



**GENERALITAT
VALENCIANA**

**Conselleria d'Habitatge,
Obres Públiques i Vertebració
del Territori**

**PLAN ESPECIAL PARA
DESARROLLO DE LA ZONA DE
ACTIVIDADES LOGÍSTICAS
(ZAL) DEL PUERTO DE
VALENCIA**

**I.DOCUMENTACIÓN SIN EFICACIA
NORMATIVA**

**DOCUMENTO N° I. 4 ESTUDIO DE
VIABILIDAD ECONÓMICA Y MEMORIA
DE SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA.**

**DIRECCIÓ GENERAL D'OBRES PÚBLIQUES,
TRANSPORT I MOBILITAT**

NOVIEMBRE DE 2018





ÍNDICE GENERAL DEL PLAN ESPECIAL

I. DOCUMENTOS SIN EFICACIA NORMATIVA

I. 1. DOCUMENTACIÓN INFORMATIVA GRÁFICA

I. 2. MEMORIA DESCRIPTIVA Y JUSTIFICATIVA Y ESTUDIOS COMPLEMENTARIOS

I. 3. DOCUMENTO DE ANALISIS AMBIENTAL Y ESTUDIO DE INTEGRACIÓN
PAISAJÍSTICA

I. 4. ESTUDIO DE VIABILIDAD ECONÓMICA Y MEMORIA DE SOSTENIBILIDAD
ECONÓMICA

II. DOCUMENTOS CON EFICACIA NORMATIVA

II. 1. ORDENANZAS

II. 2. CATÁLOGO DE BIENES Y ESPACIOS PROTEGIDOS

II. 3. PLANOS DE ORDENACIÓN



**ÍNDICE DOCUMENTO Nº I. 4. ESTUDIO DE VIABILIDAD ECONÓMICA Y
MEMORIA DE SOSTENIBILIDAD ECONOMICA**

1. ANTECEDENTES	5
2. ESTUDIO DE VIABILIDAD ECONÓMICA	6
2..1. INTRODUCCIÓN ESTUDIO DE VIABILIDAD ECONOMICA	6
2..2. ASPECTOS GENERALES	6
2..3. SITUACION MERCADO INMOBILIARIO LOGÍSTICO NACIONAL	7
2..4. SITUACION MERCADO LOGISTICO EN EL ENTORNO GEOGRÁFICO DE VALENCIA	8
2..5. PRECIOS	8
2..6. HIPÓTESIS PARA LA ESTIMACIÓN DE LA VIABILIDAD ECÓNOMICA	9
2.6.1. CALENDARIO Y PRECIO COMPRA DEL SUELO	10
2.6.2. OTROS COSTES DE INVERSION Y GASTOS OPERATIVOS DE GESTION DEL PARQUE LOGISTICO	10
2.6.3. ABSORCION Y OCUPACIÓN	10
2.6.4. PRECIO RENTAS DE ALQUILER	12
2..7. DETERMINACION DE LA RENTABILIDAD ECONOMICA DEL PROYECTO	13
2..8. CONCLUSIONES.	14



3. MEMORIA DE SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA	15
3.1. INTRODUCCIÓN MEMORIA DE SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA	15
3.2. DETERMINACIÓN DE LOS GASTOS DE MANTENIMIENTO DE LA URBANIZACION	15
3.2.1. ASPECTOS GENERALES	15
3.2.2. MANTENIMIENTO INSTALACIONES ELÉCTRICAS Y ALUMBRADO	17
3.2.3. MANTENIMIENTO JARDINERIA Y RED DE RIEGO	17
3.2.4. LIMPIEZA DE VIALES Y SEÑALES	17
3.2.5. MANTENIMIENTO DE LA RED DE SANEAMIENTO	18
3.2.6. MANTENIMIENTO DE LA RED DE ABASTECIMIENTO DE AGUA	18
3.2.7. MANTENIMIENTO DEL CERRAMIENTO EXTERIOR	18
3.2.8. MEDICION DE CONSUMOS	18
3.2.9. CONSUMOS DE AGUA Y ELECTRICIDAD	19
3.2.10. VIGILANCIA	19
3.2.11. MANTENIMIENTO AREA RESERVA PATRIMONIAL	19
3.3. ESTIMACIÓN DE LOS INGRESOS CORRIENTES DE LA HACIENDA MUNICIPAL	21
3.3.1. INTRODUCCION	21
3.3.2. IMPUESTO DE BIENES INMUEBLES DE NATURALEZ URBANA	21
3.3.3. IMPUESTO SOBRE CONSTRUCCIONES INSTALACIONES Y OBRAS	23
3.4. IMPACTO EN LA HACIENDA MUNICIPAL: CONCLUSIONES	24



DOCUMENTO N° I.4. Y ESTUDIO DE VIABILIDAD ECONÓMICA Y MEMORIA DE SOSTENIBILIDAD

1. ANTECEDENTES

El artículo 43 LOTUP regula el contenido de los planes especiales, estableciendo el “estudio de viabilidad económica y memoria de sostenibilidad económica” como uno de los documentos que han de contener siempre que el mismo fuera necesario.

Por otro lado, el texto refundido de la Ley de Suelo (ROL 2/2008, de 20 de junio), establece las bases económicas y medioambientales del régimen jurídico, valoración y responsabilidad patrimonial de las Administraciones Públicas en materia de suelo.

Más concretamente, el artículo 15.4 relativo a la evaluación y seguimiento de la sostenibilidad del desarrollo urbano, establece: *"La documentación de los instrumentos de ordenación de las actuaciones de urbanización debe incluir un informe o memoria de sostenibilidad económica, en la que se ponderará en particular el impacto de la actuación en las Haciendas Públicas afectadas por la implantación y el mantenimiento de las infraestructuras necesarias o la puesta en marcha y la prestación de los servicios resultantes, así como la suficiencia y la adecuación del suelo destinado a usos productivos"*

En consecuencia, el presente Plan Especial incorpora el presente “Estudio de viabilidad y sostenibilidad económica” como parte de su documentación, cuyo objeto es, por un lado, la cuantificación económica aproximada de los costes de mantenimiento de la urbanización inherentes a la ejecución del desarrollo urbanístico de carácter lucrativo proyectado en el planeamiento pormenorizado, y por otro, el análisis de la viabilidad económica y financiera de la preservación del referido desarrollo urbanístico.

