



DELIMITACIÓN DE ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS DEL PUERTO DE MOTRIL

Edición Febrero 2025







INDICE

ACRÓNIMOS Y ABREVIATURAS	6
1 INTRODUCCIÓN	7
2 ANTECEDENTES.....	9
3 OBTEJO DE LA PROPUESTA	10
3.1 JUSTIFICACIÓN DE LA NECESIDAD DE UNA NUEVA DEUP	10
3.2 RESUMEN DE LAS PRINCIPALES MODIFICACIONES QUE CONTIENE LA PRESENTE DEUP, EN RELACIÓN AL PUEP VIGENTE.....	14
4 ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL.....	15
4.1 SITUACIÓN GEOGRÁFICA.....	15
4.2 PRINCIPALES INFRAESTRUCTURAS E INSTALACIONES	16
4.3 ACCESOS TERRESTRES	17
4.4 CONCESIONES Y AUTORIZACIONES.....	18
5 LA VIGENTE DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE MOTRIL Y SU ZONIFICACIÓN. EL PUEP 1999.	29
6 ANÁLISIS DEL TRÁFICO	35
6.1 ANÁLISIS DEL TRÁFICO ACTUAL	35
6.1.1 Graneles líquidos	37
6.1.2 Graneles sólidos.....	37
6.1.3 Mercancía general.....	37
6.1.4 Pasajeros	38
6.1.5 Pesca y avituallamiento.....	39
6.2 ESCALAS	40
6.3 UTILIZACIÓN DE LOS MUELLES.....	43
6.4 PREVISIONES DE TRÁFICO.....	44
7 INCORPORACIONES Y DESAFECTACIONES A LA ZONA DE SERVICIO Y SU JUSTIFICACIÓN	51
7.1 INTRODUCCIÓN.....	51
7.2 AFECTACIONES A DOMINIO PÚBLICO PORTUARIO	51
7.2.1 Incorporación del acceso norte y la avenida Julio Moreno.....	51
7.3 INCORPORACIÓN A LA ZONA DE SERVICIO DE NUEVAS INFRAESTRUCTURAS E INSTALACIONES, RECIENTEMENTE CONSTRUIDAS	52
7.4 DESAFECTACIÓN DE LA BARRIADA DEL AGRIAZ	53
7.5 ADAPTACIONES AISLADAS DEL LÍMITE DE LA ZONA TERRESTRE POR LA ACTUALIZACIÓN DE LA CARTOGRAFÍA.....	54
8 PROPUESTA DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO.....	55
8.1 ZONA DE SERVICIO TERRESTRE	55
8.2 AGUAS PORTUARIAS	55
8.2.1 Zona de aguas I.....	55





8.2.2	Zona de aguas II.....	56
9	ASIGNACION DE USOS.....	57
9.1	DETERMINACIONES GENERALES	57
9.2	DEFINICIÓN DE USOS.....	58
9.2.1	Usos portuarios.....	58
9.2.2	Usos vinculados a la interacción puerto-ciudad	59
9.3	ZONIFICACIÓN	59
10	ESPACIOS NECESARIOS PARA OTRAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS.....	66



PLANOS

Planos información

- PI-0.- Conexiones Terrestres y accesos
- PI-1.-Zonificación (PUEP 1999)
- PI-2.- Delimitación zona de servicio actual (PUEP 1999)
- PI-3.- Delimitación aguas portuarias actual (PUEP 1999)
 - o 3.1 Zona I
 - o 3.2 Zona II
- PI-4.- Asignación de usos actual (PUEP 1999)
- PI 5.- Concesiones y autorizaciones (31/12/2019)

Planos de ordenación

- PO-1.- Propuesta definición de áreas funcionales
- PO-2. Propuesta incorporaciones y desafectaciones
- PO-3.- Propuesta delimitación zona de servicio (plano general)
 - o PO-3 a-d planos de detalle
- PO-4.1.- Propuesta delimitación aguas portuarias. Zona I
- PO-4.2.- Propuesta delimitación de aguas portuarias. Zona II
- PO-5.- Propuesta Asignación de usos (plano general)
 - o PO-5 a-d planos de detalle
- PO-6.- Espacios adscritos a órganos de las Administraciones públicas

ANEXOS

Anexo I: Orden del Ministerio de Fomento de 18 de junio de 1999 por la que se aprueba el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del Puerto de Motril.

Anexo II: Acta mutación demanial tramo de carretera N-347.

Anexo III: Resolución de 20 de mayo de 2022, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula declaración ambiental estratégica del «Plan Director de Infraestructuras del Puerto de Motril (Granada)».

Anexo IV. Informes de los distintos servicios de la Autoridad Portuaria de Motril respecto a la desafectación del dominio público de la zona denominada “Barriada del Agriaz” adscrita a la Autoridad Portuaria.

Anexo V. Informe de la Abogacía del Estado en Granada respecto a la desafectación del dominio público de la zona denominada “Barriada del Agriaz” adscrita a la Autoridad Portuaria.

Anexo VI. Listado de coordenadas geográficas UTM 30 ETRS 89.



ACRÓNIMOS Y ABREVIATURAS

APM:	Autoridad Portuaria de Motril
BMVE:	Bajamar Media Viva Equinoccial
BOE:	Boletín Oficial del Estado
DEUP:	Delimitación de Espacios y Usos Portuarios
OPE:	Operación Paso del Estrecho
PDIPM 2011:	Plan Director de Infraestructuras del Puerto de Motril
PGOU:	Plan General de Ordenación Urbana
PUEP:	Plan de Utilización de Espacios Portuarios
Ro-Ro:	Roll on – Roll off

FIGURAS

FIGURA 1: SITUACIÓN GEOGRÁFICA PUERTO DE MOTRIL	15
FIGURA 2: DELIMITACIÓN ZONA DE SERVICIO TERRESTRE. PUEP 1999 PUERTO DE MOTRIL	31
FIGURA 3: DELIMITACIÓN ZONA DE AGUAS. PUEP 1999 PUERTO DE MOTRIL	32
FIGURA 4: ASIGNACIÓN USOS BÁSICOS. PUEP 1999 PUERTO DE MOTRIL.....	33
FIGURA 5: ASIGNACIÓN USOS ESPECÍFICOS. PUEP 1999 PUERTO DE MOTRIL.....	34
FIGURA 6:EVOLUCIÓN TRÁFICO TOTAL Y SU DESCOMPOSICIÓN POR FORMA DE PRESENTACIÓN 1999-2023 (MT) ...	35
FIGURA 7: TRÁFICO TOTAL PORTUARIO POR FORMA DE PRESENTACIÓN 1999 Y 2023 (MT Y %)	36
FIGURA 9: EVOLUCIÓN TRÁFICO DE PASAJEROS, 2019-2023 (MPAX)	39
FIGURA 10: EVOLUCIÓN PESCA Y AVITUALLAMIENTO (1999-2023) (MT)	40
FIGURA 11: EVOLUCIÓN DE ESCALAS DE BUQUES, 2023-2017 (ESCALAS)	41



1 INTRODUCCIÓN

La Delimitación de Espacios y Usos Portuarios (DEUP) es el instrumento que ha de determinar, entre otros extremos, el límite de la zona de servicio del puerto y los usos genéricos. Su contenido se define en el artículo 69 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (TRLPEMM), aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre (publicado en el BOE de 20 de octubre de 2011).

La función de la DEUP ha sido desarrollada hasta la entrada en vigor de la Ley 33/2010, de 5 de agosto, de modificación de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y prestación de servicios en los puertos de interés general, por el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios (PUEP).

La vigente delimitación de la zona de servicio del Puerto de Motril y la correspondiente asignación de usos a efectos de la explotación portuaria, se encuentra recogida en el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del Puerto de Motril, aprobado por Orden del Ministerio de Fomento, de 18 de junio de 1999 (B.O.E. de 26 de junio de 1999) (en adelante PUEP 1999).

En noviembre de 2019, la Autoridad Portuaria de Motril acordó iniciar la redacción de la DEUP del Puerto de Motril.

El presente documento constituye la propuesta de la DEUP del Puerto de Motril y se estructura en los siguientes apartados:

- Antecedentes
- Objeto de la propuesta
- Análisis de la situación actual
- La vigente delimitación de la zona de servicio del Puerto de Motril y zonificación. PUEP 1999
- Análisis del tráfico actual y previsiones
- Necesidades generales y ampliaciones previsibles
- Incorporaciones y desafectaciones a la zona de servicio y su justificación
- Propuesta de delimitación de la zona de servicio
- Asignación de usos
- Espacios necesarios para otras Administraciones Públicas

Asimismo, forma parte de la DEUP, la documentación gráfica, que se recoge en los siguientes planos:

- Planos información
 - PI-0.- Conexiones Terrestres y accesos
 - PI-1.-Zonificación (PUEP 1999)
 - PI-2.- Delimitación zona de servicio actual (PUEP 1999)
 - PI-3.- Delimitación aguas portuarias actual (PUEP 1999)
 - 3.1 Zona I
 - 3.2 Zona II



- PI-4.- Asignación de usos actual (PUEP 1999)
- PI 5.- Concesiones y autorizaciones (31/12/2023)
- Planos de ordenación
 - PO-1.- Propuesta definición de áreas funcionales
 - PO-2. Propuesta incorporaciones y desafectaciones
 - PO-3.- Propuesta delimitación zona de servicio (plano general)
 - PO-3 a-d planos de detalle
 - PO-4.1.- Propuesta delimitación aguas portuarias. Zona I
 - PO-4.2.- Propuesta delimitación de aguas portuarias. Zona II
 - PO-5.- Propuesta Asignación de usos (plano general)
 - PO-5 a-d planos de detalle
 - PO-6.- Espacios adscritos a órganos de las Administraciones públicas
- Anexos

Anexo I: Orden del Ministerio de Fomento de 18 de junio de 1999 por la que se aprueba el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del Puerto de Motril.

