

AUTORIDAD PORTUARIA DE ALMERÍA

PUERTO DE CARBONERAS

**VALORACIÓN DE LOS TERRENOS Y LÁMINA DE AGUA
DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE
CARBONERAS**

**(REAL DECRETO LEGISLATIVO 2/2011 DE 5 DE SEPTIEMBRE POR EL
QUE SE APRUEBA EL TEXTO REFUNDIDO DE LA LEY DE PUERTOS Y
DE LA MARINA MERCANTE)**

CONSULTOR: EPTISA



Puerto de Almería



Autoridad Portuaria de Almería



APROBADO POR EL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE LA AUTORIDAD
PORTUARIA DE ALMERÍA, EN LA SESIÓN CELEBRADA EN EL DÍA DE HOY,
ALMERÍA, A VEINTIUNO DE DICIEMBRE DE 2012

EL SECRETARIO,

Fdo.: José Manuel RANCHED DEL AGUILA RUBIO

CONCORDA FIELMENTE CON EL ORIGINAL
QUE TENGO A VISTA
El Subdirector General de Legislación

**VALORACIÓN DE LOS TERRENOS Y LÁMINA DE AGUA DE LA
ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE CARBONERAS
(AUTORIDAD PORTUARIA DE ALMERÍA)**

**(REAL DECRETO LEGISLATIVO 2/2011 DE 5 DE SEPTIEMBRE
POR EL QUE SE APRUEBA EL TEXTO REFUNDIDO DE LA
LEY DE PUERTOS DEL ESTADO Y DE LA MARINA MERCANTE)**

CONCORDA FIELMENTE CON EL ORIGINAL
QUETENGO A LA VISTA
El Subdirector General de Legislación



27 DIC 2012

ÍNDICE

1. PLANTEAMIENTO DE LA VALORACIÓN	3
2. DESCRIPCIÓN DE LOS TERRENOS	7
3. ZONIFICACIÓN.- DELIMITACIÓN DE ÁREAS FUNCIONALES	9
4. CRITERIOS DE VALORACIÓN	14
5. METODOLOGÍA PARA LA VALORACIÓN	17
6. VALORACIÓN DE ACUERDO CON EL REAL DECRETO LEGISLATIVO DE 5 DE SEPTIEMBRE POR EL QUE SE APRUEBA EL TEXTO REFUNDIDO DE LA LEY DE PUERTOS DEL ESTADO Y DE LA MARINA MERCANTE	19
6.1. SELECCIÓN DE CARACTERÍSTICAS EVALUATORIAS	19
6.2. EL SUELO INDUSTRIAL	26
6.3. ELECCIÓN DE POLÍGONOS INDUSTRIALES	28
6.4. EVALUACIÓN DE LAS CARACTERÍSTICAS DE LOS SUELOS INDUSTRIALES	30
6.5. CÁLCULO DEL VALOR DEL PUNTO EVALUATORIO	33
6.6. CÁLCULO DE VALORES UNITARIOS DEL SUELO DE LAS ÁREAS FUNCIONALES EN LA ZONA DE SERVICIO	34
6.7. GRAFICACIÓN DE VALORES DE ÁREAS FUNCIONALES	35
6.8. VALOR DEL AGUA DE LA ZONA DE SERVICIO	36
7. PROPUESTA DE ACTUALIZACIÓN DE VALORES	41



1. PLANTEAMIENTO DE LA VALORACIÓN

El Puerto de Carboneras, abarca una serie de terrenos que han ido desarrollándose a lo largo de la costa como muelles de ribera, los cuales han sido protegidos por dos fuertes diques que ha dado origen a un par de dársenas cuya descripción se abordará mas adelante, y que van a ser objeto de valoración de acuerdo con la normativa marcada por el REAL DECRETO LEGISLATIVO 2/2011 DE 5 DE SEPTIEMBRE, POR EL QUE SE APRUEBA EL TEXTO REFUNDIDO DE LA LEY DE PUERTOS DEL ESTADO Y DE LA MARINA MERCANTE.

Afectan al estudio que se presenta, principalmente los Artículos 173, 174, 175, 176 y 177, cuyo texto se expresa en los siguientes términos:

Artículo 173. Hecho imponible

El hecho imponible de esta tasa consiste en la ocupación del dominio público portuario, y del vuelo y subsuelo del mismo, en virtud de una concesión o autorización, e incluye la prestación de los servicios comunes del puerto relacionados con el dominio público ocupado.

Artículo 174. Sujetos pasivos

Son sujetos pasivos contribuyentes de la tasa, según proceda, el concesionario o el titular de la autorización.

Artículo 175. Base imponible

La base imponible de la tasa es el valor del bien de dominio público ocupado, que se determinará de la forma siguiente:

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 y condiciones, en particular los calificados como uso logístico, comercial o industrial, tomando en consideración el aprovechamiento que les corresponda. Además, en el caso de áreas destinadas a la manipulación de mercancías, podrá tomar también en consideración el valor de superficies portuarias que pudieran ser alternativas para los tráficos de dicho puerto.

En la valoración de los terrenos de cada área portuaria deberá además tenerse en cuenta el grado de urbanización general de la zona, las características de ordenación establecidas en el plan especial del puerto, su centralidad en la zona de servicio, y su proximidad, accesibilidad y la conexión con los diferentes modos e infraestructuras de transporte, en particular, a las instalaciones de atraque y áreas de agua abrigada.



b) Ocupación de las aguas del 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 del mismo será el asignado a los terrenos de similar utilidad que se encuentren más próximos.

c) Ocupación de obras e instalaciones. El valor del bien de dominio público ocupado estará integrado por los siguientes conceptos:

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

2º El valor de las infraestructuras, superestructuras e instalaciones, 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 art. 178.

El cálculo del valor de las obras e instalaciones y del valor de su depreciación se realizará por las Autoridades Portuarias conforme a los siguientes criterios:

2º 1 Si se trata de un bien construido a cargo de la Autoridad Portuaria y desde la fecha de recepción no han transcurrido más de cinco años, deberá considerarse como valor inicial del bien el coste total de la inversión.

2º 2 En los restantes casos, el valor del bien se determinará mediante tasación realizada por una sociedad de tasación inscrita en el Registro de Sociedades de Tasación del Banco de España, salvo cuando se trate de bienes cuyo valor no supere los tres millones de euros, en cuyo caso la tasación podrá realizarse por los servicios técnicos de la Autoridad Portuaria. En ambos casos, el valor del bien se determinará en el momento del otorgamiento, permanecerá constante, y se tomará en consideración, entre otros factores, el uso a que se destine, su estado de conservación y su posible obsolescencia. A los efectos de otorgamiento de nuevas concesiones o autorizaciones, estas valoraciones tendrán una vigencia de cinco años, salvo cuando los bienes hayan sufrido a juicio de la Autoridad Portuaria, desde la última valoración, una alteración significativa en su valor de mercado.

2º 3 La depreciación anual será el resultado de dividir el valor del bien por su vida útil. En el caso del ordinal 2º 1 la vida útil se determinará aplicando las tablas de vidas útiles vigentes para los activos integrantes del inmovilizado material de los organismos públicos portuarios. En el caso del ordinal 2º 2 la vida útil será la que se establezca en la tasación.

2º 4 En caso de prórroga de la concesión o autorización, se procederá a una nueva tasación de las obras e instalaciones cuando éstas reviertan a la Autoridad Portuaria.

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.

Artículo 176. Tipo de gravamen

1. El tipo de gravamen anual aplicable a la base imponible será el siguiente:

a) De acuerdo con lo dispuesto en el título de otorgamiento, en el supuesto de ocupación de terrenos y de aguas del puerto para:

1º Actividades portuarias relacionadas con el intercambio entre modos de transporte, las relativas al desarrollo de servicios portuarios, así como otras actividades portuarias comerciales, pesqueras y náutico-deportivas: el 6 por ciento.

2º Actividades auxiliares o complementarias de las actividades portuarias, incluidas las logísticas, de almacenaje y las que correspondan a empresas industriales o comerciales: el 7 por ciento.

3º Actividades relativas a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad: 8 por ciento.

b) En el caso de ocupación del suelo o subsuelo de terrenos o espacios sumergidos: el 3 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 la letra a) anterior.

c) De acuerdo con lo dispuesto en el título de otorgamiento, en el supuesto de ocupación de obras e instalaciones para:

1º Actividades portuarias relacionadas con el intercambio entre modos de transporte, las relativas al desarrollo de servicios portuarios y a otras actividades portuarias comerciales, pesqueras y náutico-deportivas: el 6 por ciento del valor de los terrenos y del espacio de agua, el 4 por ciento del valor de las obras e instalaciones y el 100 por ciento del valor de la depreciación anual asignada. En el caso de lonjas pesqueras, y otras obras o instalaciones asociadas con la actividad pesquera, el tipo de gravamen aplicable al valor de la obra o instalación será del 0,5 por ciento.

2º Actividades auxiliares o complementarias de las actividades portuarias, incluidas las logísticas, de almacenaje y las que correspondan a empresas industriales o comerciales: el 7 por ciento del valor 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.

3º Actividades relativas a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad, el 8 por ciento del valor 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.

2. Los gravámenes a aplicar a los terrenos e instalaciones cuyo objeto concesional sea la construcción, reparación o desguace de buques o embarcaciones serán los correspondientes a actividades portuarias, dado que estas actividades no se pueden desarrollar alejadas del litoral.

Artículo 177. Valor de los terrenos y las aguas del puerto

1. Para la determinación del valor de los terrenos y de las aguas del puerto, el Ministro 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 ayudas a la navegación, cuya gestión se atribuye a cada Autoridad Portuaria, previo informe del Ministerio de Economía y Hacienda y de Puertos del Estado.

La propuesta de la Autoridad Portuaria deberá estar justificada e incluir una memoria económico-financiera.

Previamente a la solicitud de estos informes y a la remisión del expediente al Ministerio de Fomento a través de Puertos del Estado, la Autoridad Portuaria someterá a información pública su propuesta durante un plazo no inferior a 20 días.

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 concesionarios y titulares de autorizaciones.

2. Tales valoraciones se actualizarán el 1 de enero de cada año en una proporción equivalente al 75 por ciento de la variación interanual experimentada por el índice general de precios de consumo para el conjunto nacional total (IPC) correspondiente al mes de octubre anterior. 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 artículo siguiente.

