCALIZACIÓN	EVALUACIÓN TOTAL
I-I	DÁRSEN COMERCIAL (MUELLE DE PONIENTE Y RIBERA PONENTE)	0.500	0.750	0.750	0.500	2.500
I-II	DÁRSENA COMERCIAL (MUELLE DE LEVANTE, 1ª Y 2ª ALIN. DE RIBERA)	1.000	1.000	0.500	0.400	2.900
I-III	ZONA DEPORTIVA	1.000	0.500	0.250	0.400	2.150
I-IV	DÁRSENA PESQUERA	0.500	1.000	0.250	0.100	1.850
I-V	EXTERIOR DÁRSENA PESQUERA (MUELLE DE PECHINA)	0.500	0.250	0.250	0.100	1.100

PUERTO DE ALMERÍA

DE LA ZONA I, (AGUAS PROTEGIDAS)

AREA FUNCIONAL	SITUACIÓN DE LA LÁMINA DE AGUA	EVALUACIÓN TOTAL	VALOR DEL PUNTO	VALOR EUR / M2
I-I	DÁRSEN COMERCIAL (MUELLE DE PONIENTE Y RIBERA PONIENTE)	2.500	5.197	12.992
I-II	DÁRSENA COMERCIAL (MUELLE DE LEVANTE , 1ª Y 2ª ALIN. DE RIBERA)	2.900	5.197	15.070
I-III	ZONA DEPORTIVA	2.150	5.197	11.173
I-IV	DÁRSENA PESQUERA	1.850	5.497	10.169
I-V	EXTERIOR DÁRSENA PESQUERA (MUELLE DE PECHINA)	1.100	5.497	6.046

DE LA ZONA II, (AGUAS NO PROTEGIDAS)

ES EL 27% DEL VALOR MAS BAJO DE LAS ÁREAS FUNCIONALES DE AGUAS PROTEGIDAS, QUE EN ESTE CASO, ES EL CORRESPONDIENTE A LA DÁRSENA PESQUERA, POR LO QUE EL VALOR QUE SE PROPONE ES DE:

1.63 € / M2

7.- PROPUESTA DE ACTUALIZACIÓN DE VALORES

Es fundamental actualizar los valores del suelo a causa de la inflación galopante que se cierne sobre los precios del suelo en toda España; lo es porque de lo contrario, puede darse el caso de que un suelo resultase mas barato que otros suelos de similares características situados en sus proximidades, lo que puede inducir a que el usuario de suelo industria procure instalarse dentro de una zona de servicio, sin tener en cuenta que su actividad nada tenga que ver con la portuaria, lo cual debe evitarse, salvo que determinadas circunstancias aconsejen otra actitud.