Anexo II: Acta mutación demanial tramo de carretera N-347.

Anexo III: Resolución de 20 de mayo de 2022, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula declaración ambiental estratégica del «Plan Director de Infraestructuras del Puerto de Motril (Granada)».

Anexo IV. Informes de los distintos servicios de la Autoridad Portuaria de Motril respecto a la desafectación del dominio público de la zona denominada “Barriada del Agriaz” adscrita a la Autoridad Portuaria.

Anexo V. Informe de la Abogacía del Estado sobre situación jurídica “Casas del Agriaz” (ubicadas en dominio público) y propuesta de desafectación.

Anexo VI. Listado de coordenadas geográficas UTM 30 ETRS 89.



2 ANTECEDENTES

Tal y como ha sido expuesto en la introducción, en el Puerto de Motril está actualmente vigente el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios, aprobado por Orden del Ministerio de Fomento, de 18 de junio de 1999 (B.O.E. de 26 de junio de 1999) (PUEP 1999). En el apartado 5 se describe la vigente delimitación de la zona de servicio y la zonificación que establece el PUEP 1999.

Con carácter previo a esta figura, no consta que existiera un proyecto de zona de servicio del puerto aprobado oficialmente. Como en la casi totalidad de los puertos que pertenecían a la extinguida Comisión Administrativa de Grupos de Puertos, se aplicaba lo dispuesto en el Art. 47 del antiguo Reglamento para la ejecución de la Ley de Puertos, de 19 de enero de 1928.

“Forman parte integrante de la Zona de Servicio, sin necesidad de determinación especial, los terrenos contiguos a los muelles o ganados al mar por cualquier procedimiento y la faja de la zona marítimo terrestre limitada por obras cuyo proyecto haya sido aprobado.”

Tampoco en este momento, estaba delimitada la Zona II de aguas del Puerto.

El deslinde de la playa de las Azucenas, en el tramo ampliado del Puerto, se aprobó por OM de 26 de marzo de 1965, antes de la aprobación de la actual Ley de Costas. La Dirección General de Costas incoó el expediente de nuevo deslinde, que fue aprobado por OM de 23 de marzo de 1999.

Desde la aprobación del PUEP 1999, han sido elaborados distintos documentos de planificación del Puerto de Motril, cuyos principales hitos se reseñan a continuación.

En julio de 2009, se redactó el Plan Estratégico del Puerto de Motril, siendo aprobado por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria en el 2010. Entre sus objetivos estratégicos se encuentra la “Redacción del Plan de Usos” y la Redacción del Plan Director”.

En junio de 2011, se redactó el Plan Director de Infraestructuras del Puerto de Motril (en adelante PDIPM 2011). El principal objetivo de este Plan Director, es disponer de la infraestructura necesaria para poder atender, en condiciones competitivas, a los tráficos previstos, más particularmente el de mercancías Ro-Ro y el de pasaje, que ya se anticipaban con gran potencial, en base a la previsible evolución de los intercambios comerciales entre UE y Marruecos. Asimismo, se hacía notar la disfunción que representa, desde el punto de vista logístico y de operativa portuaria, el emplazamiento de la zona pesquera, a modo de barrera, entre las dos principales zonas de actividad comercial del Puerto: la zona occidental de la dársena Interior con sus diferentes muelles, y la zona oriental, con el muelle de las Azucenas y la ZAL.

Respecto del PDIPM 2011, mediante resolución de 20 de mayo de 2022, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, formuló declaración ambiental estratégica del "Plan Director de Infraestructuras del Puerto de Motril (Granada)", paso previo para su aprobación definitiva..



3 OBTEJO DE LA PROPUESTA

3.1 Justificación de la necesidad de una nueva DEUP

La redacción del presente documento de la DEUP, está básicamente motivada por las siguientes razones y hechos principales:

A) Adaptación al formato DEUP

En primer lugar, hay que tener presente que, con fecha posterior a la elaboración del PUEP 1999, ha habido cambios sustanciales en la legislación que sirvió de marco para su redacción.

El PUEP 1999, se aprobó al amparo de la *Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante*. En la citada ley, actualmente derogada, el artículo 15 establecía que *“el Ministerio de Obras Públicas y Transporte delimitará en los puertos de competencia estatal una zona de servicio que incluirá las superficies de tierra y agua necesarias para la ejecución de sus actividades, las destinadas a tareas complementarias de aquéllas y los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo de la actividad portuaria”*.

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 (en lo sucesivo TRLPEMM), establece una nueva figura para la determinación de la zona de servicio de los puertos de titularidad estatal, que se regula en los artículos 69 y 70 de dicha ley; esta es la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios (DEUP), en lugar del PUEP, que correspondía a la legislación anterior.

En este sentido, la Disposición Transitoria Sexta del TRLPEMM dispone en su primer apartado que *los Planes de Utilización de los Espacios Portuarios aprobados con anterioridad a la entrada en vigor de la Ley 33/2010, de 5 de agosto, mantendrán su vigencia y surtirán todos los efectos previstos en la presente ley para la Orden Ministerial de Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios. No obstante, lo anterior, cuando se proceda a su primera modificación tras la entrada en vigor de la citada Ley 33/2010, los planes deberán adaptarse a lo dispuesto en los artículos 69 y 70 de esta ley*.

Así pues, este cambio legislativo conlleva la necesidad de adaptar el PUEP 1999, al formato de la DEUP, con los correspondientes contenidos y propuestas.

B) Regularización de los usos

Los tráficos del Puerto de Motril, han experimentado en los últimos años, desde que se redactó el PUEP 1999, importantes cambios tanto de tipo cualitativo como cuantitativo. En este sentido, los más significativos se han producido en la mercancía general y, más particularmente, en los tráficos de carga rodada: Ro-Ro y Ro-Pax.

En efecto, el establecimiento de la primera línea regular con Melilla (2011), favoreció el despegue de los tráficos Ro-Pax y Ro-Ro con diversos puertos del Norte de África: Melilla,



Nador, Alhucemas, Tanger Med, los cuales, a su vez han visto impulsada su actividad, por el crecimiento de la actividad económica del Norte de Marruecos, asociado a un notable crecimiento de los intercambios entre UE y Marruecos, a través del Estrecho de Gibraltar.

Este desarrollo se considera que puede ser imparable de cara al futuro, al margen de los altibajos coyunturales que puedan presentarse, como ha sido el caso de la pandemia del COVID -19, y conlleva un enorme potencial para los puertos de ambos lados del Estrecho y, entre ellos, el de Motril.

Además de los tráficos de carga rodada, está teniendo un notable protagonismo la carga de proyecto y el tráfico de pasajeros de cruceros, así como el tráfico de graneles sólidos, del que se prevé un importante crecimiento, fruto del resurgir de la explotación de productos mineros del hinterland.

Todos estos tráficos son demandadores, en general, de grandes espacios para el depósito de las cargas.

En particular, en el caso del tráfico Ro-Ro y Ro-Pax, la presencia de vehículos constituye un gran demandador de superficie, tanto para el puro estacionamiento de las unidades, como para ubicar las instalaciones de control y de servicio a los pasajeros (estación marítima). Ello se amplifica notablemente en situaciones punta, como las que se generan en la OPE, dada la naturaleza de este tipo de tráfico.

El crecimiento de la mercancía general, ha impulsado la creación de determinadas instalaciones y servicios que anteriormente no existían: PCF, edificio de servicios, básculas, nuevos accesos y puestos de control, etc...

Al mismo tiempo, se ha producido una cierta obsolescencia, coincidente a veces con la caducidad de determinadas concesiones ubicadas en la parte más occidental del Puerto, algunos de cuyos espacios, están sirviendo de apoyo a los tráficos de vehículos en buques Ro-Pax, particularmente en los periodos de la OPE.

En la misma línea anterior de evolución y crecimiento, han aparecido nuevas necesidades de instalaciones y ocupación de espacios, que se han ubicado preponderadamente en la parte posterior del Muelle de las Azucenas y en los espacios inmediatos de la ZAL, como por ejemplo: DBA Motrilport., Transgranada S.A., Consignaciones y Estibas Motril S.L, Terminal Portuaria Logística de Motril, S.L, entre otros.

En cuanto a la actividad pesquera, se ha producido una notable reducción de la misma, lo que hace que las excelentes instalaciones de que se dispone, estén resultando muy holgadas y parcialmente ociosas.