3. Además, las valoraciones podrán revisarse para la totalidad de la zona de servicio y de los terrenos afectados a ayudas a la navegación cada cinco años y, en todo caso, deberán revisarse al menos cada 10 años. Asimismo, deberán revisarse cuando se apruebe o modifique la Delimitación de los Espacios y Usos 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. Cuando se incorpore un nuevo terreno se le asignará el valor correspondiente a los terrenos del área funcional de similares características.



2.- DESCRIPCIÓN DE LOS TERRENOS

El puerto de Carboneras se encuentra en terrenos del término municipal del mismo nombre, situado en la costa norte de la provincia de Almería, y por tanto al norte de la capital.

Es un puerto estratégicamente instalado para aprovechar los recursos mineros de la zona sur del término municipal, al cual se han proporcionado los medios necesarios para servir a una central térmica de carbón, por una parte, y por otra a una fábrica de materiales básicos para la construcción; dispone además de los terrenos necesarios para instalar algunas pequeñas industrias de menor importancia, en comparación con las anteriores.

Comenzando la descripción de los terrenos de sur a norte, se parte de la Punta del Corral, pequeño cabo que protege en cierto modo a la playa situada más al norte, llega hasta la valla de protección de la zona de servicio, que a su vez protege la primera concesión existente. Se adentra en el mar en una pequeña escollera que cierra la primera dársena. A partir de esta escollera aparece una explanada ubicada sobre terrenos de ribera, y defendida por una escollera. De ella parte un dique vertical a tierra en su parte más meridional, que cierra en dirección sureste, sobre el que se apoya un muelle; este dique sirve de protección a la dársena que más adelante se va a describir.

Sigue una zona de ribera defendida por escollera que ha sido objeto de relleno. Tiene una longitud total de unos novecientos veinticinco metros, siendo el resto un suelo prácticamente virgen; llega hasta otra zona de relleno parcial, que avanza hacia el mar en forma de triángulo rectángulo, cuya base menor, con unos trescientos metros, es la que apoya en tierra. De su lado más septentrional, que es uno de los catetos del triángulo, con longitud de trescientos ochenta y siete metros, arranca un fuerte dique de abrigo en línea curva, que

cierra una nueva dársena artificial. Este protege un pantalán con muelle a su final que parte del vértice inferior del triángulo antes citado, el cual es el que se encuentra alejado de tierra. Toma dirección sureste en origen, para terminar en dirección sur el dique, mientras que el pantalán interior, termina en un muelle con ciento veinte metros de atraque; mantiene toda su traza, en dirección sureste.

Finaliza la zona de servicio, con un pequeño espacio de costa al norte del triángulo rectángulo antes citado, y por tanto a la espalda del cateto más largo, donde existen algunas pequeñas concesiones, situadas sobre suelo virgen adecuadamente acondicionado para admitir el asentamiento de las edificaciones necesarias, la cual se extiende a lo largo de una parte de la Playa de Las Martinicas, sin ningún accidente que la caracterice.



21 DIC 2012

3.- **ZONIFICACIÓN.- DELIMITACIÓN DE ÁREAS FUNCIONALES**

A continuación se va a describir la serie de áreas funcionales en que se ha dividido la zona de servicio, la cual se va a exponer en el mismo sentido en que ha sido descrito el puerto, es decir, en sentido norte.



ÁREA FUNCIONAL I.-

Ocupa los terrenos situados más al sur de la zona de servicio, es decir los que se asientan precisamente sobre la dársena presentada en primer lugar, en la descripción de los terrenos de la zona de servicio; es decir, dique de abrigo que cierra la dársena, explanada, Muelle Norte, Muelle Este, y final del dique.

Tanto el Muelle Norte, como el Muelle Este, se encuentran asentados sobre un dique que soporta toda la construcción, la cual a su vez, es el intercambiador de transporte de los materiales, minerales o elaborados que son objeto del complejo industrial aledaño, fuera de la zona de servicio del puerto. El muelle principal se encuentra sobre el Muelle Este, con un calado de catorce metros y una longitud de ciento veinte metros, suficiente para los cargueros que sirven al complejo industrial.

La explanada, se encuentra lógicamente protegida por la correspondiente escollera; sin embargo, su suelo no goza de más urbanización que la correspondiente compactación.

Limita por el sur por una valla de protección, que continúa por el oeste, con la valla de protección que existe entre la zona de servicio y la vía de circulación. Por el norte, esta misma valla se encuentra en el dique en su tramo norte, hasta acceder a la lámina de agua.

Su uso es comercial, y en exclusiva dedicación a la concesión que ocupa toda el área funcional descrita.



ÁREA FUNCIONAL II.-

La conforman los terrenos de una explanada de ribera, de una superficie de ciento cuatro mil metros, sin uso alguno en el momento de redactar este estudio, que se apoya en la espalda del dique que se ha descrito anteriormente, en una longitud de doscientos cuarenta y tres metros, medidos sobre la carretera exterior al puerto, prolongándose hacia el norte, en una longitud de quinientos cincuenta y cinco metros, en paralelo a la carretera, que sirve de linde, mediante la valla de protección de la zona de servicio. En ese punto, que además existe una discontinuidad, gira hacia el mar, y continúa marcando una línea quebrada, que deja dentro de esta área, una serie de pequeñas edificaciones, hasta llegar al mar, precisamente en el espacio mas angosto de la zona de servicio.

Linda por el norte, con esta línea quebrada; por el sur, con la línea del dique de la anterior dársena, es decir A. F. I; por el este, con la línea de agua; y por el oeste, con la valla de protección, y por consiguiente con la carretera exterior.

ÁREA FUNCIONAL III.-

Ocupa una franja costera que parte del final del A. F. II y llega hasta una distancia de treinta y tres metros de la hipotenusa del triángulo rectángulo antes descrito. A partir de ese punto, formando ángulo recto con la línea anterior, y en sentido del agua, parte una recta de una longitud de setenta y cinco metros, a partir de cuyo extremo, gira de nuevo en ángulo recto hacia el norte, hasta acceder a la hipotenusa del triángulo, la cual sigue en dirección al agua en una longitud de trescientos veinticinco metros, desde cuyo punto accede a la dársena, en el futuro Muelle Ribera II

Es un espacio de terreno de una longitud de setecientos cincuenta y dos metros de longitud, que ha sido objeto de un ambicioso proyecto por parte de la Autoridad Portuaria, para construir amplias explanadas que superan los setenta y dos mil metros cuadrados con dos muelles de ribera en su parte más septentrional, uno denominado Muelle de Ribera I, apoyado realmente en ribera, y por tanto paralelo a la costa, con doscientos cuarenta y seis metros de longitud, y un segundo con la denominación de Muelle de Ribera II, apoyado en la hipotenusa del varias veces citado triángulo rectángulo, con una longitud más reducida que alcanza los ciento cuarenta y seis metros, y con dirección suroeste noreste. Le respalda una pequeña explanada, y el espacio de terreno suficiente para acceder a la explanada mayor.

Linda por el norte con una pequeña zona en forma de trapecio, y la hipotenusa del triángulo rectángulo que conforma parte del A. F. IV. Por el sur, con la línea quebrada que se ha descrito antes como límite norte de la anterior A. F. Por el este, con lámina de agua; finalmente, por el oeste, con la valla de protección que la separa de la carretera exterior.

ÁREA FUNCIONAL IV.-

Abarca los terrenos ocupados por el triángulo sensiblemente rectángulo antes mencionado, donde existe alguna urbanización, mas un respetable dique de abrigo, que partiendo vertical a tierra, se proyecta en sentido este, y posteriormente forma un amplio arco, que acaba en sentido sur, con el objetivo de proteger la infraestructura que se describe a continuación.

Del vértice este del triángulo rectángulo, y con sentido sureste, parte el muelle de descarga de esta área funcional, que lo es a su vez, de la central térmica que se encuentra a la espalda de esta área, fuera de la zona de servicio. Es un muelle para uso exclusivo de esta concesión, con un calado de diez y siete metros, suficiente para los buques carboneros que abastecen a la central térmica.

Linda al norte con el cateto mayor del triángulo, seguido del dique descrito anteriormente, en su tramo de arranque, es decir, el que lleva sentido este. Por el sur, con el A. F. III, en la hipotenusa del triángulo rectángulo, marcada por una valla de protección. Por el este, es la lámina de agua quien le marca la linde. Por el oeste, no es una línea recta propiamente dicha, sino una quebrada suave que parte de la vía de servicio, para alejarse de ella abarcando los terrenos de la desviación de la carretera que accede a la central térmica, bajando de nuevo a la vía de servicio en ángulo de cuarenta y cinco grados, para seguir ya por la citada vía de servicio.

ÁREA FUNCIONAL V.-

Al norte del dique de abrigo de la anterior A.F. IV, y protegida por este de los vientos del sur, existe una zona de playa, sobre la que con la infraestructura imprescindible, se han

establecido una serie de pequeñas concesiones. Es un reducto que aprovecha esta protección, que de otra forma se encontraría a mar abierta. Su vocación industrial, ha tomado auge en los últimos años. Un urbanismo elemental, cumple a la perfección con las necesidades de este espacio portuario.

Igualmente le pertenecen los terrenos que se encuentran al sur del Área Funcional I, correspondientes a la Playa del Corral, hasta la Punta del Corral precisamente; es un espacio limpio que se asimila a la Playa de las Martinicas sin mayores cualidades que las de una playa desnuda.



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, puede emplearse, buscando algún medio de aplicar intereses de capitalización ajustados a la realidad de mercado, recorriendo el camino de la valoración en sentido contrario. Con esta orientación, la base de partida habrá 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, equilibrio y libertad de mercado. Utilizar este método, muy empleado, y del que existe amplia experiencia, con el que se logran resultados muy precisos, exige unas bases de partida que consigan equiparar los terrenos de un puerto, con 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, de reducido mercado, o con otros condicionantes que hagan inviable la comparación.

Por estas y otras razones se plantea el criterio de comparar los terrenos del puerto, con terrenos de similar utilización (industrial, comercial, náutica, ciudadana, etc.), que presenten similitudes dignas de crédito.

Igualmente, se buscan terrenos próximos al puerto, a ser posible interrelacionados con él, y por tanto, con mutua influencia y dependencia; simbiosis sería el término adecuado, si bien no es totalmente posible y su fiabilidad siempre será relativa.

En todos los casos, se compara con suelos urbanizados y en venta, con ~~mercado~~ transparente, y evitando especulaciones anormales.

