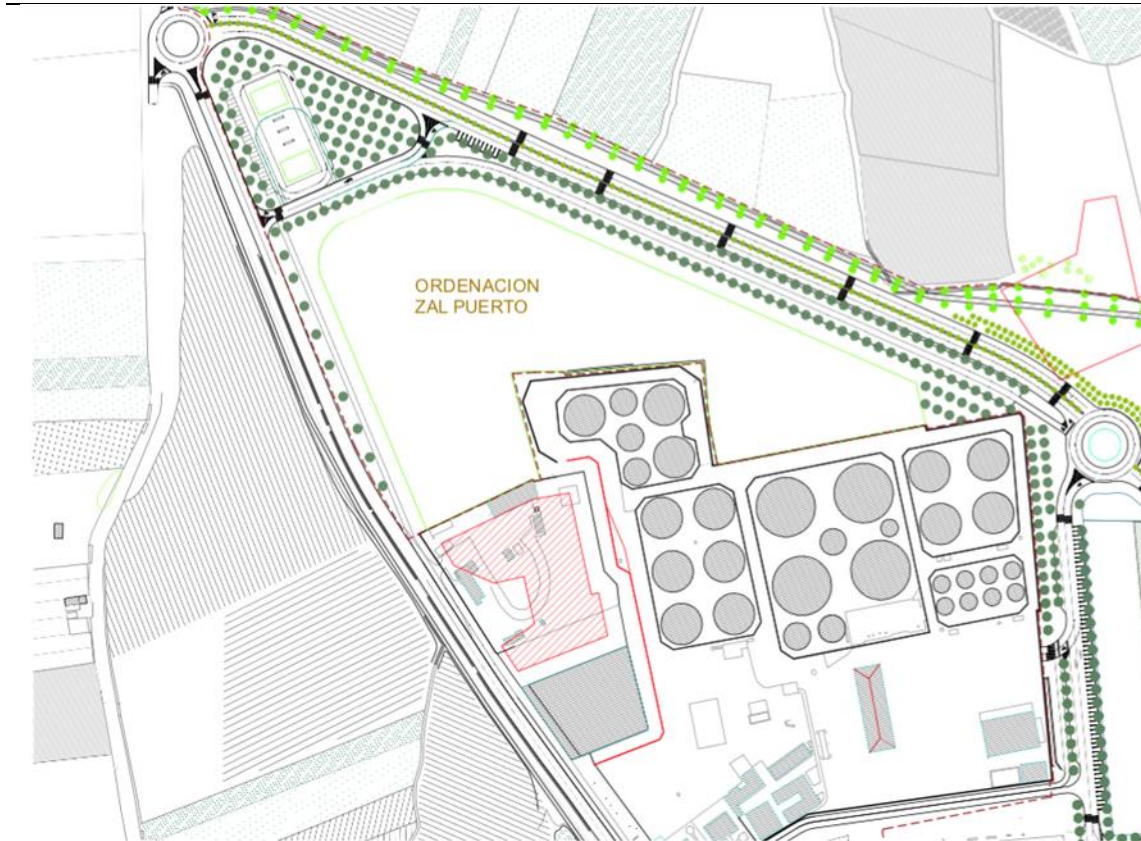


---

# ESTUDIO DE DETALLE PARCELA P-15 ZONA ACTIVIDADES LOGÍSTICAS AUTORIDAD PORTUARIA DE MOTRIL

---



---

**ABRIL 2023**



## ÍNDICE

### MEMORIA

1.	OBJETO	3
2.	SITUACIÓN Y ÁMBITO DE ACTUACIÓN	4
3.	INICIATIVA Y LEGITIMACIÓN	7
4.	ANTECEDENTES Y SITUACIÓN URBANÍSTICA ACTUAL	7
4.1.	Planeamiento vigente	7
4.2.	Determinaciones Ley de Puertos	8
4.3.	Previsiones de Ordenación ZAL Portuaria	10
5.	NORMATIVA URBANÍSTICA DE APLICACIÓN	12
6.	SOLUCIÓN PROPUESTA	18
6.1.	Definición de Volúmenes	19
6.2.	Alineación de Parcela	20
6.3.	Área de Movimiento. Alineaciones, Retranqueos y Separaciones	21
6.4.	Ocupación máxima en planta	23
6.5.	Rasante Interior de Parcela	23
6.6.	Alturas Máximas	23
6.7.	Condiciones Estéticas	24
6.8.	Tratamiento del Espacio público en fachada	24
7.	JUSTIFICACIÓN DE LA PROPUESTA	25
7.1.	Plan General. Determinaciones P.G.O.U.	25
7.2.	Cumplimiento Ley 7/2021, de 2 de diciembre, de impulso para la Sostenibilidad del territorio de Andalucía (LISTA)	27
7.3.	Justificación de la Accesibilidad.	28

## **PLANOS**

1. Situación e Identificación de Parcelas.
2. Usos, Gestión y Alineaciones según P.G.O.U.
3. Levantamiento Topográfico Georreferenciado.
4. Estado Actual. Entorno.
5. Área de Movimiento. Alineaciones y Retranqueos.
6. Propuesta de Implantación.
7. Aproximación a la imagen Final

## **ANEXO**

- A1. Resumen Ejecutivo

## MEMORIA

### 1. OBJETO

Se redacta el presente Estudio de Detalle sobre parcela de uso industrial, emplazada en la Zona de Actividades Logísticas (en adelante, ZAL) del puerto de Motril, en su lado oeste que linda con la denominada Avenida Nuestra Señora de la Cabeza (conocida como Carretera del Puerto).

Es objeto de dicho instrumento definir las condiciones particulares de la ordenación urbanística pormenorizada de esta singular parcela, al encontrarse en el límite de contacto “Puerto-Ciudad”, persiguiendo compatibilizar las directrices de la ordenación municipal con la del Sistema General Portuario y, especialmente, con la funcionalidad de la explotación industrial pretendida en dicha parcela, además de definir sus parámetros urbanísticos particulares en atención a su uso pormenorizado (de gran industria) conforme a las determinaciones del P.G.O.U. vigente y en ausencia de instrumento de planeamiento propio (Plan Especial) en la ZAL portuaria.

El Estudio de Detalle establece las alineaciones interiores y justifica los volúmenes resultantes de la edificación que se pretende implantar, conforme a las determinaciones fijadas por el Plan General de Ordenación Urbanística vigente de dicha ciudad (P.G.O.U. 2003), y con arreglo a las directrices de ordenación existentes en el entorno del encuentro de la ZAL del Puerto con la Ciudad.

Se justifica, igualmente, en el Estudio de Detalle, el cumplimiento de las determinaciones establecidas para la calificación de aplicación (Gran Industria) sobre la parcela delimitada dentro de la ZAL en la confluencia con la Carretera del Puerto, teniendo presentes las condiciones existentes en las inmediaciones del suelo urbano consolidado donde se emplaza, como son las derivadas de la colindancia con parcelas de suelo urbano industrial exteriores a la ZAL o el tratamiento de la alineación con la carretera del Puerto, respetando las directrices de ordenación prefijadas tanto por el planeamiento municipal como por la planificación de la Autoridad Portuaria de Motril.