En definitiva, se trata de analizar las circunstancias de carácter económico en las que se plantea el desarrollo previsto, a fin de establecer la sostenibilidad económica de la actuación.



2. ESTUDIO DE VIABILIDAD ECONÓMICA

2.1 INTRODUCCIÓN ESTUDIO DE VIABILIDAD ECÓNOMICA

El estudio de viabilidad económica se recogió por primera vez con carácter general en el artículo 11 de la Ley 8/2013 de 26 de junio de rehabilitación, regeneración y renovación urbanas. Hoy se encuentra regulada en el artículo 22.5. del texto refundido de la Ley del Suelo y Rehabilitación Urbana y ha sido incorporada a legislaciones autonómicas posteriores como la Ley 5/2014, de 25 de julio, de la Generalitat, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje de la Comunitat Valenciana.

En el estudio de viabilidad económica que ahora se presenta, se focaliza la inversión que realizan los operadores particulares durante el proceso de transformación urbano acotando el análisis a la fase de ejecución y a los recursos privados

2.2 ASPECTOS GENERALES

La ZAL de Valencia es un **proyecto de desarrollo de una plataforma logística** multimodal con gran foco de carga marítima en un terreno, hoy en día urbanizado, de aproximadamente 683.000 metros cuadrados anexo al Puerto de Valencia.

La ZAL de Valencia se encuentra en un **enclave privilegiado para la logística**, ya que se conjugan aspectos difícilmente replicables en otras zonas:

- Conexión directa con el Puerto de Valencia (primer nodo logístico-marítimo del Mediterráneo). Es una **verdadera plataforma multimodal**, que permite la transferencia de mercancías entre múltiples modos de transporte, ya que se encuentra anexa a la **terminal ferroportuaria** del Muelle Príncipe Felipe del Puerto de Valencia (Noatum), a menos de un kilómetro de otras **terminales portuarias multimercancia (TCV-contenedores, VTE – automóviles, TEMAGRA-graneles, etc.)**
- Excelentes accesos a la red viaria nacional y autonómica de carretera y ferrocarril
- Ubicación muy cercana al núcleo urbano y de consumo de Valencia y a las principales zonas industriales productivas de la Comunitat Valenciana
- Distancia óptima para la distribución a escala nacional con destino a centros intensivos de consumo como Madrid, Zaragoza-Rioja-Navarra y el eje Murcia-Alicante

El conjunto de aspectos diferenciales y atractivos de la ZAL de Valencia ofrece una **ventaja competitiva a los importadores y exportadores** y/o a sus agentes logísticos en forma de **ahorro de costes, estimado en 7 por ciento** sobre el total de gastos de su cadena de suministro (desde origen internacional a destino local o viceversa).

El gran atractivo de la ZAL para agentes logísticos (clientes de la ZAL) genera además innumerables **efectos de creación de valor añadido para el conjunto de la sociedad** valenciana, como por ejemplo:

PLAN ESPECIAL PARA DESARROLLO DE LA ZAL DEL PUERTO DE VALENCIA



- Generación de puestos de trabajo directos de logística avanzada (estimado en más de dos mil seiscientos empleos directos y seis mil quinientos indirectos, una vez que la ZAL esté ocupada al 100 por cien)
- Mejora de la competitividad del tejido empresarial valenciano, en especial de las PYMEs, al aumentar la oferta de servicios logísticos de calidad
- Impulso de la actividad económica valenciana general y específica portuaria y consolidación de puestos de trabajo indirectos por la fidelización de la carga portuaria actual y captación de carga adicional

Los sanos efectos que un proyecto inmobiliario logístico de segunda línea portuaria tiene sobre la economía local han sido **verificados ya** gracias a las plataformas logísticas desarrolladas **en otros puertos de referencia internacional como Rotterdam, Amberes, Hamburgo o Barcelona.**

Por dichos motivos, la **ZAL de Valencia puede tener un alcance preferentemente nacional** (y en mucha menor medida internacional, regional o local), configurándose como alternativa inmobiliaria para los transitarios, operadores logísticos e importadores/exportadores comparable a desarrollos inmobiliarios logísticos de primer nivel como la ZAL de Barcelona, PLAZA de Zaragoza o los diferentes proyectos de los corredores del Henares (Azuqueca, Coslada...), del Este (Arganda...) y del Sur (Aranjuez, carretera de Toledo) de Madrid.

A pesar de esta vocación nacional, este estudio tiene en cuenta la situación del mercado inmobiliario logístico tanto en el conjunto de España como en el entorno geográfico de Valencia.

2.3 SITUACIÓN MERCADO INMOBILIARIO LOGÍSTICO NACIONAL

El mercado logístico español siguió mejorando hasta finales de 2016, después de la recuperación en 2015, según un estudio realizado por BNP Paribas Real Estate. El volumen de la inversión industrial y logística ha crecido un 58%, alcanzando una cifra récord anual de 1.050 millones de euros (frente a los 662 del ejercicio anterior). Se espera que la tendencia de crecimiento continúe en 2017

Asimismo, el informe señala que la demanda se ha mantenido fuerte en España. Después de un 2015 y un 2016 excelentes, el mercado español está volviendo a los niveles medios de actividad de los años previos a la crisis. Cada vez escasean más las oportunidades de activos logísticos disponibles y esto ha generado que estén surgiendo desarrollos de nuevos parques logísticos, en su mayoría a riesgo, pero también proyectos "llaves-en-mano" para operadores finales

2.4 SITUACIÓN MERCADO LOGÍSTICO EN EL ENTORNO GEOGRÁFICO DE VALENCIA

Consultoras Inmobiliarias de reconocido prestigio, advierten en sus informes anuales (ejercicio 2016) sobre la fuga de proyectos e inversiones en Valencia. La escasez de este tipo de parques logísticos ha provocado que varias demandas de mediana y gran superficie no hayan podido atenderse

PLAN ESPECIAL PARA DESARROLLO DE LA ZAL DEL PUERTO DE VALENCIA



y los clientes hayan buscado ubicaciones alternativas. La zona preferida de los arrendatarios es el entorno de Riba-roja y áreas como la de Manises por las conexiones con el aeropuerto, el puerto y la autovía de Madrid.