Pueden utilizarse igualmente, suelos construidos en venta, en formato ~~naves~~ industriales, si bien se toman las medidas precisas para obtener el precio real del suelo urbanizado, detrayendo el coste de la construcción. Igualmente pueden utilizarse ~~suelos~~ construidos para alquilar, en cuyo caso ha de capitalizarse el montante anual del alquiler al adecuado porcentaje que marque el mercado, para obtener el precio de la nave, más el suelo que la soporta, y conocida esta cantidad, obtener el valor del suelo urbanizado, lo que obliga a cuidar los parámetros, dado que se llevan a cabo dos transformaciones de precios, una desde el precio de alquiler de naves industriales al hipotético precio de venta de la nave con su correspondiente suelo, y otra desde este precio al de suelo, detrayendo el de construcción, con sus correspondientes márgenes. En cualquier caso, y dado que tanto los precios de venta como los de alquiler de suelo edificado, son lo más común en el mercado, se han sometido unos y otros a filtros que impidan el más mínimo error, sin olvidar que la carencia de suelo urbanizado en venta, frente a la sola y casi exclusiva presencia de suelo edificado, obliga a conceder más peso a éste, teniéndolo en cuenta a la hora de efectuar correcciones y despreciar distorsiones no deseadas. De todos modos, la mayor oferta existente se da en suelos en alquiler, es decir, naves construidas para alquilar; el motivo es triple, por una parte se da el caso del propietario que invierte su dinero en la compra de una nave, con el fin de alquilarla y obtener una renta por su capital; le sigue en importancia, el grupo de los propietarios que habiendo tenido un negocio, han cesado en él por diversas circunstancias, en la mayoría de los casos por culpa de la actual crisis, y han decidido vender la nave o alquilarla; finalmente, aparece el caso más abundante, que es el de los propietarios o constructores que no logran vender sus naves, por falta de demanda, y ante la posibilidad de tener el capital improductivo, optan por la solución del alquiler.

Para lograr todo lo anterior se buscan polígonos industriales vivos, en los que el mercado sea dinámico, dentro de lo que en las actuales circunstancias podría considerarse dinámico. Esta circunstancia se da en zonas de nuevo establecimiento, con edificaciones de reciente construcción, o en polígonos en vías de consolidación, donde aún se estaban asentando los negocios. En menor abundancia se da en polígonos muy consolidados con clientela asentada y segura, si bien también en ellos se encuentran casos de venta y sobre todo de alquiler.

Referente a las condiciones del puerto, han de desnudarse sus terrenos de cuantos atributos portuarios se ven dotados, principalmente los inherentes a las características portuarias originadas por la existencia de los muelles, para concederle solamente la calidad de suelo comercial, logístico o industrial. Sus atributos portuarios tendrán su efecto como características portuarias, las cuales se encuentran reguladas por el R.D.L. 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, representando un valor añadido del que carecen los terrenos industriales, y que están en la misma esencia del concepto de terreno portuario.

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



21 DIC 2012

5.- **METODOLOGÍA PARA LA VALORACIÓN**

Se trata de la valoración de los terrenos de dominio público de la zona de servicio del puerto, que están dotados de unas características y peculiaridades que los hacen singulares y distintos a los demás, dadas sus cualidades intrínsecas; a estas unidades singulares se les denomina, de acuerdo con el R.D.L. 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, como áreas funcionales.

El suelo industrial existente en el término municipal de Carboneras, es muy reducido y sobre todo extraordinariamente especulativo, precisamente por su escasez; en algunos municipios próximos, ocurre otro tanto, por lo que no pueden ni deben servir de referencia a los terrenos que son objeto de valoración; sin embargo, sí proporcionan el municipio de Almería y aledaños, concretamente Viator y Roquetas del Mar, los datos suficientes de sus polígonos industriales, que sin perder la perspectiva del futuro, permiten observar unos elementos similares a los que existen en el puerto, y cuyo devenir, salvo imponderables no 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, ya que puede considerarse una zona industrial en todas sus características, semejante a la zona de servicio del puerto, cuya actividad se encuentra íntimamente ligada a un elemento intercambiador que es el muelle que los precede.

Con esta perspectiva, se procederá a la valoración de los terrenos de las nuevas explanadas con la siguiente secuencia de actuación:

- 1º Zonificación y delimitación de áreas funcionales en la zona de servicio.
- 2º Establecimiento de criterios de valoración.
- 3º Propuesta de la metodología a emplear en la valoración.

- 4º Selección de características evaluatorias que sirvan para las zonas industriales y áreas funcionales del puerto.
- 5º Selección de zonas industriales útiles para el fin que se persigue.
- 6º Elección de las zonas industriales más adecuadas.
- 7º Evaluación de las características anteriormente citadas de cada uno de los polígonos industriales elegidos.
- 8º Cálculo del valor del punto de evaluación a partir de las evaluaciones anteriores y los precios de suelo industrial obtenidos por encuesta.
- 9º Evaluación de las áreas funcionales, con los mismos criterios que los polígonos industriales.
- 10º Cálculo de los valores unitarios de las áreas funcionales.
- 11º Cálculo de los valores de las zonas de agua en que está dividida la zona de servicio.



6.- VALORACIÓN DE ACUERDO CON EL REAL DECRETO LEGISLATIVO 2/2011 DE 5 DE SEPTIEMBRE, POR EL QUE SE APRUEBA EL TEXTO REFUNDIDO DE LA LEY DE PUERTOS DEL ESTADO Y DE LA MARINA MERCANTE

6.1.- SELECCIÓN DE LAS CARACTERÍSTICAS EVALUATORIAS

Para valorar un bien, se pueden utilizar diferentes métodos que deben conducir a resultados afines, los cuales 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; inventario, venta, alquiler, etc.

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, para que se pueda comparar con otros terrenos similares y de su misma condición. Otra cosa serán sus cualidades como establecimiento portuario.

Siguiendo la prescripción del Art. 175 del R.D.L. 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, se toman una serie de características evaluatorias que sirvan para calcular el valor real de los terrenos de dominio público del puerto, para lo que la propia Ley de una forma justa y ecuánime ordena que se calculen, sin mencionarlo, por el método comparativo, cuando se expresa " (...) un valor por referencia a otros terrenos del término municipal o de los términos municipales próximos, con similares usos y condiciones (...)". Siguiendo esta

determinación, el estudio se hace para los terrenos sobre los siguientes títulos expresados en los epígrafes que más adelante se exponen.

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 precisión lo prescrito en el R.D.L 2/2011, y comparar las mismas unidades. Una característica diferencial se va a añadir a la evaluación de las zonas industriales, comerciales o logísticas, que son los servicios interiores cuyo efecto mejora su evaluación. Las referentes a su condición portuaria, serán distintas y propias solamente de la zona de servicio, como se ha expuesto. El valor añadido que para los terrenos portuarios representan las características portuarias, debe ser compensado de alguna forma en el caso de los polígonos industriales en alguna característica de la que no disponga, o no tenga porqué disponer, la explanada de una zona de servicio de un puerto; se ha optado por los servicios interiores, cuyas características se proponen mas abajo.

A continuación se describen unos y otros, que en resumen son, de acuerdo con el R.D.L. 2/2011:



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 urbanísticos, puestos a disposición del usuario, orientados hacia su mejor rendimiento, la obtención de mejor uso disfrute, 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 el rendimiento esperado de ese suelo.

Se propone, y como tal se valora, que los medios urbanísticos 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 oferta 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. Este principio es importante tenerlo en cuenta, ya que, por ejemplo, disponer de un grado de urbanización sobredimensionado para una zona residencial, encarece los gastos generales, y por tanto el precio del suelo sobre el que se repercute, sin que por ello mejore la rentabilidad del suelo.

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 infraestructuras de transporte, están distribuidas en tres grupos, terrestres, aéreas y marítimas; las terrestres se bifurcan en dos modos, las carreteras y los ferrocarriles; las aéreas 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 reexpedidas, 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.

LOCALIZACIÓN.- 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 un 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. No es necesario advertir la devaluación que sufriría un espacio portuario que se encontrase en el mismo centro del puerto, se dedicase al movimiento de graneles sólidos, como causa de la presión ciudadana, sanitaria, etc. 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 paseante o al deportista, o con otra que por emitir polvo al ambiente que perjudica la respiración.

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

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 a dentro, dado que el terreno portuario se ha reconsiderado hasta este momento como tal suelo, sin afección de cualidades portuarias, según se dijo.

Al hilo de lo anterior, en este se evalúa la calidad de estos y su adecuación a las circunstancias presentes, y como mucho, futuras próximas en proyectos aprobados, pero no previstos o en expectativa cuya ejecución es dudosa en un plazo prudente. 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, por ejemplo, porque dificulta el uso de algo que disponiendo de medios para su funcionamiento, se ve reducido en su línea de uso, acceso o evacuación.

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 R.D.L. 2/2011 en su Art. 175, 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 en mayor o menor grado 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; es decir, que no tendría accesibilidad marítima, y por tanto, su evaluación como tal, sería cero.

La accesibilidad marítima depende en suma de las características que el muelle preste, y de la oferta que este haga 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 demanda, frente a muelles antiguos cuyos calados medios impiden su aproximación, limitando su operatividad solamente para barcos de tamaño medio.

PROXIMIDAD A LAS INFRAESTRUCTURAS PROTUARIAS.- El texto del R.D.L 2/2011, en su Art. 175, 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 geográfica 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; del mismo modo, se evalúa la satisfacción del recorrido por parte del usuario; factores como seguridad, regularidad, visibilidad, comodidad, intensidad o densidad del tráfico y otros más, entran a formar parte de los factores a evaluar con el título de proximidad, donde el legislador no pretende medir longitudes sino efectividad.

CARACTERÍSTICA DIFERENCIAL

SERVICIOS INTERIORES DE LOS POLÍGONOS INDUSTRIALES.- Concebido con el horizonte anteriormente expuesto, y que tiene por objeto valorar el incremento de calidad que representa para una zona industria, disponer de servicios que faciliten el funcionamiento del propio área, sin tener que recurrir a otros espacios en su demanda, son por ejemplo, disponer de servicios de reparaciones propios, de seguridad, de limpieza, de distribución, incluso entre otros, de servicios médicos, bancarios o de ocio.

6.2.-EL SUELO INDUSTRIAL

La normativa, determina referenciar a suelo de similares usos situados "en el término municipal o términos municipales próximos", Art. 175 del R.D.L. 2/2011. 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 como se ha expuesto, en los municipios de Almería, Viator y Roquetas del Mar.