En esencia, esta evolución de los tráficos, es bastante consistente con las previsiones que se establecieron en el PDIPM del año 2011, salvo en los tráficos de productos petrolíferos, que se encuentran prácticamente estabilizados y que, de acuerdo, con las tendencias generales del mercado, no se prevé que puedan experimentar mayores crecimientos.

Todo lo anterior ha dado lugar, por una parte, a cambios en la organización de los tráficos y distribución de usos, con ocupación de nuevos espacios, y por otra, a una saturación de



determinados espacios, lo que representa una clara amenaza para el crecimiento y una mayor dificultad para atender los tráficos en condiciones de calidad y eficiencia.

Se hace pues necesaria una readaptación de los usos en los diferentes espacios, acorde con la realidad del tráfico actual y previsto y posiblemente la creación de otros nuevos espacios.

C) Afectaciones al dominio público portuario

No se prevé en este documento la afección de nuevos terrenos al demanio público portuario, salvo la incorporación a la DEUP de un tramo de la carretera N-347 (carretera del puerto), la avenida Nuestra Señora de la Cabeza Norte a la zona de servicio del puerto y la avenida Julio Moreno a la zona de servicio, para garantizar en todo momento el acceso al puerto por su extremo oeste, desde la carretera nacional 340 y reforzar la conectividad entre las distintas áreas del puerto. La adscripción se materializó mediante una mutación demanial con la Dirección General de Carreteras cuya acta se incorpora al presente documento

Esto conlleva la modificación de la zona de servicio, para incorporar los mencionados viales.

D) Incorporación a la zona de servicio de nuevas infraestructuras e instalaciones, recientemente construidas

El Puerto de Motril ha experimentado, en el periodo transcurrido desde la redacción del PUEP 1999, desarrollos importantes en su ámbito y configuración física, localizados principalmente, pero no solamente, en el Muelle de las Azucenas, con la creación de una rampa Ro-Ro en su arranque, y la construcción del nuevo Muelle de Contradique, dedicado al atraque de buques de productos petrolíferos. En el PUEP 1999, este atraque de productos petrolíferos había sido previsto en el anterior Muelle Contradique, junto a la dársena pesquera.

Asimismo, se ha ejecutado la prolongación del Muelle Dique en 305 m, que ha generado como resultado, el aumento de la superficie de agua abrigada, además de la mejora de las condiciones de abrigo en el interior del puerto, particularmente en el muelle de las Azucenas, objeto primordial de aquella obra.

Además, Autoridad Portuaria de Motril ha construido, en la playa de las Azucenas, y a unos 500 m del contradique, un espigón de protección de la playa con la correspondiente aportación de arenas. Según el artículo 67.1.c) del TRLPEMM, este espigón forma parte del dominio público marítimo-terrestre, por ser una obra realizada por la Autoridad Portuaria sobre dicho dominio.

También ha tenido lugar una sustancial mejora de los accesos terrestres al puerto, mediante una conexión directa con la Autovía del Mediterráneo (A-7).

Teniendo en cuenta lo anterior, se considera necesario la actualización de la zona de servicio, incorporando a la misma estas nuevas infraestructuras e instalaciones.

Por lo que las citadas infraestructuras se incorporan y se afectan de forma expresa al Dominio Público Portuario.



E) Desafectaciones de bienes de dominio público adscritos a la Autoridad Portuaria de Motril.

En el Anexo IV se recogen los informes emitidos por los Departamentos Jurídicos, de Operaciones y el Director de la Autoridad Portuaria de Motril así como en el Anexo V, el INFORME SOBRE SITUACION JURIDICA CASAS DEL AGRIAZ (UBICADAS EN DOMINIO PUBLICO) Y PROPUESTA DE DESAFECTACION, remitido por la abogacía General del Estado en Granada

En virtud de los citados informes el Director propone la declaración de la **innecesaridad** de la parcela sobre la que se sitúan las viviendas del Agriaz para la explotación y desarrollo de actividades portuarias.

Con fecha 8 de enero de 2025 la Abogada del Estado designada por el convenio de asesoría jurídica con la Abogacía del Estado, en su informe Ereges núm.. 689/2024, donde concluye :

“1. Analizada la documentación remitida de acuerdo con los antecedentes relatados y los informes incorporados al expediente, entendemos que los bienes “Casas del Agriaz” no resultan necesarios para los fines de las Autoridad Portuaria de Motril resulta procedente el inicio del expediente de desafectación de la parcela ubicada en la zona de servicio del Puerto de Motril”, cuyo destino será determinado una vez se haya concluido el expediente de acuerdo con el artículo 44 TRLPEMM. La desafectación tiene el único efecto de incorporar al patrimonio de la Autoridad Portuaria el bien desafectado, quien podrá proceder a su enajenación, permuta o, en su caso, cesión gratuita previa comunicación a la Dirección General de Patrimonio del Estado”. Si se adopta la decisión de enajenar, entonces se podrá valorar a forma de enajenación que resulte pertinente de la previstas en la Ley 33/2003 de 3 de noviembre del Patrimonio de las Administraciones Públicas.

2. La desafectación deberá efectuarse previa tramitación del expediente administrativo previsto en el artículo 44 TRLPEMM.”

F) Adaptaciones aisladas del límite de la zona terrestre por la actualización de la cartografía

Finalmente, es preciso realizar una serie de regularizaciones menores de la zona de servicio terrestre, para ajustarse a la realidad actual del puerto.

Por todo lo anterior, se considera conveniente la redacción de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Motril.



3.2 Resumen de las principales modificaciones que contiene la presente DEUP, en relación al PUEP vigente

Se expresan a continuación de forma resumida, las principales modificaciones que se proponen en la presente DEUP, en relación con el documento PUEP 1999.

- Se han establecido cuatro áreas funcionales en las que se divide la zona de servicio. Estas representan una actualización de las áreas designadas en el PUEP 1999, por entender que se adecuan mejor a la situación actual del Puerto de Motril.
- Se adaptan las definiciones de los usos básicos a la legislación vigente (TRLPEMM).
- En coherencia con lo anterior, se asignan a las áreas funcionales en las que se divide el Puerto, los correspondientes usos, de acuerdo con la realidad actual de la actividad portuaria.
- Se eliminan los usos específicos, dejando únicamente los usos portuarios y vinculados a la interacción puerto-ciudad, según se establecen en el TRLPEMM (art. 72).
- Se localizan los espacios adscritos a órganos de las Administraciones Públicas existentes dentro de la zona de servicio, conforme a lo dispuesto en el artículo 72.2 del TRLPEMM.
- Se propone la incorporación del acceso norte al puerto, que corresponde al tramo de la N-347 (Carretera del puerto), que va desde la rotonda de la nacional 340, hasta la intersección con la calle Carrera del Mar y el tramo de avenida Nuestra Señora de la Cabeza, que sigue hasta la intersección con la avenida de Julio Moreno, todo ello para garantizar un acceso al puerto por su extremo oeste.
- Se propone la incorporación de la avenida Julio Moreno desde la playa de Poniente hasta la intersección con la calle Nuestra Señora del Mar, vial que estaba incluido en el dominio público portuario anterior a la aprobación del PUEP 1999 y que actualmente sigue siendo bien patrimonial de la APM.
- Se propone la desafectación de la zona Barriada del Agriaz.
- Se propone la incorporación y afectación al demanio público portuario de los terrenos ganados al mar como consecuencia de la construcción de infraestructuras e instalaciones ejecutadas desde la redacción del PUEP 1999.
- Asimismo, se realizan una serie de ajustes para adecuarse a la realidad actual del puerto.
- Se propone ajustar la delimitación de las aguas portuarias (Zona I y Zona II), de forma consistente con el desarrollo actual de las infraestructuras, que han sufrido modificaciones desde la redacción del PUEP.



4 ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL

4.1 Situación geográfica

El Puerto de Motril se encuentra al Sur de la Península Ibérica y forma parte de los puertos del Mediterráneo Occidental en la orilla europea. Está situado en el centro del Mar de Alborán, lo que le ofrece una conexión privilegiada con los puertos del Norte de África Occidental. Su posición geográfica es Longitud 3° 31' 30" Oeste y Latitud 36° 43' 06" Norte (Figura 1).

Desde el lado terrestre, el Puerto de Motril se encuentra a unos 3 km al Sur de la ciudad de Motril. Es el puerto del sur de España más cercano a Madrid, concretamente a 492 km por Autovía. Actualmente no dispone de ferrocarril.

Figura 1: Situación geográfica Puerto de Motril



Fuente: APM basado en Google Earth



4.2 Principales infraestructuras e instalaciones

El Puerto de Motril, calificado como puerto de interés general, es un puerto artificial con el dique principal paralelo a la costa, que se complementa con el correspondiente contradique. En el Plano PI-2 puede apreciarse el detalle de las infraestructuras y de las principales instalaciones actuales del Puerto de Motril. Las características generales de los muelles y atraques y su empleo se muestran en la Tabla 1.

Está constituido por tres dársenas: Interior, Pesquera y de las Azucenas.

La Dársena Interior está dedicada a tráficos de graneles, mercancía general y pasajeros con los muelles de Graneles, Poniente, Costa y Levante. En la parte occidental de la Dársena se encuentran las instalaciones deportivas.