En su conjunto, el **stock** total de naves logísticas valencianas (ocupadas y libres) es de alrededor de **dos millones de metros cuadrados**, y la **tasa de disponibilidad actual es de aproximadamente del 9,2 por ciento**. La oferta disponible desocupada está alrededor de 184.000 metros cuadrados. Más de la mitad del stock logístico de Valencia se concentra en la zona Centro. Los polígonos de Manises, Ribarroja y Paterna son los que tienen índices de ocupación elevados y un alto nivel de absorción de la oferta disponible.

La absorción de la oferta por la demanda en Valencia varía según el año, pero en escenarios de no crisis se estima alrededor de cien mil metros cuadrados de naves por año. Teniendo en cuenta que las naves suelen ocupar entre un 50 y un 60 por ciento de las parcelas, **la absorción equivalente de parcelas logísticas en Valencia se situaría en aproximadamente 150.000 mil metros cuadrados/año**.

2.5 PRECIOS

Desde un punto de vista de precios, **la demanda y la falta de oferta han incrementado el precio de las rentas de las naves logísticas hasta un 25 por ciento**. Como se ha mencionado anteriormente, la escasez de producto de calidad (prime) ha sido la tónica predominante durante todo el año 2016.

La falta de entrega de naves nuevas y la casi obligada negociación a la que se han visto obligados muchos inquilinos cuyos contratos vencían en 2016 han provocado un significativo aumento de las rentas sobre todo del producto prime. En algunos casos se ha llegado a aumentos de hasta el 25 por ciento de la renta.

SUELO LOGÍSTICO

Niveles de precios (euro/metro cuadrado)



ZONA	VALENCIA/BENETÚSSER/ CATARROJA	AREA METROPOLITANA
Norte	150-200€	60-140€
Centro	180-250€	125-250€
Sur	125-300€	85-175€

NAVES

Niveles de renta (euros/metro cuadrado/mes)

ZONA	VALENCIA/BENETÚSSER/ CATARROJA	AREA METROPOLITANA
Norte	1,5-2,5€	1,5-2,5€
Centro	2-3€	2-4,25€
Sur 2-3	2-3€	2-4€

Fuente: Estudio situación Logística
Valencia, CBRE

2.6 HIPÓTESIS PARA LA ESTIMACIÓN DE LA VIABILIDAD ECONÓMICA

Entre las diversas opciones para acometer el proyecto en cuanto su modelo económico, se ha elegido a los efectos de este estudio, el esquema en el cual, VPI logística S.A. (empresa participada por la Autoridad Portuaria de Valencia), arrienda la superficie urbanizada a un Operador Privado quién de forma directa o indirecta construye la nave, mediante la formalización de un “derecho de superficie” en cada una de las parcelas objeto de negociación.

Este modelo presenta las siguientes ventajas:

- **Permite mantener un elevado control de las actividades realizadas en el parque logístico**, al ser VPI dueño del suelo y gestor de la comunidad de inquilinos, lo que garantiza la obtención de sinergias entre la ZAL y los accionistas de VPI (tráfico portuario, puestos de trabajo...).
- **La rentabilidad del negocio inmobiliario, es adecuada para operadores públicos**, ya que además de recuperar la inversión realizada se generan efectos inducidos de valor añadido

PLAN ESPECIAL PARA DESARROLLO DE LA ZAL DEL PUERTO DE VALENCIA



en la economía, en este caso vía la creación de puestos de trabajo, la fidelización de tráfico portuario y la generación de actividad económica adicional en el entorno portuario.

La viabilidad del proyecto en su conjunto viene determinada principalmente por: el calendario y el precio compra del suelo, los costes de gestión del parque logístico, la velocidad de absorción de la oferta por parte del mercado y el precio de las rentas de alquiler de los clientes finales.

Por tanto:

2.6.1. Calendario y precio compra del suelo:

Entre los ejercicios 2010 y 2017, VPI ha adquirido a SEPES (Entidad Pública Empresarial de Suelo) un total de 237.648,62 m2 de suelo urbanizado de área logística y se estima concluirá en el ejercicio 2020 su inversión en dicha área tal y como se muestra en el siguiente detalle.:

Año	m2	parcelas	Importe euros	euros/m2
Inicio-2017	237.648,62	G2-F2-B2-A1-B1-A2-A3	40.424.030,06	170,10
2020	68.976,43	A4-B4	11.732.890,74	170,10

2.6.2. Otros costes de inversión y gastos operativos de gestión del parque logístico.

- Se contemplan inversiones adicionales de 2 millones de euros en proyectos relacionados con la **mejora e inversión paisajística del recinto urbanizado** y 2,5 millones de euros en inversiones necesarias para el **acondicionamiento de la Senda de Llorca**.
- Así mismo, para la valoración del proyecto se ha tenido en cuenta una estimación de los gastos operativos de gestión en los que se incurrirá durante la vida del proyecto, que básicamente corresponden a costes de personal (promediados en 409 mil euros anuales) y una cantidad aproximada de otros de gastos generales (comercialización, marketing, impuestos, etc. promediados en 450 mil euros anuales.)

2.6.3. Absorción y Ocupación.

El grado de absorción de la superficie logística alquilable en Valencia se sitúa aproximadamente en 150.000 m2/año (fuente: CBRE). Se ha estimado para la ZAL de Valencia, una absorción de la superficie en 9 años, a una media anual de 37.000 m2 (ocupación máxima 95%). ZAL II, Barcelona, con una extensión idéntica, se ocupó al 100% en 9 años.

- La ocupación estimada asciende de forma de progresiva desde el 10% en 2018 hasta alcanzar un 95% del total en 2025. Se contempla un calendario de absorción más rápido durante los primeros cinco años que tienen en cuenta la situación actual de mercado logístico inmobiliario.