Una visión general de la panoplia que ofrece el suelo industrial de Almería, permite afirmar que no existe una especialización muy particular en las zonas industriales; los servicios, el comercio y la industria, se mezclan sin solución de continuidad en todo el tejido de oferta de la comarca, y por tanto, si bien es posible diferenciar tipos de servicios, no se va a ejercer esa posibilidad. Sí puede afirmarse que la diferenciación entre la calidad de los establecimientos, y su oferta, está mucho mejor definida en los polígonos separados físicamente del casco urbano, frente a los que se encuentran prácticamente integrados, donde los locales suelen ser relativamente reducidos, y justo es decirlo, más antiguos y peor dotados, que los nuevos espacios industriales, cuyas características son mucho más adecuadas al fin para el que se les ha establecido.

Se han investigado, para poder hacer estas afirmaciones, la siguiente panoplia de áreas industriales.

- Polígono Industrial de Portichuelo
- Polígono Industrial de La Juaida
- Polígono Industrial Sector 20
- Polígono Industrial San Rafael
- Polígono Industrial Algaida
- Otras pequeñas áreas diseminadas por el T. M. de Almería
- Polígono Industrial La Redonda
- Polígono Industrial Vadillo

6.3 ELECCIÓN DE POLÍGONOS INDUSTRIALES

De la anterior relación con un total de ocho, se han seleccionado cinco zonas industriales que cumplen en principio las exigencias planteadas anteriormente, de modo que en conjunto o de forma individual, pueden servir como elemento de comparación para cualquiera de las áreas funcionales en que se va a dividir la zona de servicio del puerto. Salvo las áreas diseminadas, cualquiera de los otros hubiera servido como elemento de comparación, pero por el simple hecho de la reiteración, es aconsejable eliminarlos.

Se ha reducido el modelo, a los siguientes cinco:

POLÍGONO INDUSTRIAL DE PORTICHUELO
POLÍGONO INDUSTRIAL DE LA JUAIDA
POLÍGONO INDUSTRIAL SECTOR 20
POLÍGONO INDUSTRIAL DE SAN RAFAEL
POLÍGONO INDUSTRIAL ALGAIDA

En las fichas que a continuación se presentan, se tienen en cuenta por un lado las nubes de puntos de naves en venta y por otro las de naves en alquiler; no se considera suelo puro en venta dado que no existe mercado; el suelo libre existente se encuentra en manos de promotores que lo reservan a la espera de mejor coyuntura. Del precio obtenido de naves en venta, se pasa a precio de suelo, teniendo en cuenta el coste de construcción, a través de la fórmula que consta en cada ficha. Del precio de naves en alquiler se pasa a precio de naves en venta, aplicando el interés pertinente, y de este a suelo, por el mismo método, con lo que se sigue la secuencia marcada. El interés teórico del capital invertido que se obtiene en la encuesta de precios asciende al 8,50%, representa a un mercado claudicado, que no refleja el resultado normal de la puesta en dicho mercado de la inversión que exigiría un beneficio racional del capital. El interés real depende de cuatro sumandos, que conforman el interés global al que se pretende comercializar; el primero corresponde al

de ese mismo capital adecuadamente negociado a plazo fijo, que se evalúa en el 6,50%, al cual se le suma el marginal de capital riesgo, equivalente al 7,00%; además por conservación y mantenimiento, se le calcula un interés añadido del 1,00%; finalmente el interés que se debe cargar por la existencia de una póliza de seguro por pérdida del capital, representa el 1,50%; lo que equivale en total a un montante del 16,00%. Por otro lado se considera que en condiciones normales de mercado, es decir, con absoluta transparencia y con suficiente oferta y demanda, para locales ya en uso, si bien en adecuado estado de conservación, se puede evaluar en un entorno del 14,00% del capital invertido, así como para naves situadas en calles principales, para primer uso se evalúa en no menos del 20,00% de dicho capital, lo que equivale a un interés medio del 17,00%. Entre ambas propuestas, el 16,00% anteriormente obtenido y este último, se obtiene como media aritmética, un interés más racional que se eleva al 16,50%, el cual es el que se va a aplicar para pasar de suelo en alquiler a suelo en venta, anteriormente mencionado. Finalmente para llegar a precio de suelo en idénticas condiciones que en la zona de servicio de un puerto, es decir suelo bruto, se aplica el coeficiente marcado por el aprovechamiento urbanístico de cada polígono.



24 DIC 2012

AREA: POLIGONO INDUSTRIAL PORTICHUELO

CONCLUERDA FIELMENTE CON EL ORIGINAL
QUE TENGO A LA VISTA
El Subdirector General de Legislación

BATERIA DE PRECIOS SELECCIONADOS, € / M2:

<u>NAVES EN VENTA</u>
698,52
686,35
635,12
2019,99
673,33

<u>NAVES EN ALQUILER</u>
63,36
60,05
53,19
53,43
230,03
57,51

SUELO
URBANIZADO

ACAPARADO

PRECIOS MEDIOS DE SUELO OBTENIDOS:

NAVES EN VENTA:	673,33 € / m2
NAVES EN ALQUILER:	57,51 € / m2 y año
SUELO URBANIZADO:	——— € / m2

PARÁMETROS DE CONVERSIÓN:

Interés aproximado del capital en alquiler: 16.50% del precio de coste de edificación.

Repercusión del suelo = (Valor en venta / 1,4) - Coste de construcción

Coste medio de construcción: 246,35 € / m2

CONVERSIÓN A VALOR SUELO:

NAVES EN VENTA:	234,60 € / m2
NAVES EN ALQUILER:	2,60 € / m2 y año
SUELO URBANIZADO:	——— € / m2

APROVECHAMIENTO URBANÍSTICO: 0,48

VALOR MEDIO DEL SUELO URBANIZADO NETO:

56,93 € / m2

AREA: POLIGONO INDUSTRIAL JUAIDA

CONCuerda fielmente con el original
QUE TENGO A LA VISTA
El Subdirector General de Legislación

BATERIA DE PRECIOS SELECCIONADOS, € / M2:

<u>NAVES EN VENTA</u>
635,12
622,97
689,56
646,49
2594,14
648,54

<u>NAVES EN ALQUILER</u>
70,25
66,48
54,33
51,14
50,98
53,47
346,65
57,78

SUELO
URBANIZADO

EXISTE
EN MANOS DE
CONSTRUCTORES

PRECIOS MEDIOS DE SUELO OBTENIDOS:

NAVES EN VENTA:	648,54 € / m2
NAVES EN ALQUILER:	57,78 € / m2 y año
SUELO URBANIZADO:	----- € / m2

PARÁMETROS DE CONVERSIÓN:

Interés aproximado del capital en alquiler: 16.50% del precio de coste de edificación.

Repercusión del suelo = (Valor en venta / 1,4) - Coste de construcción

Coste medio de construcción: 239,23 € / m2

CONVERSIÓN A VALOR SUELO:

NAVES EN VENTA:	224,01 € / m2
NAVES EN ALQUILER:	10,88 € / m2 y año
SUELO URBANIZADO:	----- € / m2

APROVECHAMIENTO URBANÍSTICO: 0,46

VALOR MEDIO DEL SUELO URBANIZADO NETO:

54,02 € / m2

AREA: POLIGONO INDUSTRIAL SECTOR 20

CONCORDA FIELMENTE CON EL ORIGINAL
QUE TENGO A LA VISTA
El Subdirector General de Legislación

BATERIA DE PRECIOS SELECCIONADOS, €/M2:

<u>NAVES EN VENTA</u>	<u>NAVES EN ALQUILER</u>	<u>SUELO URBANIZADO</u>
633,86	56,28	
596,16	62,33	
672,22	50,18	
564,55	52,69	
2466,79	221,48	EXISTE EN MANOS DE CONSTRUCTORES
616,70	55,37	

PRECIOS MEDIOS DE SUELO OBTENIDOS:

NAVES EN VENTA:	616,70 €/m ²
NAVES EN ALQUILER:	55,37 €/m ² y año
SUELO URBANIZADO:	----- €/m ²

PARÁMETROS DE CONVERSIÓN:

Interés aproximado del capital en alquiler: 16.50% del precio de coste de edificación.

Repercusión del suelo = (Valor en venta / 1,4) - Coste de construcción

Coste medio de construcción: 241,82 €/m²

CONVERSIÓN A VALOR SUELO:

NAVES EN VENTA:	198,68 €/m ²
NAVES EN ALQUILER:	-2,12 €/m ² y año (*)
SUELO URBANIZADO:	----- €/m ²

APROVECHAMIENTO URBANÍSTICO: 0,53

VALOR MEDIO DEL SUELO URBANIZADO NETO:

52,09 €/m²

(*) Es el caso de alquiler en pérdidas. Se han detectado más casos.

AREA: POLIGONO INDUSTRIAL ALGAIDA

CONCUERDA FIRMEMENTE CON EL ORIGINAL
QUE TIENE EL AYUSTE
El Subdirector General de Legislación

BATERIA DE PRECIOS SELECCIONADOS, € / M2:

<u>NAVES EN VENTA</u>	<u>NAVES EN ALQUILER</u>
521,70	55,00
512,33	50,12
532,15	105,12
570,21	52,56
2136,39	45,39829
534,10	

SUELO
URBANIZADO

NO FIABLE

PRECIOS MEDIOS DE SUELO OBTENIDOS:

NAVES EN VENTA:	534,10 € / m2
NAVES EN ALQUILER:	52,56 € / m2 y año
SUELO URBANIZADO:	___ € / m2

PARÁMETROS DE CONVERSIÓN:

Interés aproximado del capital en alquiler: 16.50% del precio de coste de edificación.

Repercusión del suelo = (Valor en venta / 1,4) - Coste de construcción

Coste medio de construcción: 223,00 € / m2

CONVERSIÓN A VALOR SUELO:

NAVES EN VENTA:	158,50 € / m2
NAVES EN ALQUILER:	4,53 € / m2 y año
SUELO URBANIZADO:	___ € / m2

APROVECHAMIENTO URBANÍSTICO: 0,58

VALOR MEDIO DEL SUELO URBANIZADO NETO:

47,28 € / m2

AREA: POLIGONO INDUSTRIAL SAN RAFAEL

CONCORDA FIELMENTE CON EL ORIGINAL

QUE SE VE EN LA VISTA

El Subdirector General de Legación

BATERIA DE PRECIOS SELECCIONADOS, € / M2:

**NAVES
EN VENTA**

547,66

604,28

1151,94

575,97

**NAVES EN
ALQUILER**

55,78

51,47

107,25

53,63

**SUELO
URBANIZADO**

NO EXISTE

PRECIOS MEDIOS DE SUELO OBTENIDOS:

NAVES EN VENTA: 575,97 € / m2

NAVES EN ALQUILER: 53,63 € / m2 y año

SUELO URBANIZADO: — € / m2

PARÁMETROS DE CONVERSIÓN:

Interés aproximado del capital en alquiler: 16.50% del precio de coste de edificación.