En suma, este instrumento de planeamiento tiene la finalidad de definir los volúmenes de la edificación industrial a desarrollar en el interior de la parcela delimitada dentro de la ZAL portuaria y con fachada a la Carretera del Puerto, estableciendo las alineaciones interiores y exteriores, retranqueos obligatorios, ocupación, rasantes interiores y la definición física y material de los espacios que habrán de destinarse a uso público en consonancia con el entorno Puerto-Ciudad de su emplazamiento, justificando el cumplimiento de las determinaciones y directrices de aplicación.

## 2. SITUACIÓN Y ÁMBITO DE ACTUACIÓN

El ámbito de actuación se corresponde con la parcela denominada P-15 de la Zona de Actividades Logísticas del Puerto de Motril (ZAL) que se emplaza en el encuentro de la ZAL con la denominada Carretera del Puerto o Avenida Nuestra Señora de la Cabeza, que une la ciudad de Motril con el Puerto y las playas.

La parcela de referencia tiene una superficie de 20.612m<sup>2</sup> tomando la delimitación hasta la línea de acera que la separará de la calzada, encontrándose incluida en la zona de servicio del Puerto, siendo parte de la Zona de Actividades Logísticas del Puerto (ZAL) e incluyéndose dentro de la parcela catastral 4046409VF5644E0001ZA que delimita toda la ZAL portuaria de superficie total, según Catastro, de 279.314m<sup>2</sup>.

La parcela de referencia se emplaza en la esquina de encuentro del Vial de Acceso a la ZAL con la Carretera del Puerto (Avenida Nuestra Señora de la Cabeza) y queda descrita de la siguiente manera:

**Parcela P15.1:** Parcela de suelo incluido en la Zona de Actividades Logísticas del Puerto de Motril (ZAL) con calificación urbanística según PGOU vigente de Sistema General Portuario de uso Gran Industria, con una superficie de **20.612m<sup>2</sup>** y que queda delimitada por los siguientes linderos: Norte, con el vial de acceso a la ZAL desde la Carretera del Puerto; Este con Resto Parcela P15 de la ZAL portuaria y Compañía Logística de Hidrocarburos (CLH); Sur, con la Parcela de CLH y Parcela Industrial de Suelo

Urbano Consolidado; Oeste, con Avenida Nuestra Señora de la Cabeza (Carretera del Puerto).

Topográficamente, el ámbito es prácticamente plano.

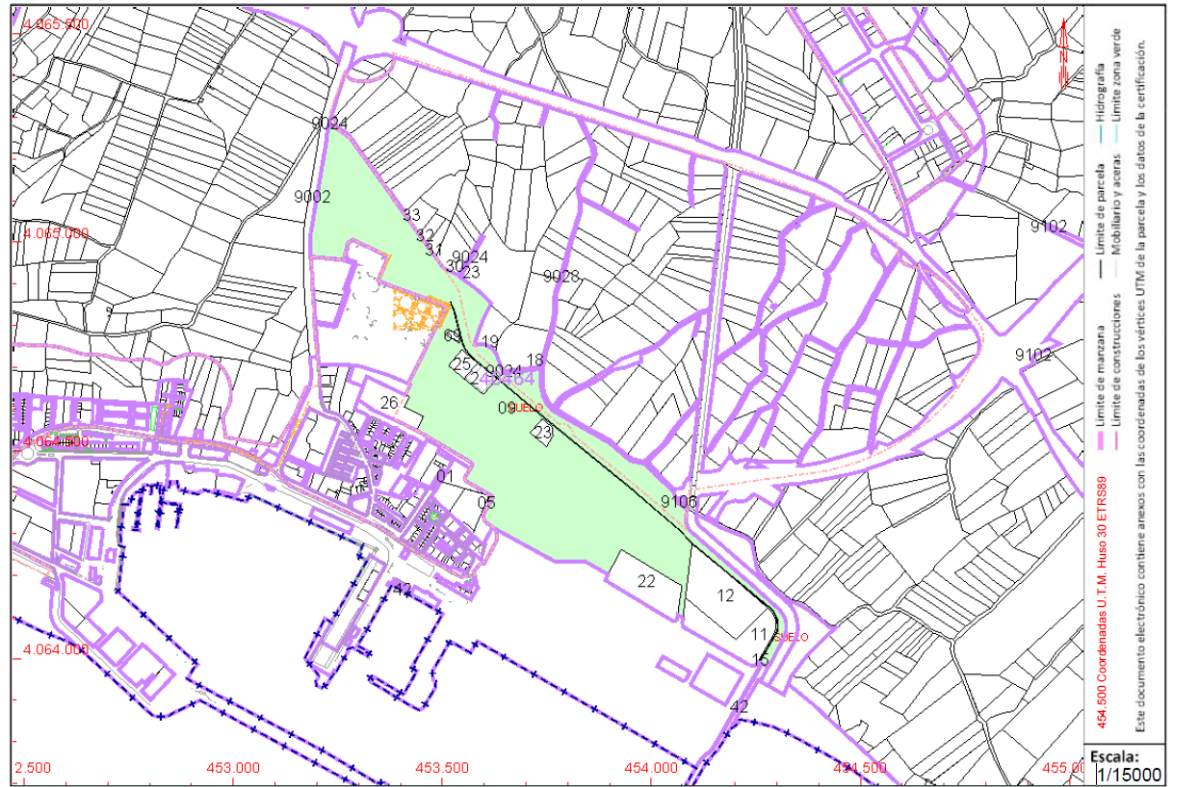
Dentro de la delimitación de la parcela en el extremo sur-este, junto al lindero con la parcela de la CLH, se define una zona de paso de infraestructuras portuarias y acequias.



Debe tomarse en consideración que la franja entre las calzadas de la Carretera del Puerto y el lindero frontal de la parcela, está terminada como arcén de tierra compactada con arbolado (“plátanos de indias”) y farolas de alumbrado de la carretera.



Superficie gráfica: 279.314 m2



Parcela Catastral. 4046409VF5644E0001ZA

### 3. INICIATIVA Y LEGITIMACIÓN

El presente Estudio de Detalle se redacta a iniciativa de la mercantil **GRUPO ERIK EDITORES S.L.**, con CIF B-18.454.090 y domicilio social en Motril, Polígono “El Vadillo”, calle Santo Domingo núm. 31, C.P. 18.600, interesada en el desarrollo constructivo y explotación de la parcela de dominio público portuario de referencia, al amparo de concesión administrativa otorgada por la Autoridad Portuaria de Motril a dicha mercantil el día 16 de enero de 2023, al resultar esta última titular del suelo y ser ese espacio portuario compatible y apto para la implantación del uso perseguido conforme a la Orden de 18 de junio de 1999 por la que se aprueba el plan de utilización de los espacios portuarios del puerto de Motril.

### 4. ANTECEDENTES Y SITUACIÓN URBANÍSTICA ACTUAL

#### 4.1. Planeamiento vigente

El planeamiento vigente en el municipio de Motril es el Plan General de Ordenación Urbanística (P.G.O.U.) aprobado definitivamente el 19 de diciembre de 2.003 por acuerdo de la Comisión Provincial de Ordenación del Territorio y Urbanismo (B.O.P.- Granada núm. 020 de 2 de febrero de 2004). Dicho instrumento de planeamiento, atendiendo al mandato establecido en la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre), clasifica la ZAL portuaria (donde se ubica la parcela objeto de estudio) como Sistema General Portuario.