AÑO	OCUPACIÓN		ABSORCIÓN
	m2	%	m2
2016	-	0%	
2017	-	0%	
2018	30.797,68	10%	30.797,68
2019	92.393,04	30%	61.595,36
2020	153.988,40	50%	61.595,36
2021	230.982,59	75%	76.994,20
2022	246.381,43	80%	15.398,84
2023	261.780,27	85%	15.398,84
2024	278.878,50	90%	17.098,23
2025	294.371,75	95%	15.493,25
2026	294.371,75	95%	
2027	294.371,75	95%	

2.6.4. Precios rentas de alquiler



Se ha estimado una renta media de suelo urbanizado de 0,70€/m2/mes sobre por la cesión del uso de las parcelas, que crece a un ritmo de IPC estimado del 0,5%

Hipótesis conservadora si se analiza la serie histórica de la evolución de precios de los últimos 10 años (2005-2016) que presenta el siguiente resultado:

IPC	%
Mínimo	-1
Máximo	4,2
Mediana	1,9
Media	1,67

Se comprueba la incidencia de la renta del suelo estimada en la renta final de alquiler de la nave logística y que este precio está alineado con el mercado para lo que se tiene en cuenta los siguientes ítems:

i.El precio de mercado de las naves logísticas

Estimado en concordancia con referencias de mercado y la ubicación geográfica de la ZAL en 3,54€.

ii.El precio de construcción de la nave

Se estima un precio final de construcción de nave de (370€/m2).

El precio de construcción incluye los costes de urbanización interior, cimentación y compactación

iii.Una ocupación estándar de la parcela para instalaciones logísticas del 65 %.

iv.Una rentabilidad exigida por el inversor privado del 8%

DETERMINACION RENTA ALQUILER

Renta suelo	0,7 € /m2/mes	
Edificabilidad	65%	
Renta suelo imputable		1,08
Inversión Nave	370 € /m2	
Rentabilidad exigida por el inversor	8%	
Renta Nave		2,47
ALQUILER € M2/MES NAVE CONSTRUIDA		3,54

2.7 DETERMINACION DE LA RENTABILIDAD ECONOMICA DEL PROYECTO

PLAN ESPECIAL PARA DESARROLLO DE LA ZAL DEL PUERTO DE VALENCIA



Hay que señalar que en la elaboración del modelo se han seguido criterios conservadores puesto que además de la no contemplación de la participación en el negocio de construcción y alquiler de naves, con la renuncia a los ingresos que conlleva el mismo, tampoco prevé ingresos adicionales por la explotación del terciario.

Para determinar la viabilidad económica del proyecto en su conjunto la metodología utilizada calcula los diferentes flujos de caja de la empresa, antes de la toma de decisiones sobre la estructura financiera, para determinar el Cash Flow Operativo (CFO) a través de la suma de los flujos de caja de operaciones de inversión, necesidades operativas de fondos y fondos generados por la explotación en términos de beneficios antes de intereses, pero después de impuestos más amortizaciones.

Los Flujos de Caja del Negocio, que surgen al aplicar al modelo las hipótesis planteadas más arriba, son los siguientes:

FLUJOS DE CAJA NEGOCIO (CFO)	
AÑO	Millones de euros
2016	-40.424
2017	-5.626
2018	-1.721
2019	-843
2020	-14.042
2021	-2.724
2022	1.330
2023	1.484
2024	1.655
2025	1.820
2026	1.878
2027	1.886
VResidual	108.586

El CFO nos permite determinar la TIR del proyecto de inversión y tomar la decisión de acometerlo si la tasa de rentabilidad obtenida es la adecuada.

La TIR que se obtiene de los flujos estimados del proyecto es el 5,82%



2.8 CONCLUSIONES.

La TIR puede utilizarse como indicador de la rentabilidad de un proyecto: a mayor TIR, mayor rentabilidad; así, se utiliza como uno de los criterios para decidir sobre la aceptación o rechazo de un proyecto de inversión

Para ello, la TIR se compara con una tasa mínima o tasa de corte, el coste de oportunidad de la inversión. Si la tasa de rendimiento del proyecto - expresada por la TIR- supera la tasa de corte, se acepta la inversión; en caso contrario, se rechaza.

Como tasa de corte tomaremos la TIR exigida a las Autoridades Portuarias en la Ley 33/2010) y que es un 2,5%. Por lo tanto, la tasa de corte queda fijada en 2,5%.

Podemos concluir que el proyecto de la ZAL del Puerto de Valencia es económicamente viable, puesto ha quedado demostrado que la tasa obtenida por los flujos operativos del proyecto es superior en 3,32 puntos porcentuales que la tasa de corte, (5,82%-2,5%).

Conviene señalar que este informe de viabilidad económica ofrece resultados a los efectos exclusivos de este estudio, ya que como en cualquier otro estudio de esta naturaleza, están condicionados por el planteamiento de hipótesis que pueden variar significativamente con el paso del tiempo.



3. MEMORIA DE SOSTENIBILIDAD ECONOMICA.

3.1. INTRODUCCION

La presente “Memoria de sostenibilidad económica” en el contexto del planeamiento en el que se inserta ofrece datos y cifras estimativas resultado de un análisis global; pendientes, en todo caso, de una mayor y progresiva concreción que se opera en los documentos que acompañan al presente.

El presente Proyecto, en su carácter de documento de ordenación urbanística pormenorizada o de desarrollo, ofrece datos y cifras que se ajustan sensiblemente a la realidad económica, pero que deberán ser perfilados con la mayor exactitud, propia del nivel de trabajo, sobre cálculos y costes relacionados con la gestión de la referida ordenación urbanística.

Puesto que, el planeamiento ya ha sido ejecutado, aunque anulado posteriormente por sentencia judicial, y las obras de urbanización ya han sido efectuadas, se considera adecuado efectuar este análisis desde la perspectiva de la sostenibilidad de la actuación, incorporando únicamente aquellos ítems relacionados con su puesta en marcha y funcionamiento (gastos de conservación e ingresos relacionados).