En las explanadas de la zona Occidental se ubicaban diversas concesiones hoy mayoritariamente caducadas. Algunas de las explanadas sirven como apoyo para el estacionamiento de vehículos en la OPE, para ser embarcados en los muelles de Costa y Levante.

La dársena Pesquera tiene una línea de atraque de 410 m, incluidos los muelles de estancia, descarga, combustible y hielo.

Finalmente, la dársena de las Azucenas, en la que se mueven diversos tipos de tráfico: en el muelle de Azucenas se concentran actualmente tráficos de línea regular Ro-Pax, graneles y mercancía general; el muelle Contradique está especializado en la carga/descarga de graneles líquidos. La dársena de las Azucenas se cierra por el Sur con el canal de entrada y el muelle Dique, en el que se mueven tráficos de graneles líquidos y mercancía general, así como de cruceros.

Además, el puerto de Motril dispone en su zona de servicio de la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) de 39 ha de terreno de forma irregular, situada en la parte posterior del muelle de las Azucenas y contigua al mismo. La ZAL actualmente, representa más de la mitad de la superficie terrestre total del puerto.



Tabla 1: Muelles, atraques e instalaciones Puerto de Motril

Muelles, atraques e instalaciones del Puerto de Motril						
Nombre	Longitud (m)	Calado (m)	Ancho (m)	Superficie terrestre total* (m2)	Superficie concesiones/autorizaciones ** (m2)	Empleos
Muelle Dique	860	13,5	15	28.090	0	P. turístico / Graneles líquidos / Mercancía general
Muelle de Graneles	260	10	150	53.025	23.567	Graneles sólidos y líquidos / Mercancía general
Muelle de Poniente	107	7,3	150	29.730	4.549	Graneles sólidos y líquidos / Pasaje turístico
Zona occidental del puerto	-	-	-	125.835	5.408	Graneles líquidos / Graneles sólidos / Línea regular Ro-Pax / Espacios ociosos
Instalaciones Náutico-deportivas	-	-	-	14.049	9.871	Amarres náutico-deportivos
Muelle de Costa	299	8	40	28.789	10.048	Línea regular Ro-Pax / Pasaje Turístico
Muelle de Levante	284	8	45	18.469	13.239	Línea regular Ro-Pax
Muelles Pesquero	458	4,5	25 / 45	32.849	1932	Pesca/Acuicultura
Muelle Azucenas	607	13,5	265	191.073	38.529	Línea regular Ro-Pax / Graneles/M. General
ZAL	-	-	-	393.882	33.849	Almacenamiento y distribución
Muelle Contradique	252	12	12	4.956	231	Graneles líquidos
TOTAL	3.127			920.747	141.223	

* Se incluye la superficie de viales y zona de maniobra

** No se contabiliza superficie concesión/autorización de tuberías

Fuente: APM

4.3 Accesos terrestres

El Puerto de Motril está situado en un enclave privilegiado próximo a importantes rutas de navegación marítimas. Coherentemente con lo anterior, requiere de infraestructuras de acceso terrestres que lo conecten de forma rápida y eficiente con su hinterland.

En el Plano PI-0 se muestran las conexiones terrestres del Puerto y los accesos al mismo.

El Puerto de Motril tiene acceso directo desde la Red Viaria de Interés General del Estado, a través de las siguientes vías:

- **Carretera nacional N-340**, itinerario europeo Este-Oeste E-15, que discurre paralela al litoral Mediterráneo. Dicha carretera está formalizada en la Autovía del Mediterráneo



(A-7) desde Málaga hasta Nerja, para tomar la forma de carretera convencional desde Nerja a Motril y de Motril a Castell de Ferro, y continuar hasta Almería.

- **Autovía de Sierra Nevada-Costa Tropical (A-44)**, da accesibilidad a Motril desde Granada (itinerario europeo E-902). Esta enlaza con subtramo de autovía (GR-14) que, a su vez, enlaza con las carreteras convencionales N-340 y N-323.
- **Autovía del Mediterráneo (A-7)**, da continuidad al trazado Nerja-Motril-Castell de Ferro y conecta mediante una vía de alta capacidad Málaga, Almería y Motril.

Actualmente, al Puerto de Motril se accede por tres vías distintas:

- Desde el Oeste, por el tramo urbano de la N-323, con un carril por sentido de circulación
- Desde el Norte, por la N-347 (carretera del puerto), con la opción de entrar por la zona del muelle pesquero o desviarse hacia la ZAL.
- Desde el Este, por el nuevo acceso que enlaza con la N-340 y la A-7, que entra directamente a la ZAL (GR-16).

Hoy por hoy Motril y su Puerto carecen de accesibilidad ferroviaria, existe un trazado previsto en el vigente PGOU del Término Municipal de Motril, así como en el Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda PITVI 2012, de ámbito estatal y en el Plan de Infraestructuras, Transporte y Movilidad de Andalucía, PITMA, de la administración autonómica..

4.4 Concesiones y autorizaciones

Las concesiones a 31 de diciembre de 2023 pueden observarse en el Plano PI-5.

En los cuadros siguientes se detallan las concesiones (Tabla 2) y autorizaciones (Tabla 3) La ubicación de las concesiones y autorizaciones está referida al plano de áreas propuestas PO-1.



Tabla 2: Concesiones vigentes a fecha 31/12/2023 Puerto de Motril

TITULAR	OBJETO DE LA CONCESION	SUPERFICIES		
		TERRESTRE m ²	TUBERIA m2	LÁMINA DE AGUA
ALGESCOM GESTIÓN COMERCIAL, S.L.	Implantación de Centro Logístico transporte multimodal de mercancías a temperatura controlada en la Zona de Actividades Logísticas del Puerto de Motril.	8200		
CEMEX ESPAÑA OPERACIONES, S.L.U.	Silos de almacenamiento, ensacado y distribución cemento	505	102	
CEMEX ESPAÑA OPERACIONES, S.L.U.	Bascula en muelle de Poniente	220 m2		
EXOLUM	Obras de conexión entre la I.A. de CLH y el muelle contradique	103,35	2.994	
	Modificación no sustancial de la concesión de obras de conexión entre IA y el Muelle Contradique	128,00		
CLUB NAUTICO MOTRIL	Edificio social, casa de botes y pantalanes atraque	2.609		15.172

Cód. Validación: 5DX6LMSF3EPPK0KkLXPXGP
 Verificación: https://sede.apmtril.gob.es/
 Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 19 de 67





C.E.MOTRIL, S.L. (NAVE SUR)	Almacenamiento de mercancías sólidas en el Muelle de las Azucenas	2.025		
C.E. MOTRIL, S.L. (NAVE NORTE)	Construcción nave destinada a terminal de almacenamiento de mercancía general y graneles sólidos no comburentes	2.023		
C.E. MOTRIL, S.L.	Instalación y explotación de báscula desmontable en el muelle de las Azucenas	150		
ENDESA DISTRIB. ELECTR. S.L.U.	Línea subterránea de alta tensión	720,00		
ENDESA DISTRIB. ELECTR. S.L.U.	Línea subterránea alta tensión - Fab. De Hielo	532,00		
ENDESA DISTRIB. ELECTR. S.L.U.	Línea subterránea alta tensión 20 kV	1.540,00		
ESTACIÓN DE SERVICIO PLAYA MOTRIL, S.L.	Construcción de estación de servicio de carburante con actividades conexas y complementarias	2.601,78		
GRUPO ERIK EDITORES S.L.	Centro Logístico de almacenamiento y manipulación de mercancías	11.615,00		
FÁBRICA DE HIELO ALBORÁN, S.L.	Fábrica de hielo del puerto pesquero	333,10	5	
FRS	Terminal de pasajeros y mercancías de uso particular en el muelle de las Azucenas	12.212,74		3.616
GARCIDEN S.L.	Ocupación de nave con destino a almacenamiento y venta de pescado fresco y congelado	223,00		

Cód. Validación: 5DX6MSFP3EP3KXKXLPXGP
Verificación: https://sede.ajmotril.org/es/
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublica Gestiona | Página 20 de 67





GRÚAS MEDITERRÁNEO, S.A.U.	Instalación de almacenamiento de cemento y expedición a granel, y se añade uso almacenamiento de cenizas volantes y aditivos de cemento.	5.600		
LA ESTELA DE PONIENTE S.L.	Ocupación de nave destinada al almacenamiento de enseres de pesca en dársena pesquera	103		
TERMINAL PORTUARIA LOGÍSTICA DE MOTRIL	Terminal de almacenamiento de aceites, graneles líquidos alimentarios, solución nitrogenada N-32 y almacenamiento de fertilizantes	4.950 m2	200	
LYS DEL SUR, S.L.	Nave de almacenamiento mercancías en muelle de Graneles	2.525,10 m2		
MARINA MOTRIL S.L.	Zona náutico deportiva y zona de embarcadero de buques	6.960,69 m2		5.677 m2
MARINA MOTRIL S.L.	Aparcamientos ubicados entre el edificio sede del Consejo de Administración y la Aduana	594		