La Norma 162 del P.G.O.U. define el **Uso Transporte y Comunicaciones**.

#### 1. Uso global transporte y comunicaciones.

Se define como uso para el transporte y las comunicaciones, los espacios destinados a la comunicación y transporte de personas y mercancías, así como a los complementarios de éstos.



## **2. Usos pormenorizados de transportes y comunicaciones.**

### **1. Red viaria.**

Cuando se destina a facilitar el movimiento de los peatones, bicicletas, automóviles y medios de transporte colectivos en superficie.

### **2. Aparcamientos en vía pública.**

Espacios públicos adyacentes a la red viaria destinados al estacionamiento de vehículos.

### **3. Red ferroviaria.**

Comprende los espacios destinados a acoger las vías que permiten el movimiento de vehículos sobre raíles.

### **4. Recinto portuario.**

Comprende los usos y actividades relacionadas con el transporte marítimo, así como las operaciones complementarias de almacenaje y logística propios de la actividad portuaria.

## **4.2. Determinaciones Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante**

*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.*

### *CAPÍTULO II*

#### *Consideración urbanística de los puertos*

*Artículo 56. Articulación urbanística de los puertos.*

*1. "Para articular la necesaria coordinación entre las Administraciones con competencia concurrente sobre el espacio portuario, los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbanística deberán calificar la zona de servicio de los puertos estatales, así como el dominio público portuario afecto al servicio de señalización marítima, como **sistema general portuario** y*

no podrán incluir determinaciones que supongan una interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación portuaria y de señalización marítima, requiriéndose informe previo vinculante de Puertos del Estado, previo dictamen de la Comisión de Faros, en los casos en los que pueda verse afectado el servicio de señalización marítima por actuaciones fuera de los espacios antes mencionados, cuando en sus proximidades exista alguna instalación de ayudas a la navegación marítima.

2. Dicho sistema general portuario se desarrollará a través de un **plan especial o instrumento equivalente**, que se instrumentará de la forma siguiente:

a) La Autoridad Portuaria formulará dicho plan especial.

Con carácter previo a la formulación del plan especial o instrumento equivalente que ordene la zona de servicio de un puerto, deberá encontrarse delimitada ésta mediante la aprobación de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios en dicho puerto, no pudiendo extenderse las determinaciones de aquel plan más allá de la zona de servicio así delimitada.

b) Su tramitación y aprobación se realizará de acuerdo con lo previsto en la legislación urbanística y de ordenación del territorio, por la Administración competente en materia de urbanismo.

c) Concluida la tramitación, y con carácter previo a la aprobación definitiva de dicho plan especial, la Administración competente en materia de urbanismo, en un plazo de quince días, a contar desde la aprobación provisional, dará traslado del contenido de aquél a la Autoridad Portuaria para que ésta, en el plazo de un mes, se pronuncie sobre los aspectos de su competencia.

Recibido por la Autoridad Portuaria el contenido del plan especial, ésta lo remitirá a Puertos del Estado a fin de que formule las observaciones y sugerencias que estime convenientes.

La aprobación definitiva de los planes especiales a que hace referencia este apartado deberá ser notificada a la Autoridad Portuaria con los requisitos establecidos en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

3. *El plan especial deberá incluir entre sus determinaciones las medidas y previsiones necesarias para garantizar una eficiente explotación del espacio portuario, su desarrollo y su conexión con los sistemas generales de transporte terrestre”.*

#### Sección 2.ª Otras obras

*Artículo 59. Obras en el dominio público portuario.*

1. *Las obras que realicen las Autoridades Portuarias en el dominio público portuario deberán adaptarse al plan especial de ordenación de la zona de servicio del puerto. Para la constatación de este requisito deberán someterse a informe de la Administración urbanística competente, que se entenderá emitido en sentido favorable si transcurre un mes desde la recepción de la documentación sin que se hubiera evacuado de forma expresa.*

2. *En el caso de que no se haya aprobado el plan especial a que se refiere el apartado anterior, las obras de superestructura e instalaciones que realicen las Autoridades Portuarias en el dominio público de su competencia deberán ser compatibles con la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios.*

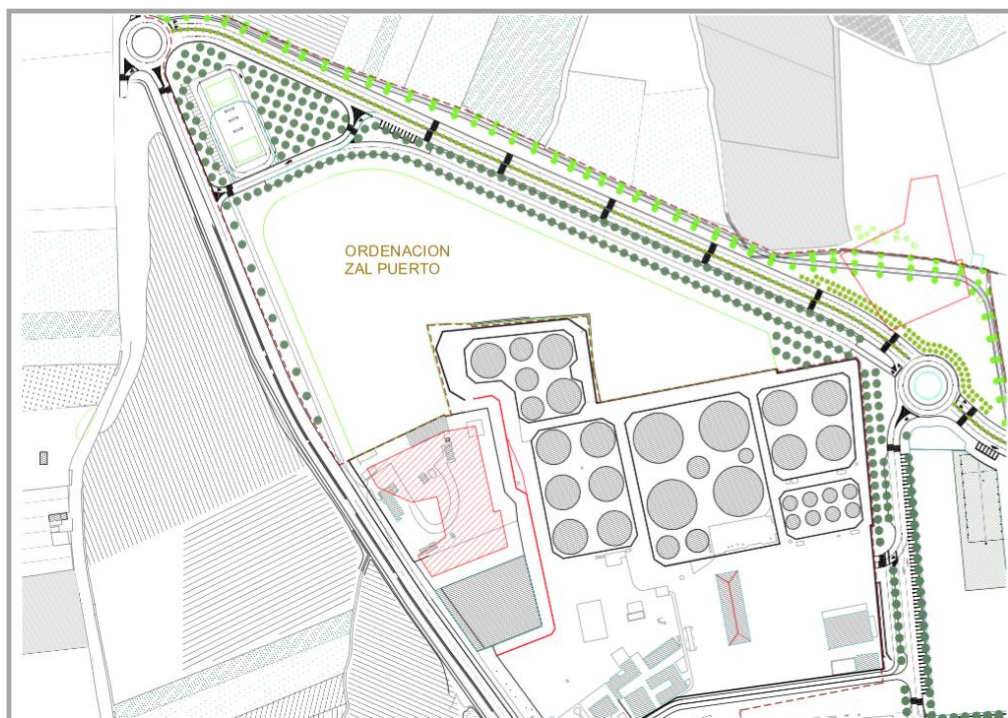
### 4.3. Previsiones de Ordenación ZAL Portuaria

De conformidad con lo expuesto anteriormente, los suelos objeto de ordenación pormenorizada mediante este Estudio de Detalle, se corresponden con los de una parcela delimitada dentro de la ZAL Portuaria cuyo fin será el desarrollo de la actividad empresarial de la mercantil Grupo Erik, toda vez que han resultado adjudicatarios de un título concesional para ocupación del dominio público portuario por plazo de 30 años con posibilidad de prórroga de 15 años más.