3.2. DETERMINACIÓN DE GASTOS DE MANTENIMIENTO DE LA URBANIZACIÓN.

3.2.1. ASPECTOS GENERALES

Conviene recordar que la totalidad del territorio contemplado se encuentra urbanizado en la actualidad, así como, dotado de las infraestructuras necesarias para su explotación. Existen los viales de tráfico rodado, las aceras, las glorietas o rotondas para los cambios de sentido, los espacios de libre aparcamiento de vehículos, las redes de energía eléctrica (incluso los centros de transformación), las de alumbrado, telefonía, abastecimiento de agua y saneamiento.

Hay que resaltar que las llamadas infraestructuras básicas, viales y espacios libres o zonas verdes, redes de acometidas o saneamiento, componen ya en la actualidad un marco eficiente y completo que apenas necesita de pequeñas intervenciones puntuales para su mejor rendimiento y eficacia.

El objetivo de los servicios de mantenimiento es conseguir conservar unas instalaciones seguras, fiables y eficientes con el fin de garantizar su óptimo funcionamiento y alargar su vida útil. Se trata de mantener una oferta “excelente” de infraestructuras e instalaciones para la funcionalidad de empresas y operadores, evitando la degradación u obsolescencia técnica del polígono, de forma que las empresas que se instalen en el recinto realicen sus trabajos con los mayores niveles de calidad y seguridad.



Para la estimación de los gastos de mantenimiento se ha tenido en cuenta: un área logística y de servicios con una extensión aproximada de 339.000 m², donde está previsto destinar 211.000m², con una extensión media de unos 7.000 m² que ocuparan unas 30 naves industriales, la extensión de la red viaria con una superficie de 180.000 m² y zonas verdes que alcanzan los 86.000 m².

Se describe a continuación la distribución de las superficies urbanísticas de la actuación que sirve de base para el cálculo de la estimación de gastos de mantenimiento e ingresos municipales:

CUADRO DE MAGNITUDES	
-	
Area funcional	Superficie m2
Area Logística	307.977
Area Servicio Múltiples	32.014
Area Reserva para Realojos	33.672
Total USOS PRIVADOS	373.663
Zonas Verdes	85.286
Otros espacios	41.776
Total ESPACIOS LIBRES	127.062
TOTAL USOS DIFERENCIADOS	500.725
Red Viaria	181.140
TOTAL SUPERFICIE ORDENADA	681.865
Area Acceso Ferroviario	33.105
Superficie traza de la V-15	52.278
TOTAL SUPERFICIE ACTUACIÓN	767.428

Procede por tanto analizar en primer lugar, lo que se considera las cargas más relevantes para el sostenimiento de la urbanización que son las siguientes:



3.2.2. MANTENIMIENTO DE INSTALACIONES ELÉCTRICAS Y DE ALUMBRADO

Se trata de la prestación del servicio de mantenimiento eléctrico tanto en baja tensión (380 v) como en media tensión (20.000v) y el mantenimiento específico del alumbrado exterior constituido básicamente por báculos de 10m de altura.

Este servicio comprende tanto, tareas correctivas, consistentes en la reparación de todas las averías e incidencias del sistema (sustitución de lámparas, reparación de luminarias, ajuste del sistema de programación de encendido, etc.), cómo tareas preventivas (revisión periódica de cada uno de los elementos de las instalaciones) para evitar fallos o averías antes de que se produzcan.

Se estima un coste anual de mantenimiento de las instalaciones eléctricas y el alumbrado de 35.000€.

3.2.3. MANTENIMIENTO DE JARDINERÍA Y RED DE RIEGO

Este servicio comprende tanto las labores propias de jardinería como las de fontanería y electromecánica aplicables a la red de riego. Se trata de velar en todo momento por el buen aspecto de la zona ajardinada procurando realizar un adecuado mantenimiento ambiental en la zona.

El coste de este servicio anual se estima ascenderá anualmente a un importe de **15.000 €** y comprende, entre otras, las siguientes operaciones:

Operaciones de Frecuencia Mensual :

- Revisión de bocas de riego comprobando su funcionamiento
- Revisión de bombas y sistemas de seccionamiento de la instalación
- Revisión cuadro eléctrico de bombas de riego
- Revisión sistema de programación de riego.

Operaciones de Frecuencia Trimestral :

- Arrancado manual de malas hierbas
- Poda de arbustos para conseguir uniformidad del seto perimetral
- Plantado de nuevos árboles y arbustos.

3.2.4. LIMPIEZA DE VIALES Y SEÑALES

Se considera el servicio de limpieza de los viales de la zona mediante barredera mecánica, la retirada de los residuos y la limpieza de papeleras. También se incluye la limpieza y pintado parcial de la señalización vertical y horizontal sobre el vial.



Se han estimado los costes de este servicio teniendo en cuenta diferentes hipótesis de ocupación resultando los siguientes importes anuales:

- Servicio limpieza y señalización –Ocupación Final (del 50% al 100%) - **91.000€/año**
- Servicio limpieza y señalización – Ocupación Media (del 20% al 50%)- 46.000€/año
- Servicio limpieza y señalización- Ocupación Mínima (del 0% al 20%)-18.000€/año

3.2.5. MANTENIMIENTO DE LA RED DE SANEAMIENTO

Se trata de trabajo de mantenimiento de las redes pluviales y de aguas negras del recinto, mediante su revisión, limpieza y retirada a vertederos de sólidos. El coste de este servicio anual se estima ascenderá anualmente a un importe de **42.000 €** y comprende las siguientes operaciones:

Red de Pluviales

- Revisión del estado, limpieza con agua a presión y retirada a vertedero de solidos grandes en los pozos de registro
- Revisión del estado, limpieza con agua a presión y retirada a vertedero de solidos grandes en las arquetas

Red de Fecales

Revisión y retirada de solidos grandes en pozos de registro

Revisión y comprobación funcionamiento de las arquetas y retirada de solidos grandes a vertedero

Verificación funcionamiento bombas

3.2.6. MANTENIMIENTO DE LA RED DE ABASTECIMIENTO DE AGUA

Se estima un coste del servicio de mantenimiento de la red de agua de **3.000€** año y consistirá en la realización trabajos de comprobación diaria y ajuste mensual de los grupos de presión y bombeo, así como de las bombas centrífugas de las instalaciones. Se incluye también la revisión regular del estado de las redes de distribución y de los mecanismos eléctricos relacionados.