Repercusión del suelo = (Valor en venta / 1,4) - Coste de construcción

Coste medio de construcción: 222,66 € / m2

CONVERSIÓN A VALOR SUELO:

NAVES EN VENTA: 188,75 € / m2

NAVES EN ALQUILER: 9,48 € / m2 y año

SUELO URBANIZADO: — € / m2

APROVECHAMIENTO URBANÍSTICO: 0,62

VALOR MEDIO DEL SUELO URBANIZADO NETO:

61,45 € / m2

6.4. EVALUACIÓN DE LAS CARACTERÍSTICAS DE LOS SUELOS INDUSTRIALES

En el cuadro que a continuación se presenta, se evalúan las características de cada uno de los polígonos, siguiendo la metodología presentada con anterioridad.

Se estructura en cinco columnas con cada una de las características propuestas, en las cuatro primeras. La última columna proporciona la suma de puntos de cada polígono. Se aprecian tres grupos de polígonos perfectamente definidos; en primer lugar, Portichuelo y Juaida, con una alta apreciación; son polígonos en continua evolución, modernos, bien concebidos, adecuadamente dotados, merecedores de ser tenidos en cuenta por los usuarios; se encuentran alejados del casco urbano, por lo que no existen mutuas interferencias. En segundo lugar, Sector 20 y Algaida; ambos con buena evaluación, pero sometidos a una cierta interferencia entre ellos y los cascos urbanos, Almería y Roquetas de Mar respectivamente; en el caso del primero, circunstancias muy particulares, no han permitido darle una evaluación que se merecería. Finalmente San Rafael, que sufre una antigua concepción de suelo industrial, está en contacto directo con el casco urbano, su topografía no es adecuada, y la antigüedad de sus establecimientos, han imprimido cierta sensación de obsolescencia.

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, y también 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 casco urbano 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 de asentamientos marginales, 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. San Rafael es un ejemplo de lo primero, mientras que Algaida nació con vocación de lo segundo, pero se quedó bastante rezagado y aparecieron las deficiencias.

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.

La confección de las matrices evaluatorias, es un complejo ejercicio de observación del valorador, en el que con la mayor ecuanimidad y asepsia técnica posible, se obtienen calificaciones de una serie de parámetros, tomados de forma puntual, algunos de los cuales exigen verificaciones a lo largo del día, incluso en diversos días, que llevan a la obtención

de guarismos que en el momento oportuno, se convertirán en puntuaciones, las cuales, a su vez, pasarán a ser valores monetarios, cuando se expresen en valor moneda. Todo este proceso, lleva a obtener conclusiones que en poco se distinguen de lo que después de una observación detenida se expresa en concepto, pero que en el caso de la evaluación, se traduce en cifras, que estas a su vez, evolucionan a valor. A veces, conviene justificar ciertas evaluaciones que a primera vista pueden sorprender; lo que ha exigido las oportunas justificaciones anteriores, y cuyos valores exponen a continuación.



AUTORIDAD PORTUARIA DE ALMERÍA

EVALUACIÓN DE LAS CARACTERÍSTICAS DE

POLÍGONOS INDUSTRIALES

PUERTO DE CARBONERAS

POLIGONO INDUSTRIAL	GRADO DE URBANIZACIÓN	CONEXIÓN CON INFRASTRUCT.	LOCALIZACIÓN	SERVICIOS INTERIORES	TOTAL PUNTOS
PORTICHUELO	8,25	7,25	5,75	6,25	27,50
JUAIDA	8,25	7,25	6,00	5,50	27,00
SECTOR 20	6,25	5,50	3,75	6,50	22,00
ALGAIDA	6,75	5,25	4,00	6,50	22,50
SAN RAFAEL	7,50	3,75	3,75	3,50	18,50

CONCLUYENDO FIDELMENTE CON EL ORIGINAL
QUE TIENGO A LA VISTA
El Subdirector General de Legislación



6.5.- CÁLCULO DEL VALOR DEL PUNTO EVALUATORIO



En el cuadro que sigue a este texto, se calcula el valor del punto evaluatorio de cada uno de los polígonos en base a:

- 1º Precio del suelo neto de cada polígono.
- 2º Puntos evaluatorios de cada uno de ellos, calculado en el epígrafe anterior.

Cada uno de estos dos conceptos, se plasma en una columna, apareciendo en la tercera columna el valor teórico del punto de cada polígono, que no tiene otro valor que el testimonial, puesto que en los sucesivos cálculos aparece el valor real del punto, calculado sobre la evaluación media de los cinco polígonos, y el correspondiente precio medio de su suelo.

El valor del punto medio obtenido, entra dentro de los límites esperables, si bien debe afirmarse que se encuentra en la zona baja de la escala general. Obsérvese como el abanico de valores parciales, varía entre 2,001 €/m² correspondientes al polígono La Juaida, y los 3,322 €/m² correspondientes al polígono San Rafael, es relativamente amplia, quedando el valor medio en 2,3723 €/m²; el cuadro siguiente refleja cuanto se ha expuesto.



21 DIC 2012

AUTORIDAD PORTUARIA DE ALMERIA

CÁLCULO DEL VALOR DEL PUNTO DE EVALUACION

PUERTO DE CARBONERAS

POLIGONOS INDUSTRIALES	EVALUACION PUNTOS	PRECIO MEDIO €/m2	VALOR PUNTO POLIG. €/ m2
PORTICHUELO	27,50	56,93	2.070
JUAIDA	27,00	54,02	2.001
SECTOR 20	22,00	52,09	2.368
ALGAIDA	22,50	47,28	2.101
SAN RAFAEL	18,50	61,45	3.322

EVALUACIÓN MEDIA:

23,50 PUNTOS

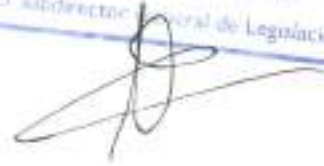
PRECIO MEDIO:

54,35 €/m2

VALOR DEL PUNTO MEDIO:

2.3723 €/m2

CONCLUYERDA FIELMENTE CON EL ORIGINAL
QUE TIENE LA VISTA
El Subdirector General de Legislación



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, tal como se ha expuesto, y que resume las pretensiones del citado Art. 175 del R.D.L. 2/2011.

En las fichas que siguen a continuación, se efectúa el cálculo para cada una de las áreas funcionales de forma individualizada. En cada una de ellas se evalúan las características terrestres del área en cuestión, es decir; grado de urbanización, conexión con las infraestructuras terrestres y localización, que se evalúan en la columna denominada "parcial", para sumar las tres cantidades y anotarla en la columna denominada "total". Las características portuarias, nivel de accesibilidad marítima y proximidad a las infraestructuras portuarias, igualmente se evalúan de forma individualizada en la primera columna, anotando el total de su valor en la segunda; sumando estas dos cifras totales, se obtiene el número de puntos de los que es acreedora el área funcional que se está valorando. De la multiplicación de estos puntos obtenidos, por el valor del punto de evaluación, se obtiene el valor unitario de cada una de las áreas funcionales.



AUTORIDAD PORTUARIA DE ALMERÍA
VALORACIÓN DEL SUELO DE LA ZONA DE SERVICIO

FICHA DE VALORACIÓN DE ÁREAS

PUERTO DE CARBONERAS

ÁREA FUNCIONAL: I (CONCESIÓN DE HOLCÍN)

FICHA DE EVALUACIÓN

CONCEPTO EVALUABLE	PUNTUACIÓN	
	PARCIAL	TOTAL
GRADO DE URBANIZACIÓN	5,332	
CONEXIÓN CON INFRAESTRUCTURAS TERRESTRES	4,799	
LOCALIZACIÓN	6,044	
TOTAL CARACTERÍSTICAS TERRESTRES		16,175
NIVEL DE ACCESIBILIDAD MARÍTIMA	5,510	
PROXIMIDAD A LAS INFRAESTRUCTURAS PORTUARIAS	6,221	
TOTAL CARACTERÍSTICAS PORTUARIAS		11,731
TOTAL PUNTOS DE EVALUACIÓN:		27,906

EVALUACIÓN NETA: 27,906 PUNTOS

VALOR DEL PUNTO DE EVALUACIÓN: 2,3723 €/m²

VALOR UNITARIO DEL ÁREA I:	66,20 € /m²
-----------------------------------	-------------------------------

CONCLERDA FELIEMENTE CON EL ORIGINAL
QUE TENIEN EN LA VISTA
El Subdirector General de Legalia



AUTORIDAD PORTUARIA DE ALMERÍA

VALORACIÓN DEL SUELO DE LA ZONA DE SERVICIO

FICHA DE VALORACIÓN DE ÁREAS

PUERTO DE CARBONERAS

ÁREA FUNCIONAL: II (PRIMERA ZONA ENTRE HOLCIN Y ENDESA, SIN PROYECTO)

FICHA DE EVALUACIÓN

CONCEPTO EVALUABLE	PUNTUACIÓN	
	PARCIAL	TOTAL
GRADO DE URBANIZACIÓN	0,280	
CONEXIÓN CON INFRAESTRUCTURAS TERRESTRES	3,500	
LOCALIZACIÓN	4,760	
TOTAL CARACTERÍSTICAS TERRESTRES		8,540
NIVEL DE ACCESIBILIDAD MARÍTIMA	0,840	
PROXIMIDAD A LAS INFRAESTRUCTURAS PORTUARIAS	0,000	
TOTAL CARACTERÍSTICAS PORTUARIAS		0,840
TOTAL PUNTOS DE EVALUACIÓN:		9,380

EVALUACIÓN NETA: 9,380 PUNTOS

VALOR DEL PUNTO DE EVALUACIÓN: 2,3723 €/m²

VALOR UNITARIO DEL ÁREA II: 22,25 €/m²

CONCORDA FIELMENTE CON EL ORIGINAL
QUE ESTÁ EN LA VISTA
El Subdirector General de Legación



AUTORIDAD PORTUARIA DE ALMERÍA

VALORACIÓN DEL SUELO DE LA ZONA DE SERVICIO

FICHA DE VALORACIÓN DE ÁREAS

PUERTO DE CARBONERAS

ÁREA FUNCIONAL: III (SEGUNDA ZONA ENTRE HOLCÍN Y ENDESA, CON PROYECTO Y OBRA EN EJECUCIÓN)