En la actualidad, ni el recinto portuario en general, ni la ZAL en particular, cuentan con un instrumento de ordenación urbanística específico (Plan Especial de Ordenación); si bien, si existe un documento previo elaborado por la Autoridad Portuaria en el que se fijan unos criterios urbanísticos para la implantación de usos y actividades.

Así, para los suelos de referencia en los que se implantarán las instalaciones de GRUPO ERIK, situados en la entrada a la ZAL desde la Carretera del Puerto configurando el límite Puerto-Ciudad, se fijan los siguientes criterios de ordenación:

- Continuidad del Paseo Peatonal proyectado en los terrenos del Sector PUE 1 en paralelo al trazado de la Avenida Nuestra Señora de la Cabeza, permitiendo la conexión de Motril con el Puerto, en terrenos de la ZAL que lindan con dicha carretera.
- Creación de un perímetro “verde” en el límite de contacto de la ZAL con la ciudad. proponiéndose la formalización de este espacio peatonal con plantación de árboles de gran porte que envuelvan los usos industriales.
- Separación mínima del volumen edificado de 15 metros a la Avenida Nuestra Señora de la Cabeza y de 10 metros al eje viario interior de la ZAL.
- Implantación de usos y actividades de bajo impacto ambiental en los límites de contacto Puerto-Ciudad.



## 5. NORMATIVA URBANÍSTICA DE APLICACIÓN

El presente documento justifica el cumplimiento de la normativa urbanística de aplicación al caso particular que nos ocupa:

- **Ley 7/2021, de 1 de diciembre, de impulso para la sostenibilidad del territorio de Andalucía (LISTA)**

La citada norma regula los instrumentos de planeamiento de desarrollo de las determinaciones del planeamiento general; en concreto, su artículo 71, señala el contenido y alcance de la figura de los Estudios de Detalle:

### *Artículo 71. Los Estudios de Detalle.*

1. “Los Estudios de Detalle tienen por objeto completar, adaptar o modificar alguna de las determinaciones de la ordenación detallada de aquellas actuaciones urbanísticas que no impliquen modificar el uso o la edificabilidad, ni incrementar el aprovechamiento urbanístico o afectar negativamente a las dotaciones”.

2. (...).

3. (...).

- **Decreto 550/2022, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de la Ley 7/2021, de 1 de diciembre, de impulso para la sostenibilidad del territorio de Andalucía.**

En su artículo 94, definiendo a dichos instrumentos con el carácter de complementarios, se regula igualmente el contenido y alcance de la figura de los estudios de detalle:

### *Artículo 94. Los Estudios de Detalle.*

“1. Los Estudios de Detalle tienen por objeto completar, adaptar o modificar alguna de las determinaciones de la ordenación detallada establecida por el correspondiente instrumento de ordenación urbanística detallada en ámbitos de suelo urbano o en ámbitos de suelo rústico sometido a actuaciones de transformación urbanística de nueva urbanización.

2. En ningún caso pueden modificar el uso urbanístico del suelo, alterar la edificabilidad o el número de viviendas, ni incrementar el aprovechamiento urbanístico o afectar negativamente a las dotaciones o a otros suelos no incluidos en su ámbito. Dentro de su ámbito los Estudios de Detalle podrán:

a) Completar las determinaciones del correspondiente instrumento de ordenación urbanística detallada relativas a la ordenación de los volúmenes, el trazado local del viario secundario y la localización del suelo dotacional.

*b) Fijar o reajustar las alineaciones y rasantes de cualquier viario, sin que de ello pueda derivarse la reducción de la superficie o el menoscabo de la funcionalidad de la red de espacios libres y zonas verdes o de equipamientos.*

*c) Modificar la ordenación de volúmenes establecida por el instrumento de ordenación urbanística detallada en parcelas de un mismo ámbito de suelo urbano no sometidas a actuaciones de transformación urbanística.*

*Los cambios en la calificación del suelo que sean consecuencia de las operaciones descritas en las letras a) y b) no serán considerados modificación del uso urbanístico del suelo a efectos de lo establecido en este apartado.*

*3. En ningún caso los Estudios de Detalle podrán sustituir a los instrumentos que establecen la ordenación detallada en ámbitos sometidos a actuaciones de transformación urbanística.*

*4. El Estudio de Detalle, en el marco de lo establecido en el artículo 62 de la Ley y 85 de este Reglamento, deberá incorporar, como mínimo, los siguientes documentos:*

*a) Memoria de información y memoria de ordenación, que incluirán el contenido que resulte necesario en base al objeto del instrumento de ordenación.*

*b) Cartografía, que incluirá toda la información gráfica necesaria para reflejar la ordenación urbanística detallada vigente y la propuesta de nueva ordenación a nivel de detalle, a escala adecuada para la correcta medición e identificación de sus determinaciones, y georreferenciada.*

*c) Resumen Ejecutivo, que contendrá la documentación establecida en la legislación estatal vigente, al objeto de facilitar la participación y consulta por la ciudadanía”.*

Se ha dado estricto cumplimiento a lo preceptuado en el indicado artículo, siendo objeto del presente documento el desarrollo de las determinaciones del P.G.O.U. vigente sin establecer ni modificar las determinaciones propias de los planeamientos de rango superior. Muy al contrario, como así quedará justificado, se ha procedido a **la definición de alineaciones, retranqueos y volúmenes sin incremento de edificabilidad ni aprovechamiento alguno, concretando los parámetros urbanísticos a aplicar en la parcela de referencia incluida en La ZAL portuaria.**

➤ **Plan General de Ordenación Urbanística de Motril.**

El P.G.O.U. de la ciudad, aprobado definitivamente en diciembre de 2003, clasifica la ZAL portuaria (en la que se ubica la parcela objeto de estudio), como Sistema General Portuario.

La Norma 162 del P.G.O.U., define el **Uso Transporte y Comunicaciones.**

**1. Uso global transporte y comunicaciones.**



Se define como uso para el transporte y las comunicaciones, los espacios destinados a la comunicación y transporte de personas y mercancías, así como a los complementarios de éstos.

## **2. Usos pormenorizados de transportes y comunicaciones.**

1. *Red viaria.*
2. *Aparcamientos en vía pública.*
3. *Red ferroviaria.*
4. *Recinto portuario.*

**Comprende los usos y actividades relacionadas con el transporte marítimo, así como las operaciones complementarias de almacenaje y logística propios de la actividad portuaria.**

Aunque la parcela de referencia forma parte de la ZAL portuaria y podría tener sus propios parámetros de ordenación detallada, como quiera que no hay una figura de ordenación detallada para dicha ZAL que concrete dichos parámetros, el presente documento completa la ordenación existente de la ZAL adoptando parámetros urbanísticos definidos en el P.G.O.U. para calificaciones edificatorias de usos y actividades similares a la que se pretende implantar.

Consecuencia de lo anterior, se adoptan, como punto de partida, los parámetros definidos en el P.G.O.U. para la calificación GRAN INDUSTRIA por ser la más acorde con la actividad general de la ZAL y la particular a desarrollar por Grupo Erik.