Cód. Validación: 5DX6LMSFP3EPPKLLKKLXPXGP
Verificación: https://sede.apmotril.gob.es/
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 21 de 67





MARINA MOTRIL S.L.	Explotación helipuerto privado. En consejo 2/6/2020 se modifica el uso: actividad de almacenamiento de embarcaciones destinadas a uso turístico y de crucero, de igual manera que en el caso del helipuerto, vinculada a la actividad cruceística del Puerto de Motril, así como el avituallamiento y reparación de buques	2.448		
M^a DEL CARMEN LÓPEZ ESCAÑUELA	Bar Lonja	68		
MOTRILEÑA DE LIQUIDOS, S.L.	Dos depósitos de almacenamiento de abonos líquidos y aceites	2.180,10		
MOTRIL SHIPPING, S.L.	Ocupación oficinas vial principal	77,20		
S.A. LOPEZ GUILLEN	Ocupación oficinas y nave en vial principal	427,02		
D.B.A. Motrilport	Almacén de productos petrolíferos	25.598	100	
	AMPLIACION - Almacén de productos petrolíferos			
	Estacionamiento de camiones	9.796		

Cód. Validación: 5DX6LMSFR3EPPK1KKKXPKXGP
Verificación: <https://sede.apmtril.gob.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 22 de 67





SIBELCO MINERALES CERÁMICOS, S.A.	Ocupación nave destinada a terminal de almacenamiento de dolomita	967,00		
SIBELCO MINERALES CERÁMICOS, S.A.	Ocupación de superficie destinada a instalación de nave desmontable como terminal de almacenamiento de dolomita	513,24		
TERMINALES MARÍTIMAS ARMAS S.L.	Explotación de una terminal marítima de pasajeros y una terminal marítima de mercancías	2.901		5.717 m2
TERMINAL MARITIMA GRANADA, S.L.	Ocupación de superficie destinada a local de oficina y terminal de almacenamiento de pasta de papel (nave poniente 2)	2.064,00		
TERMINAL MARITIMA GRANADA, S.L.	Instalación y explotación de báscula desmontable en el muelle de las Azucenas	220,00		
TRANSGRANADA, S.A.	Manipulación y almacenaje de graneles sólidos y líquidos	5.850	104	
TRANSGRANADA, S.A.	Nave para almacenamiento como Terminal para almacenamiento y envasado de Graneles Sólidos en M Azucenas	8.192		
TROPICLAB, S.A.	Instalación laboratorio analítico especializado en el sector agrícola y agroalimentario	500,00		

Cód. Validación: 5DX6LMSP3EPPKLLKKLXPXGP
Verificación: <https://sede.apmotril.gob.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico



UTE PIF MOTRIL	Gestión de las instalaciones de inspección de productos de origen no animal (P.I.F.)	64,92		
HAFESA OIL S.L.U.	Zona de servicios y estación de suministro en la Zona de Actividades Logísticas del Puerto de Motril	1.400,00		
WORLD VYPMAR S.L.	Instalación y explotación de una industria de montaje de cajas de cartón para la agricultura	3.000,00		
WORLD VYPMAR S.L.	Construcción de nave para almacenamiento de cajas de cartón destinadas a la agricultura en la ZAL	870,61		

La situación de las concesiones se realiza a partir de las áreas propuestas en el presente trabajo. Plano PO-1.
Fuente: APM

Cód. Validación: 5DX6LMSFP3EPPK1KK1LXPXGP
Verificación: <https://sede.apmotril.gob.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 24 de 67



Tabla 3: Autorizaciones vigentes a fecha 31/12/2023 Puerto de Motril

TITULAR	OBJETO DE LA AUTORIZACION	SUPERFICIE DESCUBIERTA	SUPERFICIE CUBIERTA (NAVE / LOCAL)
ALGETRANSIT SL	ocupación oficina vial Norte M Azucenas de servicios aduaneros (transitario) - Bloque 2 oficinas		13,83
ANTONIO MANUEL GONZÁLEZ GUTIÉRREZ	ocupación oficina vial Norte M Azucenas de agencia de aduanas (oficina 2 de 3)	28,00	
ASOCIACIÓN DE PRODUCTORES DE PESCA FRESCA DEL PUERTO DE MOTRIL	Gestión y explotación de la lonja		1.111,82
BALEARIA EUROLÍNEAS MARÍTIMAS S.A.	módulos taquilla venta billetes	200,00	
BERNARDINO ABAD SL	oficina 1 Nuevos Pabellones M Azucenas		32,74
CASAPESCA MOTRIL S.L.	caseta de pescadores nº2		16,47
CEPSA COMERCIAL PETRÓLEO S.A.U.	instalaciones suministro a embarcaciones pesqueras	174,53	
C. E. MOTRIL COSIGNACIONES Y ESTIBAS	ocupación oficina en Muelle de las Azucenas (oficina 2 nuevos pabellones)	33,44	
CENTRO PORTUARIO DE EMPLEO MOTRIL S.A.	nuevas instalaciones oficinas M Azucenas		60,00
CLH S.A.	instalación de caseta en contradique	15,00	
CLUB NAÚTICO DE MOTRIL	Pista de pádel	600,00	

Cód. Validación: 5DX6LMSFEP3EPKUKLXLPKXG
Verificación: https://sede.ajm.motril.gob.es
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 25 de 67



COMERCIAL AIZPURUA S.L.	Ocupación de nave sur de almacén de Poniente 1, para almacenamiento de caolín y llenado de big bags de caolín		967,47
DANIEL RUIZ GARCÍA	ocupación casetas nº 29-30-31 almacén pertrechos pesca		37,80
DIVISIÓN DE LÍQUIDOS J.L. PANTOJA S.L.	Ocupación de superficie descubierta con destino a estacionamiento de camiones y otros vehículos	1.879,70	
DUTY FREE SHOP RETAIL S.L.	ocupación superficie descubierta para instalación de módulo de venta productos duty free en Muelle de Levante	135,00	
ECS 360 SL	ocupación oficina 3 nuevos pabellones M Azucenas	38,01	
ESTEBAN J. LÓPEZ LÓPEZ	ocupación casetas nº24 y 28 almacén pertrechos pesca y oficinas propias de la actividad	21,06	
FÉLIX GUILLERMO MALDONADO VADELL	caseta nº 18 almacén pertrechos pesca		10,53
FERMÍN LÓPEZ CASTILLO	caseta nº 26 almacén pertrechos pesca		11,88
FERRES LÓPEZ C.B.	casetas nº 12, 13 y 14 para almacén pertrechos pesca		38,88
FRANCISCO DOMÍNGUEZ CAPARRÓS	Almacén de pertrechos de pesca en Dársena pesquera		156,36
FRANCISCO RODRÍGUEZ SÁEZ	caseta 19 para almacén de pertrechos de pesca		16,47
FRS ESPAÑA	caseta venta billetes	152,35	
GONZÁLEZ GAGGERO S.L.	oficina 5 nuevos pabellones M Azucenas		33,43
GRAVITY WAVE S.L.	colocación cubas para recogida de redes para reciclaje	12,40	
JOSÉ LUIS SÁNCHEZ MÁRQUEZ	ocupación casetas nº 4 almacén pertrechos pesca		42,12
LIROLA INGENIERÍA Y OBRAS, S.L.	ocupación superficie cubierta en nave talleres		55,68

Cód. Validación: 5DX6LMSEB3EPKUKKLLXPXCP
 Verificación: <https://sede.puertoalmotril.es/>
 Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 26 de 67





LORENZO RODRÍGUEZ JÓDAR	ocupación caseta nº 27 almacén pertrechos pesca		16,47
LÓPEZ CABRERA C.B.	ocupación caseta nº 21 almacén pertrechos pesca		10,53
LYS DEL SUR	Ocupación nave almacén Poniente 3 -Almacenamiento mercancía general y granel sólido		1.018,78
MANOLO PUJOL C.B.	ocupación casetas nº 22 - 23 almacén pertrechos pesca		28,35
MANUEL GARCÍA LÓPEZ	ocupación caseta nº 7 almacén pertrechos pesca		16,47
MARINA MOTRIL S.L.	terraza anexa a concesión con destino a bar-cafetería	97,00	
MARINA MOTRIL S.L.	ocupación superficie descubierta P-2 para depósito embarcaciones y otros enseres	2.002,01	
MIGUEL ÁNGEL RODRÍGUEZ SÁEZ	ocupación caseta nº 25 almacén pertrechos pesca		16,47
MIGUEL RUBIÑO DOMÍNGUEZ	ocupación caseta nº 10 almacén pertrechos pesca		16,47
NUEVO RAFAEL 2015 SL	ocupación caseta nº 11 almacén pertrechos pesca		11,88
ORANGE ESPAGNE S.A.U.	Instalación estación base de telefonía móvil	15,00	
OPERADOR MOTRIL S.L.	instalación de máquinas de venta de comida y bebida		3,00
PARTIDA ADUANAS S.L.	oficina 3 vial Norte M Azucenas (oficina 3 de 3)		28,00
SAMOYEDO S.L.	ocupación de superficie descubierta en Muelle Pesquero con destino a almacenamiento y venta de hielo	30,00	
SERVICIO AMARRAS MOTRIL SL	Instalación caseta	18,00	
TELEFÓNICA MÓVILES ESPAÑA, S.A.	Instalación nueva red celular Faro Castell de Ferro	145,00	