3.2.7. MANTENIMIENTO DEL CERRAMIENTO EXTERIOR

Se trata del mantenimiento del cerramiento exterior tanto de su muro perimetral como de la valla metálica montada sobre el muro. No se contemplan actuaciones que superen más allá de un 10% de pintado o adecuaciones de obra. La estimación del coste anual del mantenimiento de este servicio asciende a **5.000€**

3.2.8. MEDICIÓN DE CONSUMOS

Se trata del servicio de lectura de contadores de agua primordialmente, suponiendo que en la instalación habrá un contenedor general y un contador por cada una de las naves industriales. Se estima un coste anual para la prestación de este servicio de **8.500€**

PLAN ESPECIAL PARA DESARROLLO DE LA ZAL DEL PUERTO DE VALENCIA



3.2.9. CONSUMOS DE AGUA Y ELECTRICIDAD

Con una estimación de consumo anual de 4.200 horas/año, y considerando sistemas de ahorro de energía como apagado del 50% de las farolas a las 12 de la noche o reducción de flujo), se obtiene una energía total anual consumida de 632.100 kw, a un precio medio de energía de 0,11 € / Kwh resulta un coste anual de total de **70.000€**.

Con un consumo anual de 73 m3 de agua por cada 100 m2 de superficie, para un área de 85.000 m2 de zonas verdes, el consumo total de agua estimado, a un precio de 1,5€/m2 asciende a **93.000€**.

3.2.10. VIGILANCIA

Servicio de vigilancia 24 horas al día y 365 días al año que se realiza en la entrada del recinto y en todo el ámbito delimitado por el 'Proyecto de Reparcelación Voluntaria de la Unidad de Ejecución UE-1 del sector único delimitado por el Plan especial modificativo del Plan general de Valencia para el desarrollo de la zona de actividades logísticas'.

Como se ha explicado, el recinto se encuentra urbanizado y cuenta con mobiliario urbano instalado (luminaria, papeleras, señalítica, etc...), si bien, no está ocupado todavía por empresas debido a la situación actual del procedimiento urbanístico de la actuación, resulta por tanto conveniente el mantenimiento del servicio 24 h en el recinto, puesto que su ausencia produciría daños a la parcela urbanizada por previsibles robos y posibles asentamientos.

Se estima un coste anual para la prestación del Servicio de Vigilancia de **140.000€** anuales.

3.2.11. MANTENIMIENTO AREA DE RESERVA PATRIMONIAL

El Plan Especial de la Senda de Llorca y su Entorno aprobado en febrero de 2006 por resolución del Conseller de Territorio y Vivienda, tiene como objeto la protección y preservación patrimonial de los elementos de interés cultural y paisajístico existentes a lo largo de la denominada Senda de Llorca y la mejora de las condiciones ambientales de su entorno para preservar mejor el patrimonio a proteger.

Así mismo, la Ordenación del presente Plan Especial para desarrollo de la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) del Puerto de Valencia, contempla una serie de actuaciones de mejora de la integración paisajística del ámbito con el entorno y de la conexión del carril bici, a través de una serie de actuaciones.

En relación al carril bici está prevista la creación de un nuevo tramo de carril bici que conecte el ámbito comprendido entre las viviendas ejecutadas en la zona norte de la actuación y el de la ZAL propiamente dicho, el trazado existente y el futuro Parque de Nazaret, previsto por el Ayuntamiento y la Autoridad Portuaria de Valencia.



Por esta razón se prevé la creación de una zona ajardinada, así como el mantenimiento y conservación de la misma para que pueda perdurar en el tiempo la belleza de estos jardines.

Los gastos derivados del mantenimiento y conservación de zonas verdes de la Senda de Llorca y su entorno, se estima ascenderán anualmente a un importe de **62.000€**. y comprende las principales actividades a realizar, que son las siguientes.

- Siega de praderas.
- Poda y recorte de árboles y arbustos
- Abonado
- Tratamientos fitosanitarios
- Labores de entrecavado
- Desbroce y eliminación de malas hierbas
- Limpieza y retirada de elementos extraños
- Riego de pradera, árboles y palmeras.
- Mantenimiento y conservación de las instalaciones de riego.

Así pues, el coste total por los gastos de mantenimiento y conservación de la urbanización que incluye todas las partidas descritas anteriormente y que se resumen a continuación evidencian un importe anual de **533.500€**

VIGILANCIA Y SEGURIDAD	140.000,00 €
MANTENIMIENTO DE INSTALACIONES ELÉCTRICAS Y DE ALUMBRADO	35.000,00 €
MANTENIMIENTO DE JARDINERÍA Y RED DE RIEGO	15.000,00 €
LIMPIEZA DE VIALES Y SEÑALES	91.000,00 €
MANTENIMIENTO DE LA RED DE SANEAMIENTO	42.000,00 €
MANTENIMIENTO DE LA RED DE ABASTECIMIENTO DE AGUA	3.000,00 €
MANTENIMIENTO DEL CERRAMIENTO EXTERIOR	5.000,00 €
MEDICION CONSUMOS	8.500,00 €
CONSUMOS AGUA Y ELECTRICIDAD	132.000,00 €
ÁREA DE RESERVA PATRIMONIAL	62.000,00 €
TOTAL	533.500,00 €



3.3. ESTIMACIÓN DE LOS INGRESOS CORRIENTES DE LA HACIENDA PUBLICA MUNICIPAL.

3.3.1. INTRODUCCION

Una vez cuantificados los costes de mantenimiento por la puesta en marcha de la urbanización, corresponde, previamente a la evaluación final del impacto de la actuación en la hacienda pública municipal, la estimación de los ingresos municipales derivados de los principales tributos locales, evaluados en función de los escenarios previsibles de ocupación hasta que se encuentren terminadas las edificaciones que la actuación comporta.