Por tanto, en el Estudio de Detalle, se justifica el cumplimiento de los parámetros normativos establecidos por el P.G.O.U. vigente para la Calificación Gran Industria, que se concretan en:

- Condiciones Generales de la Edificación
- Condiciones de la Edificación Industrial
- Calificación Industrial Gran Industria.

La **norma 158** del P.G.O.U. regula el Uso Industrial, estableciéndose las determinaciones para el uso pormenorizado Gran Industria en su apartado 158.2.1, siendo las principales, las siguientes:

## **2. Usos pormenorizados industriales.**

### **1. Gran Industria.**

#### **1. Ámbito de aplicación:**

Serán de aplicación a los suelos calificados dentro de la categoría Gran Industria, según la documentación gráfica del presente PGOU, así como a los suelos que el planeamiento de desarrollo califique como tales.

## **2. Condiciones generales de la parcelación:**

### **1. Parcela mínima**

Se establece como parcela mínima aquella que reúna las condiciones siguientes:

edificación aislada: superficie mínima: 3.000 m<sup>2</sup>  
frente fachada min.: 30 m.

### **2. Agregaciones y segregaciones:**

Para segregación de parcelas existentes con Calificación Gran Industria y construcciones desarrolladas en su interior, será preceptivo, además de cumplir las condiciones de parcela mínima definidas, la tramitación previa de estudio de detalle a fin de garantizar la adecuación al entorno y el cumplimiento del resto de condiciones de implantación.

Podrán agregarse parcelas siempre que las parcelas resultantes reúnan las condiciones establecidas para la parcela mínima en el apartado anterior del presente artículo.

### **3. Alineación a vial o espacio público:**

Las edificaciones dispondrán su línea de edificación separadas de las alineaciones exteriores señaladas en los planos de la documentación gráfica del presente PGOU y/o de sus instrumentos de desarrollo una distancia de 15 m a vial principal de acceso y de 10 m a viales secundarios.

Los retranqueos a calles o lugar de uso público serán de 10.00 metros, para cualquiera de los tipos edificatorios.

Los retranqueos a linderos, serán de 10.00 metros.

En edificaciones de uso industrial situadas en márgenes de carreteras, habrá de atenderse a las condiciones específicas de retranqueo de la construcción impuesta por normativa sectorial, y que como mínimo se separarán 25 m de la arista exterior de la calzada.

### **4. Ocupación de parcela:**

La ocupación máxima para cada una de las plantas permitidas, incluida la baja, será: edificación aislada: 60 %

### **5. Ocupación bajo rasante:**

1. Podrá construirse una planta de sótano o semisótano, destinada exclusivamente a garaje o aparcamiento de vehículos y/o servicios de la edificación (zonas de instalaciones y/o anejos no habitables).

2. El perímetro de la planta sótano coincidirá con el de la edificación construida sobre rasante.

3. En el caso de plantas semisótanos la cara superior del forjado de techo de los mismos se situará a una distancia igual o inferior a ciento cuarenta (140) centímetros respecto de la cota de referencia.

#### **6. Altura y número de plantas:**

1. El número máximo de plantas será el fijado, en su caso, en los planos correspondientes a la documentación gráfica del documento de PGOU, o de los instrumentos que lo desarrollen. En el caso de no especificación de la misma ésta se fija en dos plantas (B +1).

2. La altura máxima en unidades métricas se fija en 15 metros para la edificación aislada.

Por justificadas razones técnicas derivadas de las características de la industria de que se trate, podrá aumentarse la altura máxima hasta un total de 20 metros, debiendo, no obstante, ser precisa la tramitación de un Estudio de Detalle.

3. Se admite la existencia de entreplantas destinadas a otros usos vinculados a la actividad industrial, siempre que se cumplan las condiciones de usos establecidas en la presente normativa, Normas Generales de la Edificación, y no se supere la edificabilidad máxima asignada para esta calificación.

#### **7. Construcciones permitidas por encima de la altura máxima:**

1. Se atenderá a lo señalado en las Condiciones Generales de la Edificación, con las particularidades expresadas en la presente calificación.

2. La superficie máxima construida para las cajas de escaleras y maquinaria de ascensor permitidas por encima de la altura máxima para facilitar el acceso a azoteas transitables, no sobrepasará en ningún caso los dieciocho (18) metros cuadrados para cada uno de los núcleos de accesos de que disponga la edificación, estándose a efectos de cómputo de la edificabilidad a lo establecido en Condiciones Generales de la Edificación de la presente normativa.

3. Se admitirá la aparición por encima de la altura máxima permitida de elementos relacionados con las instalaciones vinculadas al funcionamiento de la industria que inexcusablemente tengan que ubicarse en tal situación. En cualquier caso, se adoptarán las medidas necesarias para integrar tales elementos con la edificación y el entorno, y para corregir, en su caso, las afecciones que puedan producir sobre visuales a espacios de interés o en lindes con otros usos de distinta naturaleza, ya sea turístico, residencial o espacio libre.

4. En el caso de elementos singulares como silos, tolvas, u otros elementos necesarios para el uso permitido a implantar que superen la altura máxima definida, deberá tramitarse un Estudio de Detalle que justifique su necesidad, ubicación y su impacto en el entorno.

#### **8. Edificabilidad máxima:**

Se fija una edificabilidad máxima de  $1\text{m}^2/\text{m}^2$  sobre superficie total de parcela.

### **9. Condiciones particulares de estética:**

1. Se cumplirán las condiciones de estética establecidas en las condiciones generales de la edificación.
2. Será obligatorio el tratamiento adecuado de las alineaciones a viales o espacios públicos:  
actuaciones en suelos consolidados, se adoptarán soluciones acordes con las condiciones del entorno.  
actuaciones en suelos procedentes de planeamiento de desarrollo, las ordenanzas de dicho planeamiento establecerán las condiciones para estos elementos.  
en ambos casos será obligatorio la existencia de elementos que delimiten el espacio privado.
3. Tanto las paredes medianeras como los paramentos susceptibles de posterior ampliación, deberán tratarse como una fachada, debiendo ofrecer calidad de obra terminada.
4. Se prohíbe la creación de medianerías.
5. Las oficinas o cuerpos edificatorios de uso subsidiario del principal, se ubicarán de tal forma que queden integrados en fachada, prohibiéndose la dispersión de huecos que no se enmarquen dentro de unos principios elementales de Arquitectura que den armonía a la fachada.
6. El área de retranqueo estará libre de acopios y no servirá como zona de almacén, esta se podrá destinar a zona de aparcamientos.

### **10. Dotación de aparcamientos:**

1. Para vehículos ligeros  
1 plaza por cada 100 m<sup>2</sup> construidos
2. Para vehículos pesados (para naves >1000 m<sup>2</sup>)  
1 plaza por cada 500 m<sup>2</sup> construidos
3. No será de aplicación la anterior disposición para las obras tendentes a la rehabilitación de la edificación, en aquellos casos en que se justifique que la previsión de las citadas plazas de aparcamiento es incompatible con las estrategias de conservación y/o mantenimiento del inmueble, y en particular con las medidas de protección señaladas, en su caso, para los edificios catalogados en el PGOU.