FICHA DE EVALUACIÓN

CONCEPTO EVALUABLE	PUNTUACIÓN	
	PARCIAL	TOTAL
GRADO DE URBANIZACIÓN	5,786	
CONEXIÓN CON INFRAESTRUCTURAS TERRESTRES	4,734	
LOCALIZACIÓN	5,962	
TOTAL CARACTERÍSTICAS TERRESTRES		16,482
NIVEL DE ACCESIBILIDAD MARÍTIMA	5,611	
PROXIMIDAD A LAS INFRAESTRUCTURAS PORTUARIAS	6,137	
TOTAL CARACTERÍSTICAS PORTUARIAS		11,748
TOTAL PUNTOS DE EVALUACIÓN:		28,230

EVALUACIÓN NETA: 28,230 PUNTOS

VALOR DEL PUNTO DE EVALUACIÓN: 2,3723 €/m²

VALOR UNITARIO DEL ÁREA III: 66,97 €/m²

CONFIRMACIÓN DE VALORACIÓN ORIGINAL
2008 POR EL COMITÉ ASISTENTE
El Subdirector General de Legislación



AUTORIDAD PORTUARIA DE ALMERÍA
VALORACIÓN DEL SUELO DE LA ZONA DE SERVICIO

FICHA DE VALORACIÓN DE ÁREAS

PUERTO DE CARBONERAS

ÁREA FUNCIONAL: IV (CONCESIÓN DE ENDESA)

FICHA DE EVALUACIÓN

CONCEPTO EVALUABLE	PUNTUACIÓN	
	PARCIAL	TOTAL
GRADO DE URBANIZACIÓN	5,472	
CONEXIÓN CON INFRAESTRUCTURAS TERRESTRES	4,760	
LOCALIZACIÓN	6,007	
TOTAL CARACTERÍSTICAS TERRESTRES		16,239
NIVEL DE ACCESIBILIDAD MARÍTIMA	5,824	
PROXIMIDAD A LAS INFRAESTRUCTURAS PORTUARIAS	6,177	
TOTAL CARACTERÍSTICAS PORTUARIAS		12,001
TOTAL PUNTOS DE EVALUACIÓN:		28,240

EVALUACIÓN NETA: 28,240 PUNTOS

VALOR DEL PUNTO DE EVALUACIÓN: 2,3723 €/m²

VALOR UNITARIO DEL ÁREA IV:	66,99 €/m²
------------------------------------	------------------------------

CONCUERDA FIRMADA EN ORIGINAL
QUET...
El Subdirecto... de la Autoridad Portuaria de Almería



21 DIC 2012

AUTORIDAD PORTUARIA DE ALMERÍA
VALORACIÓN DEL SUELO DE LA ZONA DE SERVICIO

FICHA DE VALORACIÓN DE ÁREAS

PUERTO DE CARBONERAS

ÁREA FUNCIONAL: V (ZONA EXTERIOR AL NORESTE DE ENDESA Y SUROESTE DE HOLCIN)

FICHA DE EVALUACIÓN

CONCEPTO EVALUABLE	PUNTUACIÓN	
	PARCIAL	TOTAL
GRADO DE URBANIZACIÓN	2,536	
CONEXIÓN CON INFRAESTRUCTURAS TERRESTRES	2,582	
LOCALIZACIÓN	3,674	
TOTAL CARACTERÍSTICAS TERRESTRES		8,792
NIVEL DE ACCESIBILIDAD MARÍTIMA	1,750	
PROXIMIDAD A LAS INFRAESTRUCTURAS PORTUARIAS	1,316	
TOTAL CARACTERÍSTICAS PORTUARIAS		3,066
TOTAL PUNTOS DE EVALUACIÓN:		11,858

EVALUACIÓN NETA: 11,858 PUNTOS

VALOR DEL PUNTO DE EVALUACIÓN: 2,3723 €/m²

VALOR UNITARIO DEL ÁREA V: 28,13 €/m²

CONCUERDA FIELMENTE CON EL ORIGINAL
QUE TENGA A LA VISTA
El Subdirector de Legitación



6.7.- GRAFICACIÓN DE LOS VALORES DE LAS ÁREAS FUNCIONALES

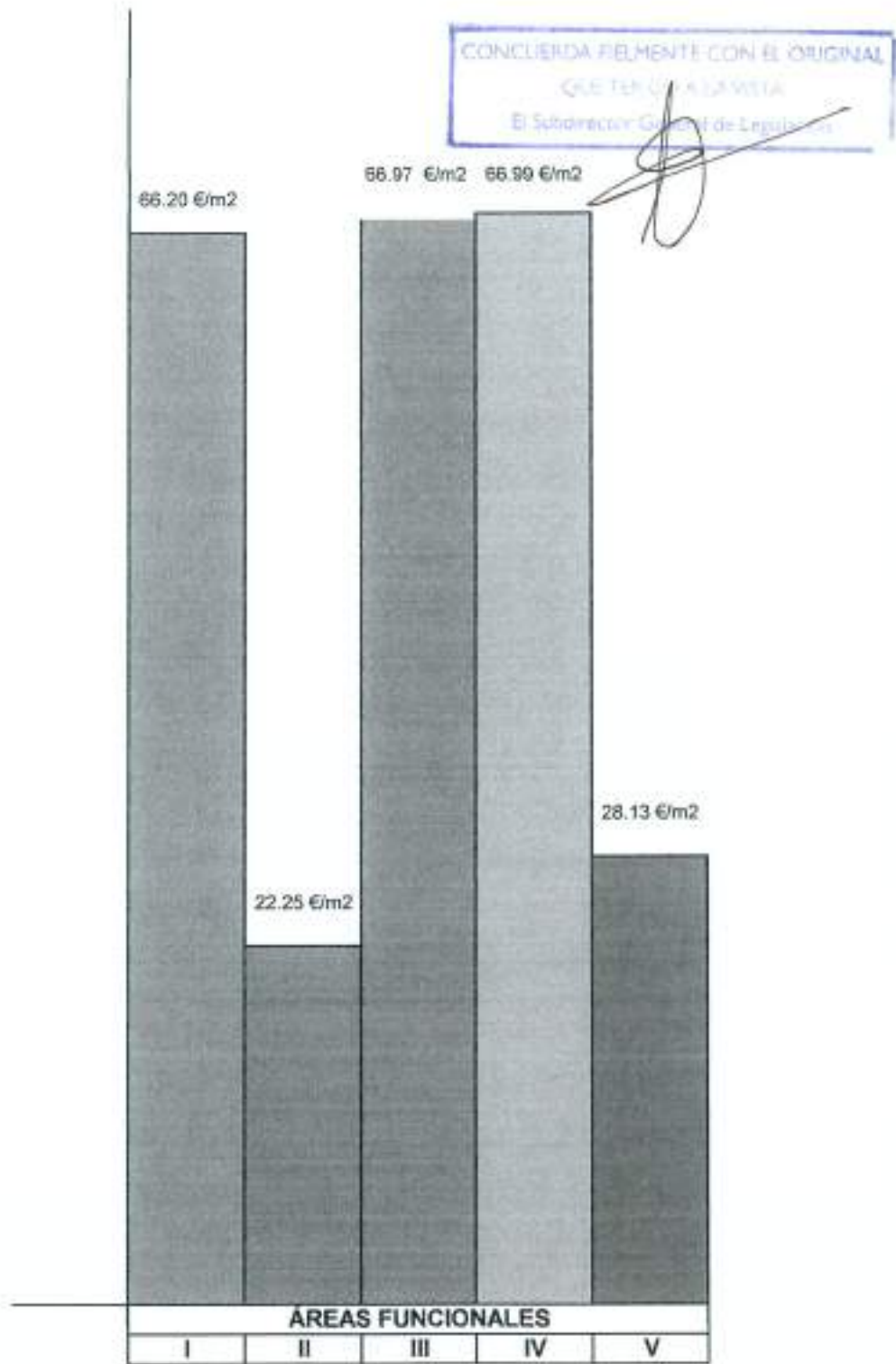
Se presentan a continuación un cuadro con la representación gráfica de los valores obtenidos para las distintas áreas funcionales. No parece necesario extenderse en explicaciones prolijas de las cinco columnas que aparecen, correspondientes a las cinco áreas funcionales en que se ha dividido la zona de servicio; describiendo por valores de menor a mayor, aparece como valor mas bajo el correspondiente al Área Funcional II, por ser un terreno sin otra cualidad portuarias, que la de encontrarse entre dos dársenas, y estar defendido de los embates del oleaje, por una escollera, a la espera de un proyecto que lo revalorice, para lo cual goza de una buena disposición; su valor, 22,25 €/m² es elocuente. Le sigue el Área Funcional V, que corresponde a un espacio consolidado, en el que se han establecido una serie de concesionarios, para uso de los cuales goza de la infraestructura y urbanización imprescindibles, sin más pretensiones. A continuación las dos Áreas Funcionales I y IV, con unas cualidades muy semejantes que las hace valer prácticamente lo mismo, un 1.19% las diferencia; son dos dársenas artificiales, creadas para el uso que se les ha proyectado, adaptadas a las necesidades del concesionario; esa puede ser una de sus carencias en el hipotético caso de que por algún motivo o emergencia hubiera de dárselas otro uso; pero en cualquier caso, responden ambas a las exigencias para las que se las creó, si bien ya se utilizan calados superiores. Finalmente un valor situado entre estos dos corresponde a un proyecto existente, que ha sido acogida su delimitación bajo el Área Funcional III; en él se plantean dos muelles, uno de 246,10 m y otro más reducido de 145,60 m, protegidos de los vientos del norte y del este por el dique de abrigo del A.F. IV, y de los del sur, por la espalda del dique de protección del A.F. I, lo que permite afirmar que su protección es importante; su valor alcanza los 66,97 €/m². El A.F. V dispone de doble espacio como se indicó anteriormente a los extremos de la zona de servicio; su bajo nivel de ocupación, tan solo en una parte de la zona norte, y por tanto su falta de infraestructuras a nivel genera, no permiten darle un valor más que de 28,13 €/m².

AUTORIDAD PORTUARIA DE ALMERÍA

VALORACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO

PUERTO DE CARBONERAS

GRAFICACIÓN DE VALORES DEL SUELO



6.8.- VALOR DEL AGUA DE LA ZONA DE SERVICIO

ZONIFICACIÓN DE LA LÁMINA DE AGUA.-

ZONA I.- AGUAS PROTEGIDAS

Se han delimitado las zonas de aguas protegidas, de acuerdo con su situación natural, de acuerdo con la O.M.O.P y U. de 30 de octubre de 1989, es decir:



ZONA I-A.- Dársena correspondiente al A.F. I, es decir protegidas por el dique de abrigo, y el dique de cierre de esta dársena.