A estos efectos la evaluación de los ingresos corrientes se referirá al importe de aquellos tributos y licencias municipales, directamente relacionados con la actividad inmobiliaria: el Impuesto de Bienes Inmuebles (IBI), el Impuesto de Construcciones y Obras y la Licencia de Obras y Medioambiental otorgada por el ayuntamiento.

3.3.2. IMPUESTO DE BIENES INMUEBLES DE NATURALEZA URBANA

Se trata de la principal fuente de ingresos del ayuntamiento y el recurso más estable. Los ingresos municipales por este concepto dependen del valor de los inmuebles urbanos.

La estimación directa de los ingresos que pueden derivarse de los diferentes inmuebles resultantes de la actuación urbanizadora permite mejorar el análisis de la sostenibilidad, al recoger las consecuencias fiscales de la toma de decisiones urbanísticas.

La estimación de los ingresos municipales se realiza a partir de dos variables: la base imponible y el tipo de gravamen.

La base imponible del Impuesto de Bienes de Naturaleza Urbana es el valor catastral que se determina mediante las Ponencias de Valores. De acuerdo a la información catastral disponible el valor catastral unitario del m² de suelo urbanizado se eleva a **65,57** euros.

El tipo de gravamen a aplicar a la base imponible anterior para el cálculo de la cuota íntegra viene a definido en la Ordenanzas Fiscales Municipales y representa un **0,7550%**

La cuota resultante para una superficie urbanizada para usos logísticos de 339.990 m² ascenderá a **172.771,94 euros**, cuyo detalle se muestra a continuación:



AÑO	Parcela	m2 suelo	Valor Catastral €/m2	tipo	ibi suelo €/año
2010	G2	33.504,07	65,57	0,78%	17.025,68
	F2	24.862,89	65,57	0,78%	12.634,51
	B2	39.600,65	65,57	0,78%	20.123,76
2011	A1	38.301,04	65,57	0,78%	19.463,34
2017	B1	32.297,78	65,57	0,78%	16.412,68
	A2	34.070,09	65,57	0,78%	17.313,31
	A3	36.363,84	65,57	0,78%	18.478,92
2020	A4	31.842,50	65,57	0,78%	16.181,32
	B4	37.133,93	65,57	0,78%	18.870,26
	C2+D2+E2	32.013,35	65,57	0,78%	16.268,14
	TOTALES	339.990,14			172.771,94

En cuanto a los ingresos obtenidos por la aplicación del impuesto sobre bienes inmuebles a las edificaciones existentes en el recinto urbanizado, se ha utilizado para el cálculo del valor catastral de la construcción la siguiente formula:

$$\text{Valor Construcción} = ((\text{M.B.C.} \times \text{coeficiente de actualización}) \times \text{Tipología} \times \text{Categoría} \times \text{Antigüedad} \times \text{estado de conservación})$$

Donde:

M.B.C. es el módulo básico de construcción. El Ayuntamiento de Valencia tiene publicado que el M.B.C. es de 650 €/m2, el coeficiente de actualización para 2017 es 1,04 y el coeficiente relacionado con la tipología de inmueble se corresponde a su uso y es 0,50. lo que arroja un valor unitario de construcción a efectos de la aplicación del impuesto de 338€.

Al multiplicar este valor unitario de 338€ por los m2 construidos en el área urbanizada y por el tipo de gravamen del impuesto (0,78%) se obtienen unos ingresos total anuales por el Impuesto de Bienes Inmuebles correspondiente a las edificaciones de **725.435,51 euros**



Parcela	m2 suelo	m2 construidos/ m2 parcela	m2 vuelo	vconstr. Unitario	tipo	ibi vuelo €/año
logísticas	307.976,79	0,6000	211.426,07	338,00	0,78%	557.403,68
	m2 techo	construidos/ m2 techo				
servicios	70.817,03	0,9000	63.735,33	338,00	0,78%	168.031,83
TOTALES			275.161,40	338,00	0,78%	725.435,51

3.3.3. IMPUESTO SOBRE CONSTRUCCIONES INSTALACIONES Y OBRAS.

La base imponible del impuesto está constituida por el coste real y efectivo de la construcción, instalación u obra, entendiéndose por tal, a estos efectos, el coste de ejecución material de aquélla

En esta actuación está prevista sobre una superficie de uso logístico 307.976,69 m2 suelo, la construcción de naves, para transitarios, operadores logísticos o distribuidores que requieren una ocupación media de la parcela del 68,65%.

También se contempla el desarrollo de un área de servicios sobre una parcela de una extensión de 32.013.35 m2 para los usuarios del polígono que contará con 70.817,03 m2 de techo.

La cuota de este impuesto será el resultado de aplicar a la base imponible el tipo de gravamen.

El tipo de gravamen de acuerdo a la Orden Reguladora del Impuesto del Ayuntamiento de Valencia es el 3 % de la base imponible

Para la evaluación del importe total a ingresar por la hacienda pública municipal por este impuesto, se estima un coste de construcción/m2 de suelo ocupado por naves logísticas de 370,00€, un coste de 60€/m2 para el acondicionamiento de la parcela logística y un coste constructivo unitario aproximado para los edificios de servicios de 740,00€/m2techo.

De todo lo anterior resulta un importe total a ingresar por el Ayuntamiento por este tributo de **4.407.186,42€** cuyo detalle se muestra a continuación.



Parcela	m2 suelo	m2 construidos/ m2 parcela	euros /m2 construido	m2. urbanización/ m2 parcela	euros /m2 urbanizado	ICIO/ euros
G2	33.504,07	0,6865	370,00	0,3135	60,00	274.212,39
F2	24.862,89	0,6865	370,00	0,3135	60,00	203.489,08
B2	39.600,65	0,6865	370,00	0,3135	60,00	324.109,54
A1	38.301,04	0,6865	370,00	0,3135	60,00	313.472,95
B1	32.297,78	0,6865	370,00	0,3135	60,00	264.339,57
A2	34.070,09	0,6865	370,00	0,3135	60,00	278.844,95
A3	36.363,84	0,6865	370,00	0,3135	60,00	297.618,03
A4	31.842,50	0,6865	370,00	0,3135	60,00	260.613,35
B4	37.133,93	0,6865	370,00	0,3135	60,00	303.920,79
	m2 techo	m2 construidos/ m2 techo	euros /m2 construido			
C2+D2+E2	70.817,03	0,9000	740,00			1.886.565,79
TOTALES						4.407.186,42



3.4. IMPACTO DE LA ACTUACIÓN EN LA HACIENDA MUNICIPAL: CONCLUSIONES

La legislación estatal (artículo 15 TRLS) y la autonómica (artículo 30 LOTUP) exigen se pondere el impacto de la actuación en las haciendas públicas afectadas por la implantación y mantenimiento de las infraestructuras necesarias y la puesta en marcha, en su caso, de nuevos servicios que sea necesario prestar como consecuencia de dicha nueva implantación.