### **11. Condiciones particulares de uso:**

La presente calificación admite los siguientes usos compatibles, siempre de conformidad con la legislación aplicable:

- Vivienda unifamiliar\*

\* Solo se admite una vivienda para guarda y custodia de las instalaciones con una superficie máxima de 100 m<sup>2</sup> útiles.

-Gran industria: 100%

- Pequeña y mediana industria: 100%
  - Almacén: 100%
  - Pequeños talleres: 100%
  - Talleres artesanales: 100%
  - Agroindustrial: 100%
  - Comercio local gran superficie: 5%\*
  - \*Exclusivamente para productos relacionados con la actividad industrial.
  - Local comercial: 5%\*
  - \*Exclusivamente para productos relacionados con la actividad industrial.
  - Oficinas: 100%
  - Recreativo: 10%\*
  - \* Actividades relacionadas con hostelería como bares y restaurantes.
  
  - Garaje: Planta baja y sótano.
  - Equipamiento comunitario: 100%
- Cuando lo permita la legislación sectorial aplicable.

## 6. SOLUCIÓN PROPUESTA

Se propone una edificación industrial en forma sensiblemente rectangular con alineaciones interiores paralelas a los linderos de la parcela y retranqueada de dichos linderos de forma variable dando respuesta a las condicionantes de la funcionalidad y operatividad de la actividad a implantar, así como las derivadas del entorno y de las determinaciones y directrices de ordenación preestablecidas.

La configuración de la edificación persigue la obtención de la mayor superficie destinada a almacenamiento logístico, objeto principal de la actividad a implantar, respetando las directrices de ordenación en este singular punto de encuentro del puerto y la ciudad y especialmente la prolongación del paseo peatonal Puerto-Ciudad que se define a lo largo de la fachada principal de la ZAL hacia la Avenida Nuestra Señora del Mar.

La implantación justifica la funcionalidad tanto de la actividad como la de los espacios de uso público circundantes, así como el cumplimiento de los parámetros de la calificación gran industria que por asimilación a la normativa del P.G.O.U. se le asignan a la parcela de referencia.

La edificación, cuya ocupación sobre la parcela definida será inferior al máximo permitido por la normativa para la calificación de Gran Industria (60%), se configura en la parcela con base en los siguientes criterios y objetivos:

- Considerando la ordenación detallada aprobada para las parcelas con las que linda al sur, la nueva edificación dará continuidad a la alineación de fachada establecida.
- En Fachada principal se plantea una alineación interior de la edificación paralela a la carretera con una separación mínima a calzada de 15 metros, destinándose este espacio de retranqueo a espacios libres de uso público, que se formalizarán como paseo arbolado que dará continuidad al definido por el sur y el previsto hacia el norte hasta conectar con la ciudad.
- En la fachada Norte se plantean dos niveles de retranqueo: Uno primero delimitando una zona de espacio libre que dará continuidad al paseo peatonal definido en la fachada a la Avenida nuestra Señora de la Cabeza de x metros de ancho; y un espacio de retranqueo interior de la edificación que se destina a espacios de acceso y maniobra a las instalaciones, siendo la separación mínima de la edificación a la calzada del vial superior a los 25 metros.
- Generar un paseo público entre la carretera del puerto y las instalaciones manteniendo el arbolado existente evitando nuevos accesos.
- Formalmente la implantación y diseño de la edificación se lleva a cabo buscando la mejor integración entre la instalación y el entorno. Los volúmenes edificatorios se diseñan de forma que las zonas más próximas a fachada mantengan una tipología más “urbana” y menor altura, ubicándose los cuerpos de nave de mayor altura a mayor distancia de la línea de fachada. Así, se proyectan en la fachada a la Avenida Nuestra Señora de la Cabeza (Carretera del Puerto) los accesos del personal a vestuarios y una zona de bar-restaurante-comedor para empleados.

### 6.1. Definición de Volúmenes

Como se ha indicado con anterioridad, la edificación se dispone “aislada” en el interior de la parcela separada de los linderos, siguiendo una forma sensiblemente rectangular adaptándose a la forma de la parcela, con mayor retranqueo en la zona norte en colindancia con el vial de la ZAL por donde se producirá el acceso principal y donde se prevén además los espacios necesarios de maniobra para los vehículos pesados, ubicándose en esta fachada los muelles principales de carga de vehículos pesados.



Considerando que las instalaciones proyectadas dan continuidad a las ya planteadas por la propia mercantil en las parcelas ubicadas al SUR, la implantación garantiza la continuidad espacial y funcional de todas las instalaciones.

Volumétricamente el edificio se define con dos grandes cuerpos a diferentes alturas. Un primer cuerpo de altura máxima de 10 metros que se sitúa próximo a las fachadas y un segundo cuerpo retranqueado del anterior hacia el interior de la parcela de 15 metros de altura máxima. Este cuerpo de mayor altura se proyecta para acoger estanterías de gran altura para robotizadas.

La cubierta de la zona de mayor altura se prevé con terminación de placas fotovoltaicas para lograr un gran porcentaje de suministro propio a través de energía solar.



El perímetro de la edificación quedará libre al retranquearse de los linderos y fachadas, proyectándose zonas de paseo peatonal en los frentes Norte y Oeste y carril de circulación perimetral en las fachadas Este y Sur con aparcamientos para trabajadores y visitantes.

## **6.2. Alineación de Parcela**

Se propone la alineación de la parcela con la Avenida Nuestra Señora de la Cabeza (Carretera del Puerto) llevando la fachada a 15 metros desde la calzada y dando continuidad por el sur a la alineación de la edificación proyectada por el mismo grupo empresarial.

La alineación norte al vial de la ZAL se proyecta de forma discontinua con entrantes y salientes que dan respuesta a los diferentes usos de la edificación, situándose a un mínimo de 25 metros desde la calzada siguiendo las directrices de la Autoridad Portuaria.

### 6.3. Área de Movimiento. Alineaciones, Retranqueos y Separaciones

Se establece un área de movimiento máximo de la edificación, que queda definido en un polígono configurado por los parámetros normativos de alineaciones y retranqueos de la calificación gran industria, las directrices de ordenación de la Autoridad Portuaria y las condiciones particulares de contorno justificadas en el presente documento.

El polígono se dispone gráficamente del siguiente modo:

- Línea paralela a 25 metros del vial de la ZAL por la fachada Norte.
- Línea paralela a 10 metros de los linderos con parcelas colindantes Este y Sur.
- Línea paralela a 15 metros de la calzada de la Avenida Nuestra Señora del Mar (Carretera del Puerto) (desde línea de acera)

El área de movimiento definido tiene una superficie total de 12.659m<sup>2</sup>, lo que supone un 61,42% de la superficie de parcela (20.612m<sup>2</sup>), siendo no obstante la previsión de ocupación de la edificación, según propuesta de implantación orientativa que adjunto se acompaña, inferior al 60% (11.615m<sup>2</sup> aprox. de superficie ocupada).