Cód. Validación: 5D46LMSERBEPKUKLXPKXG8
Verificación: <https://sede.apmotril.gob.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 27 de 67



TELEFÓNICA MÓVILES ESPAÑA, S.A.	Instalación de equipo de telecomunicaciones en el Puerto de Motril	30,00	
UNIVERSAL BULK TRADING SL	ocupación superficie descubierta para terminal acopio, almacenaje y estiba de mineral	2.400,00	
TERMINAL MARÍTIMA DE GRANADA SL (TMG)	terminal acopio minerales en M Azucenas	2.400,00	
TERMINALES MARÍTIMAS ARMAS (Ant. NAVIERA ARMAS S.A.)	caseta venta billetes	158,75	
TOMÁS CARMONA CECILIA	ocupación caseta nº 20 almacén pertrechos pesca		11,88
TRANSBULL ALMERÍA S.L.	ocupación oficina 4 nuevos pabellones M Azucenas	32,98	
TRÁNSITO 2000 SL	Ocupación oficina 1 M Azucenas Agente Aduanas (oficina 1 de 3)	27,85	
TRANSGRANADA S.A.	ocupación nave Muelle Graneles		4.128,60
TRANSPORTES PEDRO JUSTO S.L.	ocupación superficie descubierta para aparcamiento de vehículos en M Poniente (ex Holcim)	500,00	
WORLD VYPMAR S.L.	ocupación de nave de Graneles Sur con destino a almacenamiento de materia prima para montaje de cajas de cartón para la agricultura		650,00

*La situación de las autorizaciones se realiza a partir de las áreas propuestas en el presente trabajo. Plano PO-1.

Fuente: APM

Cód. Validación: 5DX6LMSFP3EPPKIKLXPRXGP	le	1
Verificación: https://sede.apmtril.gob.es	a	
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona Página 28 de 67	de	



5 LA VIGENTE DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE MOTRIL Y SU ZONIFICACIÓN. EL PUEP 1999.

El vigente PUEP del Puerto de Motril fue aprobado por la Orden del Ministerio de Fomento de 18 de junio de 1999. Se redactó al amparo de la ley de puertos vigente en aquel momento, esto es la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. El PUEP 1999 establece los límites de la zona de servicio del Puerto y los usos en su parte terrestre. Además, define las zonas de agua: Zona I y Zona II.

La delimitación de la zona de servicio terrestre se definía de la siguiente forma (Figura 2):

“El área geográfica necesaria para albergar las necesidades sería la limitada por:

1. *Bordillo de acera del lado del puerto de la actual carretera de circunvalación exterior, desde la playa Poniente hasta el actual contradique de Levante, excepto en el tramo comprendido entre su arranque (intersección con paseo del Pájaro y Camino del Pelaïllo) y la rotonda del nuevo acceso al puerto por Poniente. En este tramo el límite de la zona de servicio será el bordillo de la acera contraria a la valla del puerto, incluyendo la rotonda.*
2. *Idéntico límite (bordillo de acera del lado del puerto) en el Paseo del Pájaro.*
3. *Los terrenos ganados al mar y zona marítimo terrestre incluidos entre el contradique antiguo y el nuevo.*
4. *Una franja de terreno del mismo fuste que el punto anterior y una media de 300 m. de anchura, a adquirir (ver plano guía y planos de zonificación 5 y 6).*
5. *El nuevo vial de conexión de la carretera Motril-Puerto con la zona de ampliación (ver plano guía y plano de zonificación 6).”*

En el Plano PI-2 se muestra la línea de servicio definida en el PUEP 1999 superpuesta a la planimetría actual del Puerto.

La delimitación de las aguas portuarias, se muestra en la Figura 3, así como en el Plano PI-3:

- La Zona I, de 60,9 ha, se define entre los extremos del dique de Poniente y del Contradique (Plano PI-3.1).
- La zona II, de 941,1 ha, está definida por la línea de costa a Poniente del Puerto, el punto de Latitud: 36 ° 42' N y Longitud: 3° 33' 5" W y el punto Latitud: 36 ° 42' N y Longitud: 3° 30' W, el dique de poniente y una línea situada a 200 m de la línea de BMVE a Levante del Puerto (Plano PI-3.2).

Los usos básicos se muestran en la Figura 4. Por otro lado, en el Plano PI-4 se ha adaptado la asignación de usos básicos del PUEP 1999 a la planta actual del Puerto. Los usos básicos y sus definiciones son las siguientes:

Uso Comercial: *admite la realización de la generalidad de actividades comerciales portuarias, tales como operaciones de estiba, desestiba, carga, descarga, transbordo y almacenamiento de mercancías de cualquier tipo, en volumen o forma de presentación que justifique la utilización de medios mecánicos o instalaciones especializadas, el tráfico de pasajeros, el*



avituallamiento y reparación de buques, así como la utilización de instalaciones y las operaciones y servicios necesarios para el desarrollo de dichas actividades.

Asimismo, se podrán realizar las actividades que correspondan a empresas o industrias o comerciales cuya localización en el puerto esté justificada por su relación con el tráfico portuario, por el volumen de los tráficos marítimos que generan o pueden generar y por los servicios que prestan a los usuarios del puerto, así como actividades logísticas que aporten valor añadido a la mercancía.

Uso Pesquero: contempla todas aquellas actividades relacionadas con el sector pesquero, como las operaciones de descarga y manipulación de pesca fresca, lonja, avituallamiento, reparación y mantenimiento de buques, servicios auxiliares, etc.

Uso Náutico-deportivo: incluye el correspondiente al servicio de embarcaciones deportivas o de recreo y equipamientos culturales o recreativos relacionados con dicha actividad.

Uso Complementario: se refiere a otras actividades con carácter complementario de la actividad esencial, así como a equipamientos diversos, siempre que no perjudique globalmente el desarrollo de las operaciones de tráfico portuario.

De las 86,9 ha de superficie terrestre del Puerto, se establecen 75,5 ha destinadas a uso comercial, (de las cuales 38 forman parte de la ZAL); 7,3 ha a uso Complementario: 2,7 ha destinadas a uso Pesquero y 1,4 ha destinadas a uso Náutico-deportivo.

El PUEP 1999 divide el Puerto en dieciséis áreas, que se muestran en el plano PI-01, a las que asigna los siguientes usos específicos pormenorizados. La asignación de usos específicos se muestra en la Figura 5.

La correlación entre usos básicos y específicos se muestra en la siguiente tabla:

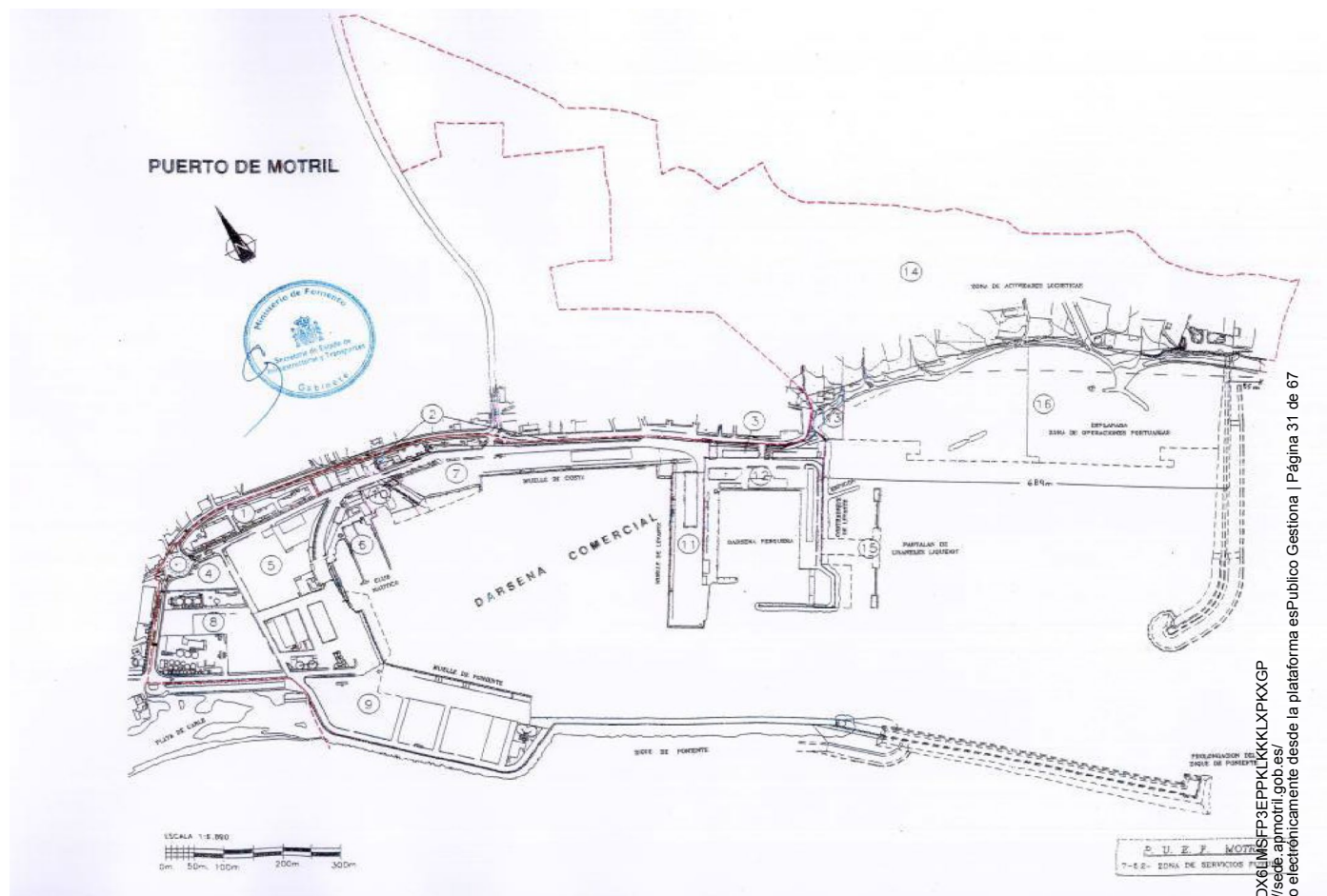
Tabla 4: Zonificación usos del PUEP 1999