Linda a tres vientos, norte, este y oeste, con terrenos de la dársena; al sur, con estos y con la embocadura.

ZONA I-B.- Dársena abarcada por las A.F. II, III, IV y respaldo del dique del A.F. I

Linda al norte y oeste con terrenos de la dársena; al sur, con el dique de la dársena anterior; al este, con el final del dique de cierre de la dársena y la embocadura.

ZONA II.- AGUAS NO PROTEGIDAS

Abarcan el resto de la zona de servicio, estando delimitadas en el plano adjunto, donde se plasma la transcripción que corresponde a la Orden del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo de 30 de octubre de 1989, por la que se modifican los límites de las aguas de los puertos de Almería y de Carboneras, y que se expresa en los siguientes términos, referidos al puerto de Carboneras: Son las aguas confinadas por el meridiano de la Torre del Rayo (Punta del Rayo), el paralelo del extremo septentrional de la isla de San Andrés, el tramo de costa que se extiende al sur de este paralelo, hasta la punta de Los

Muertos, y el paralelo de esta punta. Quedan excluidas las aguas correspondientes a la zona I, así como las aguas interiores al puerto pesquero de Carboneras.

El ya citado Art. 175 del R.D.L. 2/2010 de 5 de septiembre, determina que el valor de la lámina de agua se fijará 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 de forma geométrica obteniéndose espacios de lámina de agua perfectamente identificables sobre plano, pero difícilmente identificables en la práctica y complicados a la hora de imponer tasas por uso. En el presente caso la adaptación no crea problema alguno al dividirse el agua en dársenas físicamente identificables.

La Ley ofrece medios valorativos, y hace referencia a los terrenos, orlando el valor con los condicionantes de abrigo, profundidad y localización. Otra forma apta para valorar lámina de agua, podría partir del valor del suelo que la costea; planteando la hipótesis de que el espacio ocupado por el agua puede ser rellenado para transformarlo en suelo, cuyo valor se conoce, y considerar que el coste de la obra precisa para rellenar y hacer suelo, represente los gastos hipotéticos de transformación; resultaría que la diferencia entre el valor del suelo consolidado y el coste de establecimiento, sería el segundo factor sumatorio del conjunto, por lo que podría plantearse que:

Valor de Explanada = Coste de la obra + valor del suelo base.

El valor del suelo base, no sería otro que el del espacio en el que, (o sobre el que), ha de construirse la explanada, que no es otro que el volumen del agua desplazada, y que en superficie se ve representado por la denominada lámina de agua.

Debe optarse sin embargo, por la adopción de la normativa dictada por el ya mencionado R.D.L. 2/2011 tiene en cuenta las variables antes citadas, perfectamente idóneas para lograr unos valores adecuados a las necesidades portuarias.



Son también elementos a tener presente:

REFERENCIA AL TERRENO.- La cual tiene en cuenta las características portuarias presentadas por la propia explanada que sirve de código, para dar valor a la lámina de agua que carecería de él en otra situación.

CONDICIONES DE PROFUNDIDAD.- La cual se evalúa al considerar el calado de que dispone el frente de cada una de las explanadas, útil para atracar los buques o embarcaciones que hayan de hacer uso de estos muelles.

CONDICIONES DE ABRIGO.- Que se tienen en cuenta al considerar situada la lámina en la zona I y por tanto abrigada aunque en buena lógica con distintos grados de abrigo, o bien Zona II, que no está abrigada.

Algunos de estos criterios básicos, han sido ya considerados en la valoración del suelo con anterioridad, por lo que se considera que el valor de la lámina de agua se halla íntimamente ligado al valor del suelo; el ejemplo más palpable de esta interrelación, se da en el hecho de que la Ley considera la lámina de agua, dividida en dos zonas, la I como agua protegida, es decir, de alguna manera ligada al suelo, y la II como agua desprotegida; la primera es acreedora de ese estado de protección gracias a unas infraestructuras construidas por y para el puerto, que son utilizadas por él, como explanadas en algunas

ocasiones, como muelles en otras muchas, y como diques en el resto de los casos; pero siempre salvo algún caso excepcional como suelo, aunque su función principal sea la de protección de la aproximación y del atraque de los buques. En cualquier caso estos suelos, valga la expresión, han sido ya evaluados y valorados al considerar el valor del suelo, particularmente cuando se estudian las características portuarias.

Abundando en cuanto se ha expuesto anteriormente, el valor de la lámina del agua como medio de navegación, tiene valor en tanto cuanto es influida por los medios terrestres, y más cuanto estos más la abrazan o protegen, y en todo caso, cuanto más próxima se encuentran a ellos.

Como consecuencia de todo lo anterior, no parece muy necesario ser mas prolijo en argumentaciones que corroboren lo expuesto, por lo que sí puede hacerse la afirmación con toda rotundidad, de que el valor de la lámina de agua protegida, puede ser calculado siguiendo la normativa vigente, en función del valor del suelo que la costea; sin embargo, quedan dos cuestiones a resolver, la primera se refiere al valor de esa función; la segunda, la correlación entre distintos suelos muy próximos y una lámina de agua sencillamente uniforme respecto a ellos.

La primera cuestión viene resuelta por el uso y costumbre de las distintas Autoridades Portuarias así como por el propio organismo central Puertos del Estado; en efecto, existe un sentir general de que las aguas protegidas deben tener un valor situado aproximadamente en un entorno aproximadamente del 25% del valor del suelo; en ese espectro, van a quedar la mayoría de los valores de lámina de agua de la Zona I.

Queda la segunda cuestión. No parece que el espíritu del legislador, sea el de dividir las dársenas en una maraña de compartimentos que como de expuso con anterioridad, no son de mucha utilidad, por quedar muy claros sobre plano, pero bastante indefinidos materialmente sobre la lámina de agua. Esto aconseja unificar superficies afines de lámina de agua, de modo que representen una división racional y fácilmente apreciable, de modo



que su utilización no plantee conflictos fronterizos desde un punto de vista práctico, ni problemas económicos desde la perspectiva fiscal; la unificación por dársenas, parece un procedimiento razonable, que se va a adoptar; el caso del AG I-B es un ejemplo.

Respecto al valor de la lámina de agua no protegida, siempre se ha considerado en función del valor calculado para la protegida. Este valor, por experiencia, normalmente se calcula entre un 20% y un 30% del valor del anterior. Dada la considerable profundidad de las aguas de la zona II una elemental prudencia aconseja darles el valor mínimo de ambas, es decir el 20%. Siguiendo los anteriores criterios, este porcentaje se aplica sobre la media aritmética de todas las A. F. de la zona I, como queda de manifiesto en los cuadros siguientes.



AUTORIDAD PORTUARIA DE ALMERÍA

PUERTO DE CARBONERAS

NIVELES DE EVALUACIÓN PARA LA LÁMINA DE AGUA

REFERENCIA AL TERRENO

EQUIVALENCIAS EN PUNTOS DE EVALUACIÓN	
VALOR DEL SUELO EN €/ M2	EVALUACIÓN DE LA LÁMINA DE AGUA
>20.00	3,00
15.00 A 20.00	2,00
10.00 A 15.00	1,00
5.00 A 10.00	0,50
<5.00	0,25

CONDICIONES DE PROFUNDIDAD, CALADO DE MUELLES

PROFUNDIDAD	EVALUACIÓN
>= 18.00 m	3,00
14.0 m a 18.0 m	2,50
12.0 m 14.0 m	1,50
10.0 A 12.0 m	1,00
< 10.0 m	0,50

CONDICIONES DE ABRIGO

CARACTERÍSTICA	EVALUACIÓN
MÁXIMO ABRIGO:	3,00
ADECUADO:	2,00
DISCRETO:	1,00
DEFICIENTE:	0,50
MUY DEFICIENTE:	0,25

AUTORIDAD PORTUARIA DE ALMERÍA

VALORACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO

FICHA DE VALORACIÓN DE LA LÁMINA DE AGUA

PUERTO DE CARBONERAS

ZONA I.- AGUAS PROTEGIDAS

ÁREA FUNCIONAL: AG I - A (DÁRSENA DE HOLCÍN)

FICHA DE EVALUACIÓN

REFERENCIA EVALUATORIA	EVALUACIÓN
REFERENCIA AL TERRENO	2,516
CONDICIONES DE PROFUNDIDAD	2,097
CONDICIONES DE ABRIGO	<u>2,515</u>
TOTAL EVALUACIÓN:	7,128

VALOR DEL PUNTO DE EVALUACIÓN: 2,3723 €/m2

VALOR DE LA LÁMINA DE AGUA, ZONA I-A: 16,91 €/m2

CONCLUIDA RELEVANTE CON EL ORIGINAL
QUETE
El Subdirector General de Legitimación



AUTORIDAD PORTUARIA DE ALMERÍA

VALORACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO

FICHA DE VALORACIÓN DE LA LÁMINA DE AGUA

PUERTO DE CARBONERAS

ZONA I.- AGUAS PROTEGIDAS

ÁREA FUNCIONAL: **AG I - B** (AGUAS PERTENECIENTES A LA
DÁRSENA DE ENDESA, HASTA LA DE HOLCÍN)

FICHA DE EVALUACIÓN

<u>REFERENCIA EVALUATORIA</u>	<u>EVALUACIÓN</u>
REFERENCIA AL TERRENO	2,519
CONDICIONES DE PROFUNDIDAD	2,099
CONDICIONES DE ABRIGO	<u>2,518</u>
TOTAL EVALUACIÓN:	7,136

VALOR DEL PUNTO DE EVALUACIÓN: 2,3723 €/m2

VALOR DE LA LÁMINA DE AGUA, ZONA I - B: 16.93 €/m2

CONCUEPDA FÉLMENTE CON EL ORIGINAL
QUE SE HA A LA VISTA
El Subdirector General de Legislación



AUTORIDAD PORTUARIA DE ALMERÍA
VALORACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO

FICHA DE VALORACIÓN DE LA LÁMINA DE AGUA

PUERTO DE CARBONERAS

ZONA II.- AGUAS NO PROTEGIDAS

ÁREA FUNCIONAL: AG II

Por convenio generalmente aceptado, se calcula un valor para la lámina de agua exterior al puerto, es decir, aguas no protegidas, en un 20% del valor medio calculado para las distintas zonas protegidas, siempre que la cantidad obtenida, no sea superior a la zona de mas bajo valor de las protegidas, que no es el caso presente.