Cabe indicar, no obstante, que la propuesta de implantación tiene carácter de orientativa, pudiendo el proyecto que en su momento sea presentado para la obtención de la preceptiva licencia, plantear una disposición diferente, siempre que cumpla con las determinaciones de ocupación máxima y se inscriba dentro del área de movimiento descrito y expuesto a continuación:

El Área de Movimiento se representa gráficamente del siguiente modo:

- Línea paralela a 25 metros del vial de la ZAL por la fachada Norte.
- Línea paralela a 10 metros de los linderos con parcelas colindantes Este y Sur.
- Línea paralela a 15 metros de la calzada de la Avenida Nuestra Señora del Mar (Carretera del Puerto).



-  DELIMITACION PARCELA ACTUACIÓN
-  AREA DE MOVIMIENTO
-  RETRANQUEOS GRAN INDUSTRIA
-  LÍNEA ACERA
-  ALINEACIONES ZAL (no vinculantes)
-  IMPLANTACION ORIENTATIVA

SUPERFICIE PARCELA VINCULADA A LA ACTUACIÓN

20.612m<sup>2</sup>

SUPERFICIE OCUPACIÓN MÁXIMA (60%)

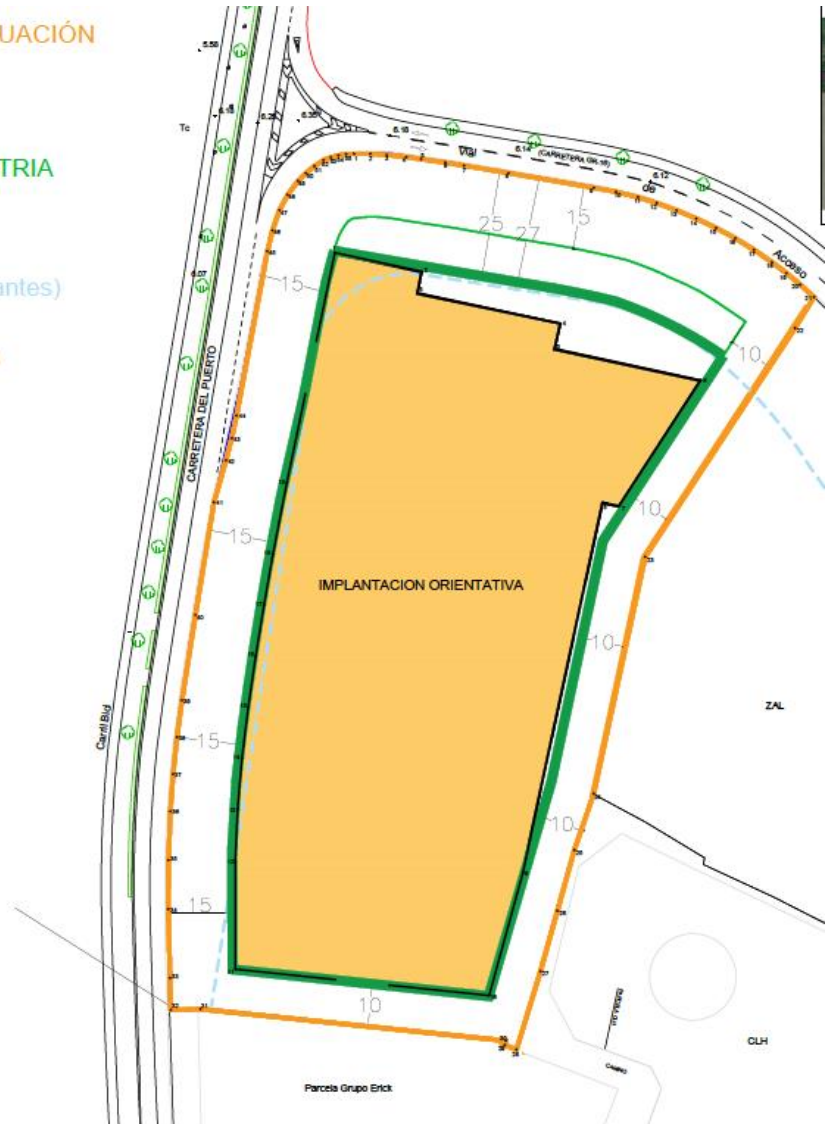
12.367m<sup>2</sup>

SUPERFICIE AREA MOVIMIENTO

12.659 m<sup>2</sup>

OCUPACIÓN PREVISTA (ORIENTATIVA)

11.615 m<sup>2</sup>



#### **6.4. Ocupación máxima en planta**

La edificación podrá disponerse dentro del área de movimiento definida, pero sin superar nunca la ocupación máxima del 60% de la parcela, con arreglo a lo establecido en la normativa.

Teniendo en cuenta lo anterior, la ocupación máxima en planta de la edificación podría llegar a los 12.367m<sup>2</sup> de los 20.612m<sup>2</sup> totales de parcela en la zona de servicio del Puerto.

#### **6.5. Rasante Interior de Parcela**

La parcela es sensiblemente plana y se encuentra prácticamente enrasada con la carretera del puerto y el vial de la ZAL. La rasante interior de parcela se tomará desde la cota terminada de acera en fachada dichos viales, previéndose que esta rasante interior no varíe más de +0,20m desde dicha cota de acera terminada.

#### **6.6. Alturas Máximas**

La altura máxima de los cuerpos edificados se fija en 15m, coincidente con la altura máxima definida en las Normas del PGOU para la calificación Gran Industria.

En el presente ED se plantea un volumen escalonado hacia el interior de las fachadas principales, definiéndose un retranqueo mínimo de 10 metros del volumen superior (de 15 metros de altura) sobre el inferior de 10 metros de altura.

El presente ED no define número de plantas, pudiendo el proyecto establecer el número de plantas sin rebasar la altura máxima de cada cuerpo (10 y 15 m) y cumpliendo con las determinaciones de la normativa del PGOU y la sectorial de aplicación.

✓ Construcciones por encima de la altura máxima:

Inicialmente sólo se prevé torreón de salida a cubierta. En cualquier caso, el proyecto justificará dispuesto en la normativa del PGOU en lo relativo a estas construcciones que se permitan en cubierta.

## **6.7. Condiciones Estéticas**

Se proyecta un centro logístico que combina edificación de tipo industrial con edificación de tipo terciaria, tanto en composición formal de fachadas como en el uso de materiales, buscando una imagen de conjunto acorde con el suelo urbano en el que se ubica en la frontera Puerto-Ciudad.

La edificación continuará en lo posible con el mismo lenguaje formal que se proyecta para las edificaciones ubicadas al SUR del mismo grupo empresarial, configurando una fachada “urbana” a la Avenida Nuestra Señora de la Cabeza.

## **6.8. Tratamiento del Espacio público en fachada**

El espacio entre la carretera y la parcela está parcialmente urbanizado, encontrándose acabado como arcén en pavimento de tierra con árboles y alumbrado propios de carretera.

Desde el Ayuntamiento, se ha trasladado la necesidad de urbanizar dicho espacio conforme a las previsiones de que sea parte de un paseo que permita la conexión peatonal entre el núcleo de Varadero y el de Motril. Atendiendo a lo anterior, se prevé la urbanización de ese espacio de unos 15 metros de ancho a todo lo largo de la fachada de la parcela de forma simultánea a la edificación.