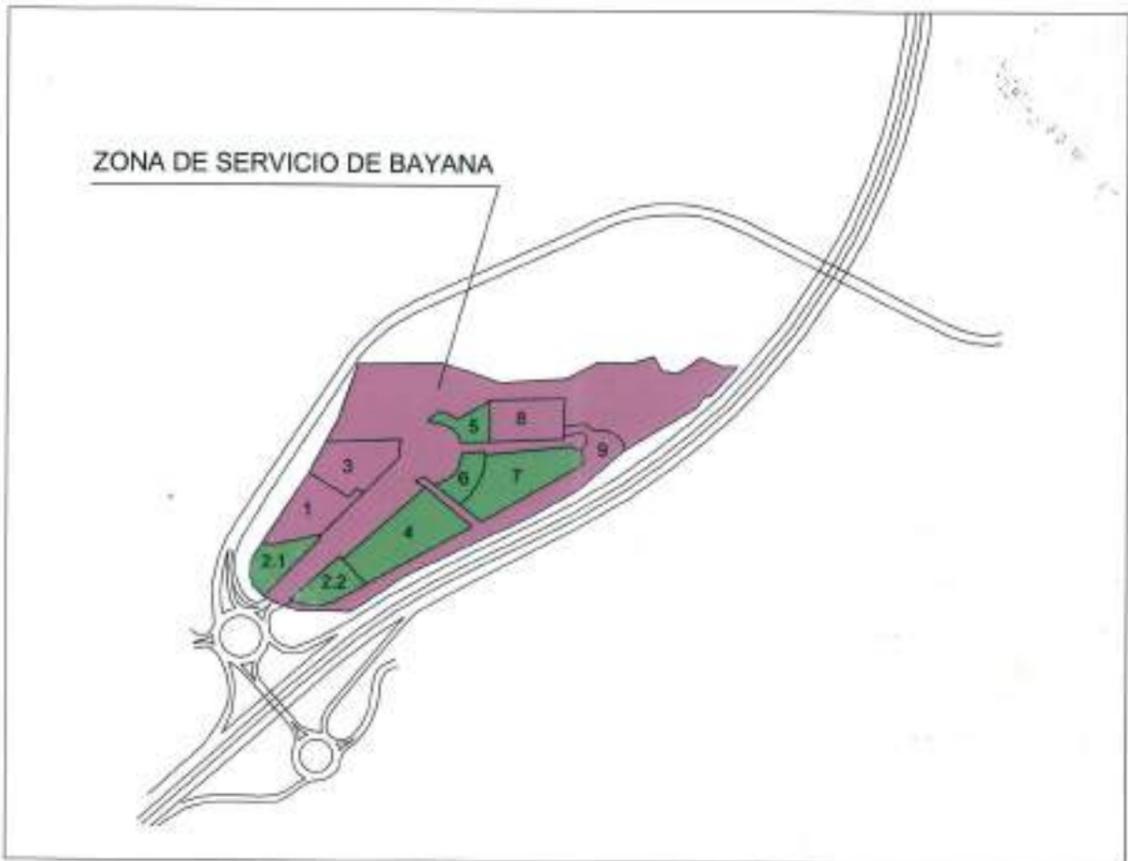
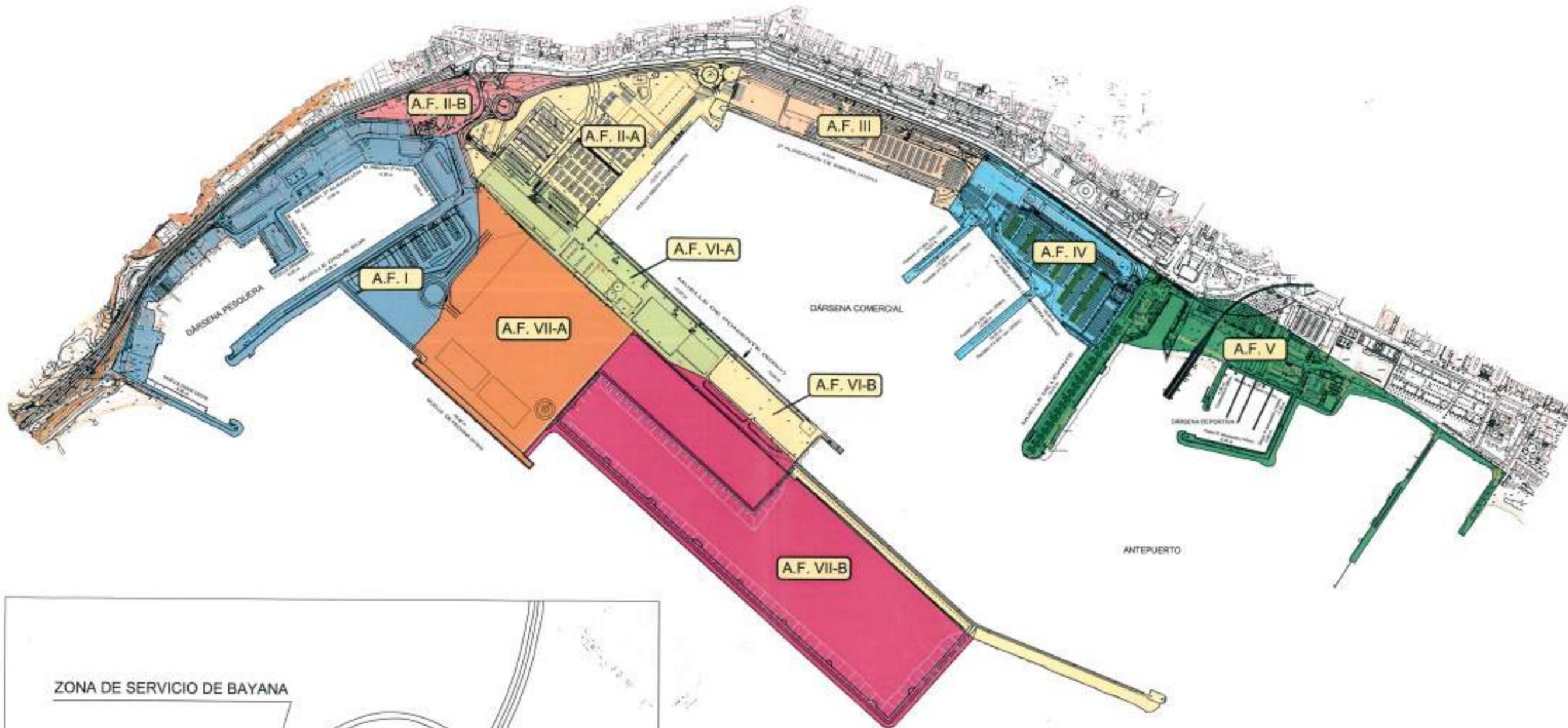
De conformidad con el apartado 5 del artículo 19 de la Ley 48/2.003, la valoración se podrá revisar cada cinco años, y en todo caso, cada diez años. Igualmente podrán ser actualizadas anualmente, de acuerdo con lo establecido en dicho apartado.

En este sentido, teniendo en cuenta que la tramitación del expediente de Valoración es compleja, y por ello puede demorarse, se considera recomendable que en el momento de su aprobación por el Ministerio de Fomento, se podría aplicar la actualización que correspondiese con la variación experimentada por el IPC, entre la fecha de cálculo de este documento, que está hecho con datos del mes de mayo de 2 009 y la de aprobación de la Valoración.

Almería, junio de 2009



Fdo.: Bernardo Rivero del Brío



LEYENDA:

A.F. I	A.F. III	A.F. VI-A	A.F. VII-B
A.F. II-A	A.F. IV	A.F. VI-B	A.F. VIII P
A.F. II-B	A.F. V	A.F. VII-A	A.F. VIII NP




Puerto de Almería
Autoridad Portuaria de Almería

VALORACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO Y LÁMINA DE AGUA DEL DEL PUERTO DE ALMAERÍA

CREADOR: www.puertoalmeria.es	IDENTIFICACIÓN DEL PLAN: ZONIFICACIÓN DEL SUELO
IMPRESIÓN PRELIMINAR:	TIPO: 01
ESCALA: 1:4.000	



ESCALA 1:500
 ESCALA GRAFICA

 Puerto de Almería <small>Autoridad Portuaria de Almería</small>	
VALORACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO Y LÁMINA DE AGUA DEL DEL PUERTO DE ALMERÍA	
<small>PROYECTO</small> 	<small>CONTENIDO DEL FOLIO</small> VALORACION ZONAS DE AGUA
<small>FECHA DE ELABORACIÓN</small> 02	<small>FECHA DE ACTUALIZACIÓN</small> 11406