De acuerdo con este convenio, se obtiene:

<u>A. F.</u>	<u>VALOR</u>
AG I - A	16,91
AG I - B	16,93
VALOR MEDIO:	16,92

por lo que para esta zona, resulta :

VALOR DE LA LÁMINA DE AGUA. ZONA AG II: 3,38 €/m2



AUTORIDAD PORTUARIA DE ALMERÍA

VALORACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO

FICHA DE VALORACIÓN DE ÁREAS

PUERTO DE CARBONERAS

CUADRO RESUMEN DE VALORES

<u>ÁREA FUNCIONAL:</u>	<u>VALOR:</u>
<u>SUELO.-</u>	
I	66,20 €/m2
II	22,25 €/m2
III	66,97 €/m2
IV	66,99 €/m2
V	28,13 €/m2
<u>AGUA.-</u>	
AG I - A	16,91 €/m2
AG I - B	16,93 €/m2
AG II	3,38 €/m2

CONCORDA CON EL PLAN GENERAL
DE ORDENACIÓN URBANA
El Subdirector General de Ejecución



21 DIC 2012

7.- PROPUESTA DE ACTUALIZACIÓN DE VALORES

El Art. 177 del R.D.L. 2/2011 determina que "las valoraciones podrán revisarse para la totalidad de la zona de servicio y de los terrenos afectados a ayudas a la navegación cada cinco años y, en todo caso, deberán revisarse al menos cada 10 años." Poco más se puede añadir a esta afirmación, salvo que en la actual coyuntura, las variaciones que se producirán en los precios de suelo, cuando la economía se reactive, pueden conducir a situaciones incómodas a la hora de considerar el valor de las A.F.; esas variaciones coyunturales no deben alterar el valor del suelo, salvo que se aprecie una tendencia constante en un discreto periodo de años, porque puede ser que por pretender seguir los precios de suelo exterior, se vaya a remolque de las fluctuaciones, perdiendo la perspectiva de la tendencia.

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 pueda aplicar la actualización que correspondiese con la variación experimentada por el IPC, entre la fecha de cálculo de este documento, y la de aprobación de la Valoración.

Los datos aportados, son del mes del julio de 2.010, y a esa fecha deben ser considerados para cualquier actualización o valoración.

Almería, diciembre de 2.012

POR EPTISA

Fdo: Bernardo Rivero del Brío

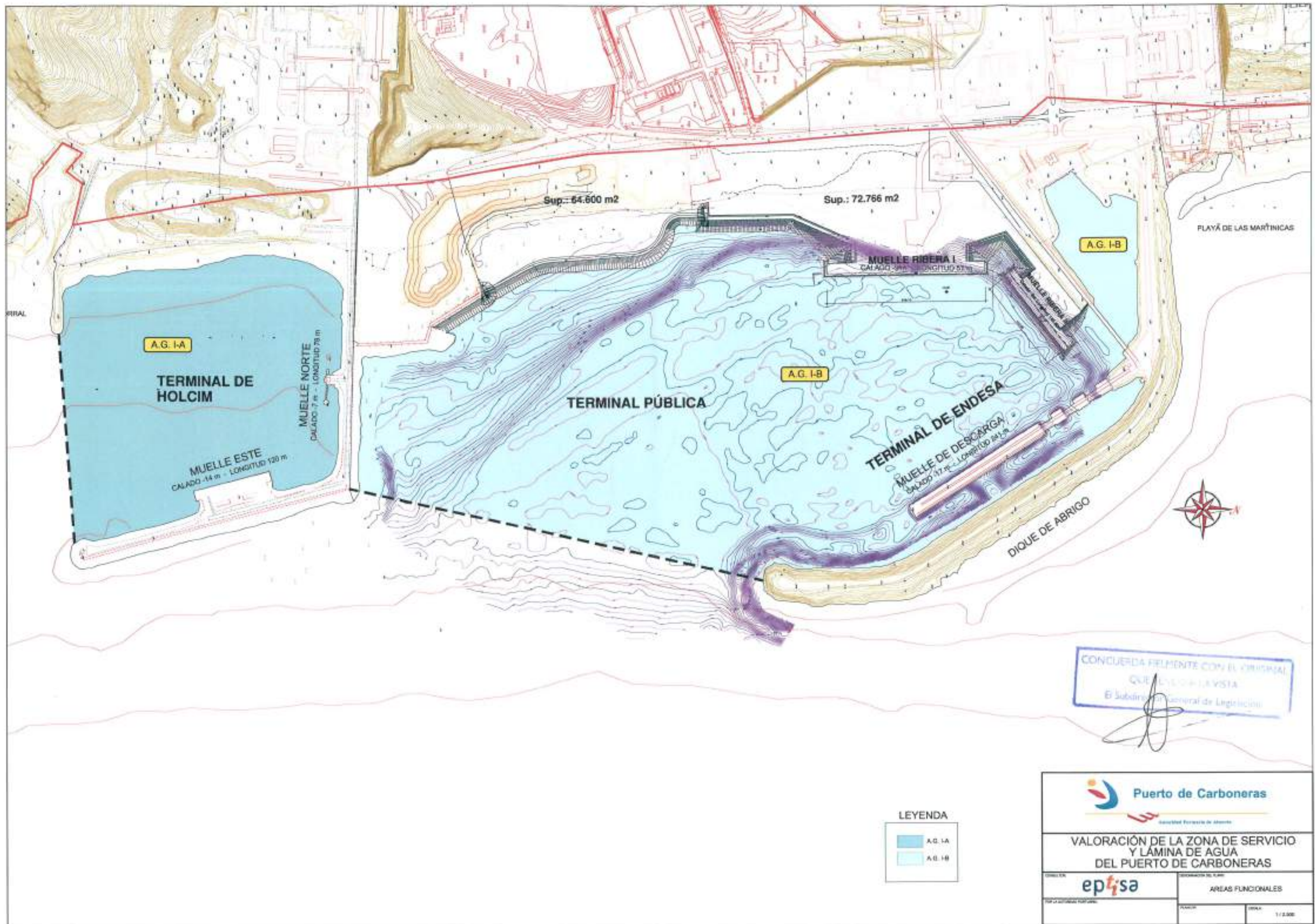
POR LA AUTORIDAD PORTUARIA

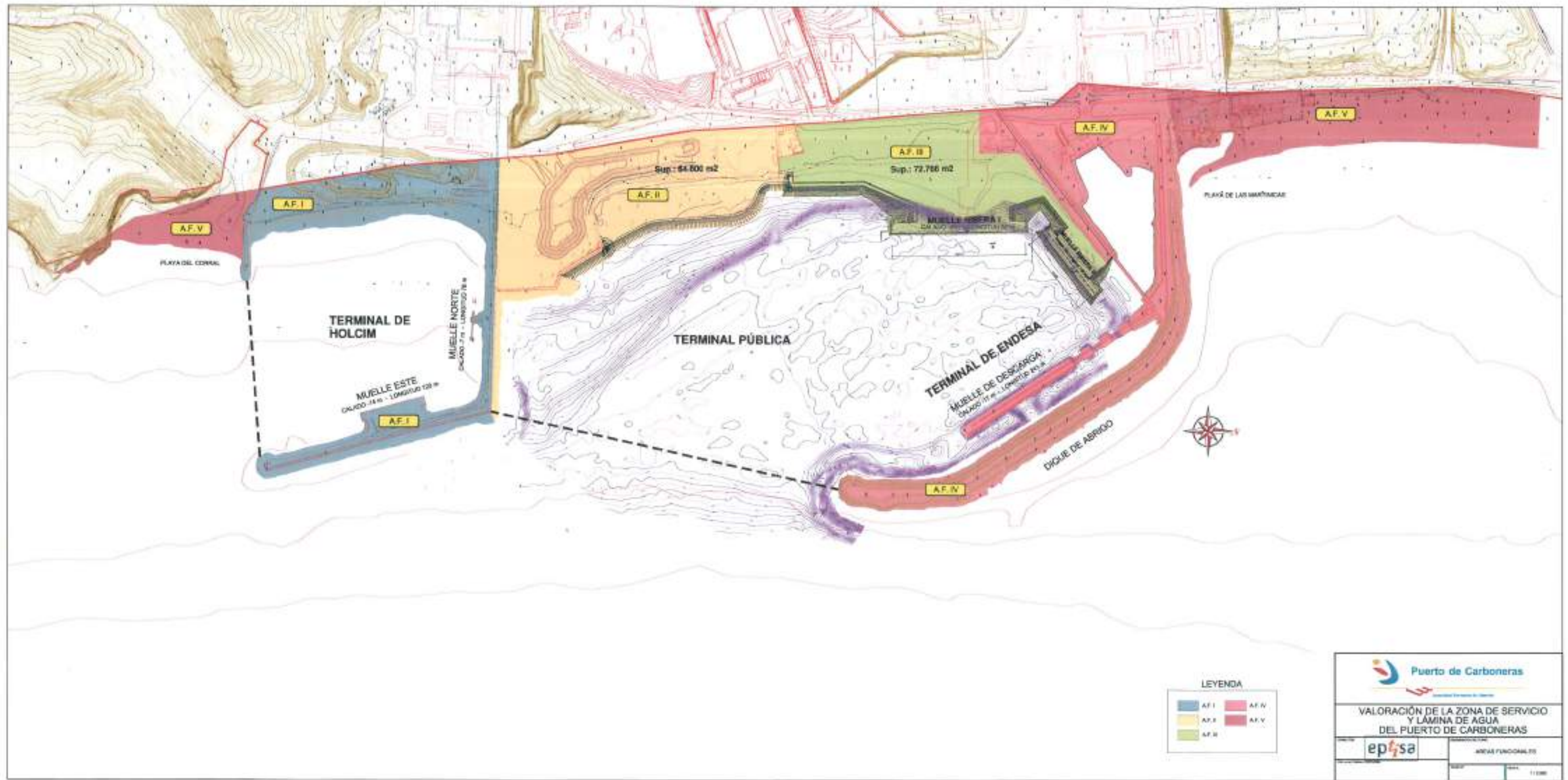
Fdo:



Autoridad Portuaria de Almería

21 DIC 2012





CONCUERDA FIELMENTE CON EL ORIGINAL
 QUE TIENGO A LA VISTA
 El Subdirector General de Legislación



PUNTA DE LOS MUERTOS

PARALELO 36° 57'

ZONA I

ZONA II

ISLA DE SAN ANDRES

CONCLUYEA FIELMENTE CON EL ORIGINAL
 QUETZALCAYUVA
 El Subdirector General de Leguación

ENFILACION A TORRE DEL RAYO

LEYENDA

- ZONA I
- ZONA II



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



AREAS DE AGUA. ZONA II

03

1 / 10 000