La urbanización contemplará, además de los servicios propios que demande la instalación (agua, saneamiento, electricidad, telefonía, etc.), la pavimentación de la superficie, disposición de alumbrado peatonal, con independencia del propio de la carretera, así como elementos de jardinería, tratando de preservar, en todo caso, los árboles existentes.

Si bien las parcelas están situadas en suelo urbano ubicado en el término municipal de Motril y, por tanto, compete la aprobación del presente instrumento de planeamiento al Ayto. de dicha ciudad; los terrenos de referencia de este Estudio forman parte del Dominio Público portuario, siendo además la Autoridad Portuaria de Motril la titular de

la carretera del Puerto y el Vial de la ZAL, por lo que la definición de la urbanización de estos espacios será la establecida por este organismo.

En todo caso, los parámetros expuestos en el apartado 6 son orientativos y podrán ser modificados, siempre y cuando se adapten a la normativa, en el proyecto que se presente a la obtención de licencia ante el Ayto. de Motril.

## 7. JUSTIFICACIÓN DE LA PROPUESTA

A nivel formal y volumétrico, la propuesta ha sido justificada en la descripción anterior y en la documentación gráfica adjunta donde se define el “área de movimiento” de máxima ocupación y se acotan los volúmenes máximos a ocupar por la edificación y los retranqueos y separaciones mínimas a linderos.

### 7.1. Plan General. Determinaciones P.G.O.U.

Se ha dado cumplimiento en el ámbito objeto del Estudio de Detalle, como más adelante se detalla, a las determinaciones particulares (ordenación y condiciones generales de la edificación de aplicación a la calificación de Gran Industria) establecidas en el PGOU de la ciudad.

#### Justificación de la Normativa

Se justifican en la siguiente tabla los principales parámetros de normas y ordenanzas de aplicación establecidos en el P.G.O.U. para la calificación de Gran Industria:

	NORMAS PGOU	PROPUESTO ESTUDIO DETALLE
<b>Calificación Industrial</b>	Gran Industria	Gran Industria
<b>Parcela Mínima</b>	3.000m <sup>2</sup>	20.612m <sup>2</sup>
<b>Alineación a Vial *</b>	15m de retranqueo a vial Principal	-Retranqueo a Avda. Ntra. Sra. De la Cabeza: 15m -Retranqueo a vial ZAL: >25m



<b>Retranqueo a Linderos</b>	Mínimo 10,00m	Lindero Sur: >10m Lindero Este: 10m
<b>Ocupación Máxima Parcela</b>	Max 60%	Menor del 60%
<b>Ocupación Bajo Rasante</b>	Coincidente con Edificación Sobre Rasante	No se Contempla en ED, aunque podrá ejecutarse cumpliendo la normativa en proyecto
<b>Altura Máxima</b>	15 m	15m

<b>Plantas y entreplantas</b>	B+1 y entreplantas según Normas	B+1 El proyecto podrá disponer plantas o entreplantas justificando normativa
<b>Construcciones por encima altura máxima</b>	Torreón salida a cubierta transitable 18m <sup>2</sup> núcleos y menor 15% s planta	Torreón salida a cubierta transitable 18m <sup>2</sup> núcleos y menor 15% s planta
<b>Edificabilidad Máxima</b>	1m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup> = 20.612m <sup>2</sup>	< 20.612m <sup>2</sup> computables
<b>Condiciones Particulares de estética</b>	Según normas y ordenanzas	Se justifican en ED a nivel volumétrico y serán tenidas en cuenta en el proyecto edificatorio.
<b>Reservas Aparcamiento</b>	Vehículos Ligeros: 1p/100m <sup>2</sup> construidos. Vehículos Pesados 1p/500m <sup>2</sup> construidos	Se proyectan aparcamientos en la zona de retranqueo que podrá, completarse en interior de nave según necesidad. La dotación de vehículos pesados se justificará en proyecto.

<p><b>Condiciones particulares de uso</b></p>	<p>La calificación de Gran Industria admite:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Gran industria: 100%</li> <li>-Pequeña y mediana industria: 100%</li> <li>-Almacén: 100%</li> <li>-Pequeños talleres: 100%</li> <li>-Talleres artesanales: 100%</li> <li>-Agroindustrial: 100%</li> <li>-Oficinas: 100%</li> <li>Garaje: Planta baja y sótano.</li> </ul>	<p>En el presente ED se justifica la implantación de una edificación que acogerá los siguientes usos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Gran industria</li> <li>-Pequeña y mediana industria</li> <li>-Almacén</li> <li>-Oficinas</li> </ul> <p>El proyecto que se redacte justificará la implantación concreta de usos conforme a la compatibilidad con la calificación.</p>
<p><b>Condiciones particulares de uso</b></p>	<p>La calificación de Gran Industria admite:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Gran industria: 100%</li> <li>-Pequeña y mediana industria: 100%</li> <li>-Almacén: 100%</li> <li>-Pequeños talleres: 100%</li> <li>-Talleres artesanales: 100%</li> <li>-Agroindustrial: 100%</li> <li>-Oficinas: 100%</li> <li>Garaje: Planta baja y sótano.</li> </ul>	<p>En el presente ED se justifica la implantación de una edificación que acogerá los siguientes usos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Gran industria</li> <li>-Pequeña y mediana industria</li> <li>-Almacén</li> <li>-Oficinas</li> </ul> <p>El proyecto que se redacte justificará la implantación concreta de usos conforme a la compatibilidad con la calificación.</p>

## 7.2. Cumplimiento Ley 7/2021, de 2 de diciembre, de impulso para la Sostenibilidad del territorio de Andalucía (LISTA)

Se ha dado estricto cumplimiento a lo preceptuado en la legislación urbanística, siendo objeto del presente documento el desarrollo de las determinaciones del P.G.O.U. vigente sin

establecer ni modificar las determinaciones propias de los planeamientos de rango superior. Muy al contrario, se ha procedido a la definición de alineaciones, retranqueos y volúmenes sin incremento de edificabilidad ni aprovechamiento alguno, concretando los parámetros urbanísticos a aplicar en la parcela de referencia incluida en la ZAL portuaria.

### **7.3. Justificación de la Accesibilidad.**

**Cumplimiento del Decreto 293/2009, de 7 de Julio, por el que se aprueba el Reglamento que regula las normas para la accesibilidad en las infraestructuras, el urbanismo, la edificación y el transporte en Andalucía”.**

El Estudio de Detalle tiene como objeto la ordenación de la edificación industrial en interior de parcela y la definición de volúmenes, por lo que no tiene actuación en espacios públicos exteriores y por tanto no se considera necesaria la justificación de adopción de medidas concretas conforme al Decreto de accesibilidad.

No obstante lo anterior, cabe dejar constancia que el proyecto que se redacte para el desarrollo tanto de la edificación como de la urbanización de la parcela, así como las obras anexas que fueran necesarias, darán cumplimiento a la normativa vigente en materia de accesibilidad y, concretamente, al Decreto 293/2009 en aquellas cuestiones que sean de aplicación.

En Motril, a 18 de abril de 2023

Fdo.: Gerardo Esteva Vallejo  
Abogado  
Col. 6.103 ICAGR