En el presente caso decir que ya ha quedado justificado que nos encontramos ante una actuación urbanística atípica caracterizada por la circunstancia de que las obras de urbanización se han llevado a cabo en base a un planeamiento que ha sido declarado nulo, con lo que no va a darse en el presente caso una actuación propiamente dicha de gestión.

Respecto de las infraestructuras existentes ha quedado acreditado también que no es necesario alterar de forma sustancial las mismas (ya están ejecutadas), sin perjuicio de que se asumen con cargo a la actuación todos aquellos gastos derivados de la implementación de aquellas, por lo que no se da ninguna incidencia sobre las haciendas públicas.

Por último, en lo que atañe a los servicios municipales, decir que la ser un polígono de uso industrial no se genera un incremento de servicios básicos (por ejemplo, mayores reservas para suelo educativo) al no producirse un aumento de población. Respecto de otro tipo de servicios (por ejemplo, la recogida de basuras) se aplicará, como no podría ser de otro modo, lo establecido en las Ordenanzas Municipales que regulen el servicio, con lo que no existe un recargo sobre la Hacienda municipal.

No se considera significativos el incremento que puede conllevar la actuación en la propia estructura de la Administración municipal, no siendo relevante a este respecto el incremento de carga de trabajo en la plantilla de funcionarios municipales (podría discutirse la necesidad de ampliar la plantilla de policía local para reforzar la vigilancia, pero dado que se trata de una actuación adyacente al recinto portuario y su escasa incidencia en el conjunto del municipio no lo consideramos relevante).

Sí existe un incremento en lo que respecta a los ingresos como, por ejemplo, los relativos a la tasa por licencia de obras y licencia ambiental, así como en los impuestos relativos a la construcción (Impuesto de Construcciones, Instalaciones y Obras) o sobre las ocupaciones de suelo y vuelo (Impuestos sobre Bienes Inmuebles) que redundarán en un saneamiento de las arcas municipales.

A la vista de los datos aportados, y considerando que la obra de urbanización ya está totalmente ejecutada y que una vez regularizada la situación legal de la actuación (incidencia que ha dificultado sobremanera la venta de parcelas), sin que se prevean mayores gastos de los ya soportados, visto el balance entre gastos e ingresos que pueden llegar a producirse, queda acreditado que la presente actuación es sostenible económicamente, puesto que la estimación de los ingresos municipales anuales **898.207,45€**, supera ampliamente el importe de los costes anuales de mantenimiento de la misma **533.500,00€**, tal y como puede observarse en cuadro resumen adjunto:



Parcela	m2 suelo	ibi suelo €/año	ibi vuelo €/año	TOTAL INGRESOS MUNICIPALES	TOTAL GASTOS MANTENIMIENTO	
G2	33.504,07	17.025,68	60.638,63	77.664,31	VIGILANCIA Y SEGURIDAD	140.000,00
F2	24.862,89	12.634,51	44.999,06	57.633,57	INSTALACIONES ELÉCTRICAS Y ALUMB	35.000,00
B2	39.600,65	20.123,76	71.672,76	91.796,53	JARDINERÍA Y RED DE RIEGO	15.000,00
A1	38.301,04	19.463,34	69.320,62	88.783,96	LIMPIEZA DE VIALES Y SEÑALES	91.000,00
B1	32.297,78	16.412,68	58.455,38	74.868,07	RED DE SANEAMIENTO	42.000,00
A2	34.070,09	17.313,31	61.663,07	78.976,38	RED DE ABASTECIMIENTO DE AGUA	3.000,00
A3	36.363,84	18.478,92	65.814,50	84.293,42	CERRAMIENTO EXTERIOR	5.000,00
A4	31.842,50	16.181,32	57.631,38	73.812,70	MEDICION CONSUMOS	8.500,00
B4	37.133,93	18.870,26	67.208,28	86.078,53	CONSUMOS AGUA Y ELECTRICIDAD	132.000,00
C2+D2+E2	32.013,35	16.268,14			ÁREA DE RESERVA PATRIMONIAL	62.000,00
	m2 techo					
C2+D2+E2	70.817,03		168.031,83	184.299,97		
TOTALES		172.771,94	725.435,51	898.207,45	TOTAL	533.500,00

Finalmente, y a mayor abundancia, resulta conveniente destacar, el importe adicional de 4.407.186,42 euros a ingresar por la hacienda pública local por el impuesto sobre construcciones, sobre la totalidad de las naves edificadas que colmatarían la superficie logística de la ZAL del Puerto de Valencia, tal y como se menciona en el apartado 3.3.3. de este informe.

Valencia, noviembre de 2018

JOSE MARIA LANGA CARDONA
Director Económico-Financiero



Firmado por 22531082Y JOSE MARIA LANGA (R: A96371380) el día 26/11/2018 con un certificado emitido por AC Representación



**GENERALITAT
VALENCIANA**

Conselleria d'Habitatge,
Obres Públiques i Vertebració
del Territori

DIRECCIÓ TERRITORIAL DE VALÈNCIA
Servei Territorial d'Urbanisme

PROP I
C/ Gregorio Gea, 27
46009 - VALÈNCIA
Tel. 012

DILIGENCIA

Carlos Aubán Nogués, en calidad de secretario de la Comisión Territorial de Urbanismo de Valencia, hace constar que el presente documento ha sido aprobado definitivamente por resolución de la consellera de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio, de fecha 29 de noviembre de 2018.