Zonificación usos PUEP 1999		
Usos básicos	Usos Específicos	Áreas
Portuario Comercial	Mercancía general	7
	Graneles	9
	Actividades logísticas	8 y 14
	Graneles líquidos	15
	Tráfico mixto	11
	Graneles y Mercancía general	16
	Náutico deportiva o Mercancía general	10
Portuario Pesquero	Zona pesquera	12
Portuario Náutico-deportivo	Náutico deportiva	6
Portuario Complementario	Servicios generales	5,4 y 13
	Terciario	1, 2 y 3

Fuente: APM en base al PUEP 1999



Figura 2: Delimitación Zona de Servicio terrestre. PUEP 1999 Puerto de Motril

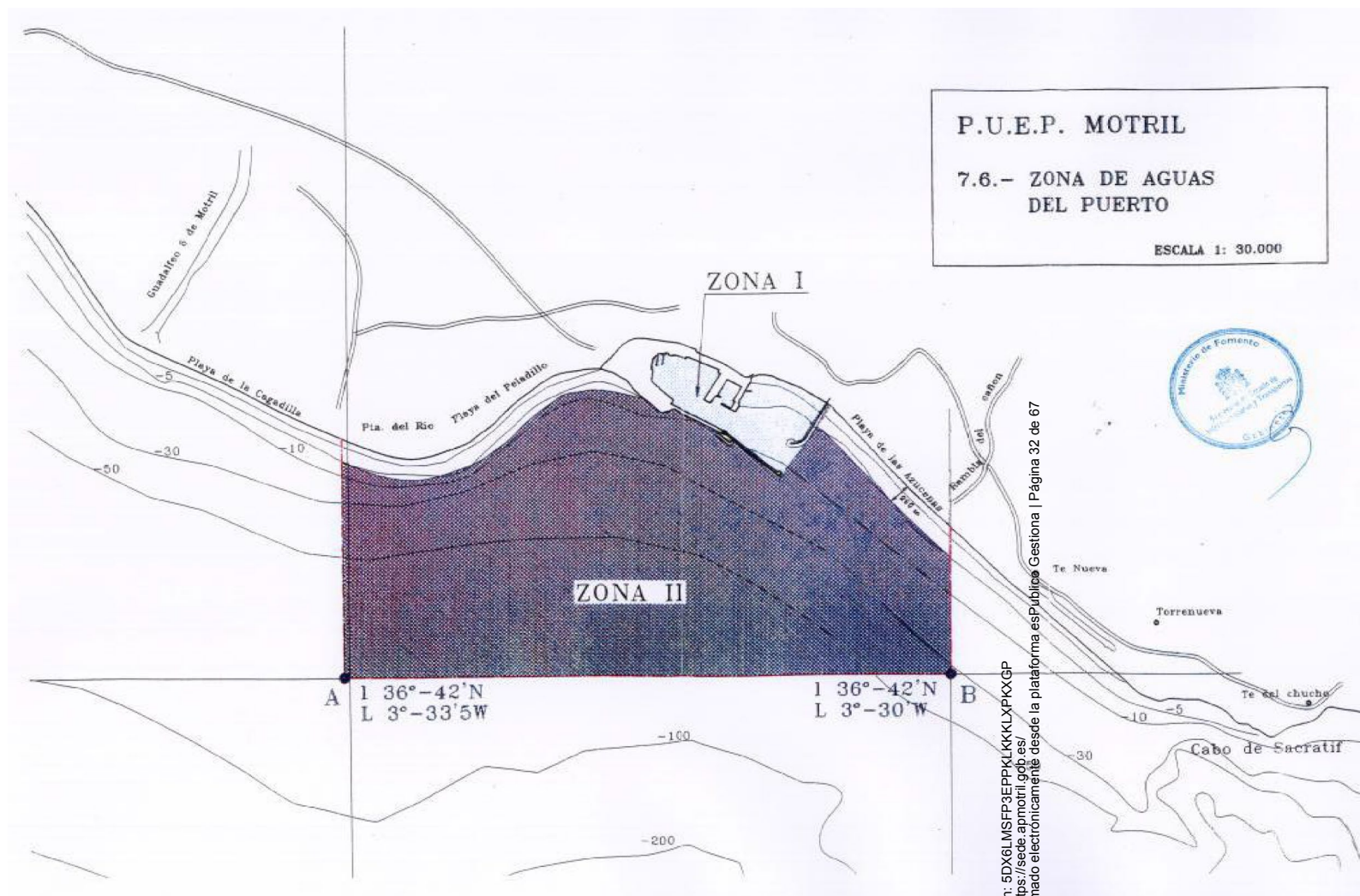


Fuente: PUEP 1999

Cód. Validación: 5DX6JMSFP3EPPK1KKLXPXGP
 Verificación: <https://sede.apmotril.gob.es/>
 Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 31 de 67



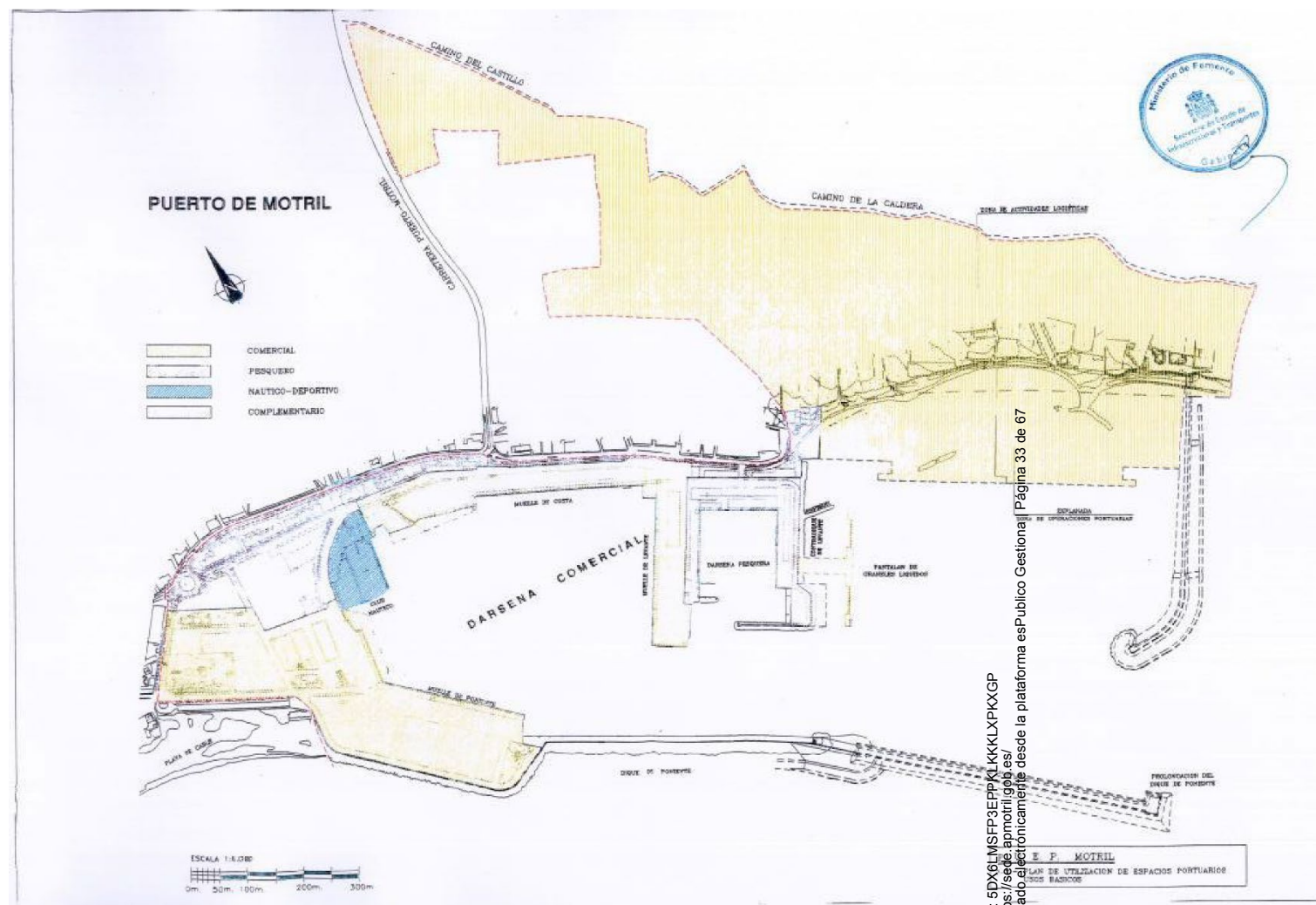
Figura 3: Delimitación zona de aguas. PUEP 1999 Puerto de Motril



Fuente: PUEP 1999



Figura 4: Asignación usos básicos. PUEP 1999 Puerto de Motril

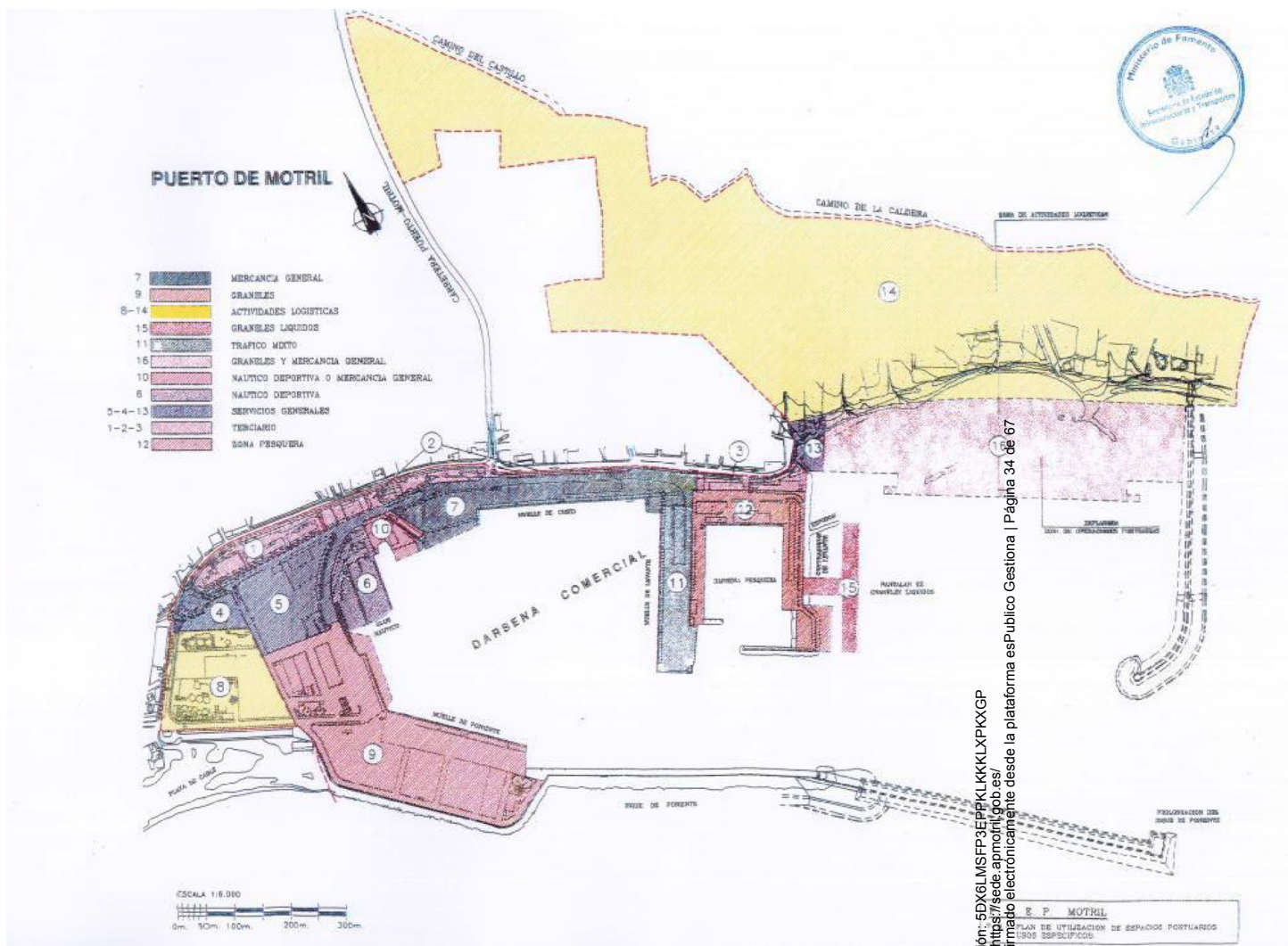


Fuente: PUEP 1999

Cód. Validación: 5DX6LMSEF3EPPK1KKKLPKXGP
 Verificación: <https://sede.apmotril.gob.es/>
 Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona



Figura 5: Asignación usos específicos. PUEP 1999 Puerto de Motril



Fuente: PUEP 1999

Cód. Validación: 5DX6LMSFP3EPPKLLKKLXPKXGP
Verificación: <https://sede.apmotrill.gob.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma



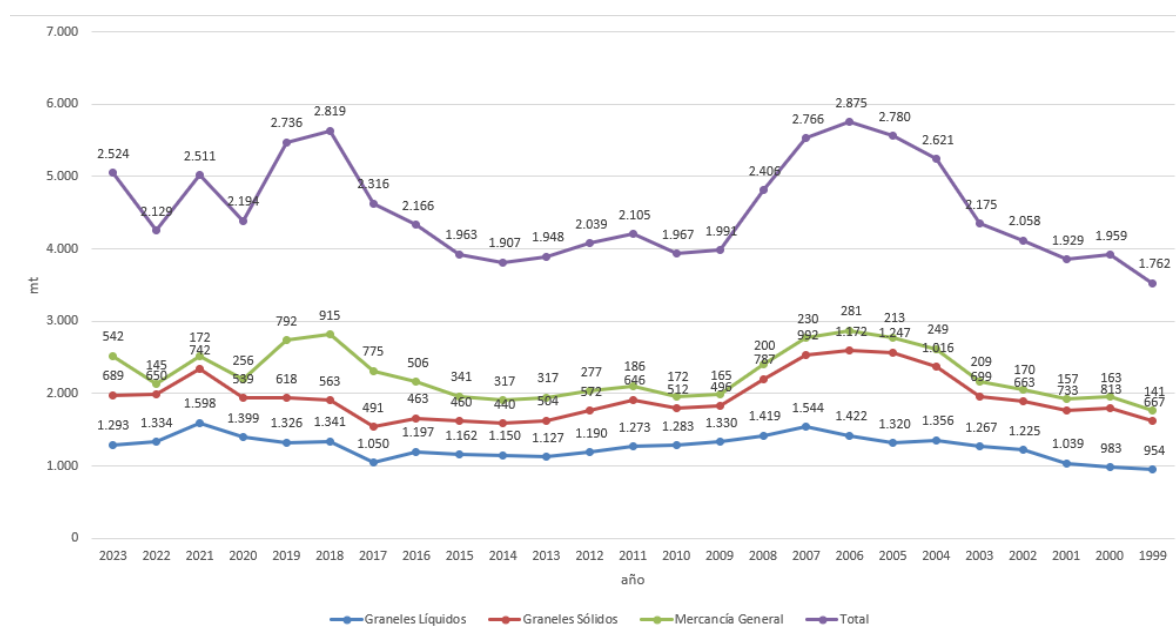
6 ANÁLISIS DEL TRÁFICO

6.1 Análisis del tráfico actual

El tráfico total de mercancías manipulado en el puerto de Motril al cierre del año 2023 ha sido de 2.524.566 toneladas, lo que supone un incremento respecto al cierre de los años 2.020, 2021 y 2022. Es de notar que el tráfico de mercancías de 2018, con 2.819.895 toneladas, fue récord histórico junto con el año 2006 que alcanzó las 2.875.000 t.

Así el tráfico total permaneció relativamente estable en el entorno de los 2 Millones de toneladas entre los años 2009 y 2015, y es a partir de 2015 cuando se producen fuertes crecimientos hasta el 2018, con una pequeña bajada en el 2019 y repuntando en los años siguientes

Figura 6: Evolución tráfico total y su descomposición por forma de presentación 1999-2023 (mt)



Fuente: APM en base a datos de OPPE

Estos incrementos experimentados en el último periodo se explican, en gran medida, debido a la evolución de la mercancía general, y muy especialmente por el crecimiento de la carga rodada en buques Ro-Ro y Ro-Pax.

Además, es de destacar la recuperación de los graneles líquidos rondando los 1.300 mt. que afianzan su estabilidad, todo ello debido esencialmente a la reactivación de una de las concesiones de granel líquido-combustible, si bien estas cifras están todavía alejadas del récord histórico alcanzado en 2021, con casi 1.600 mt.

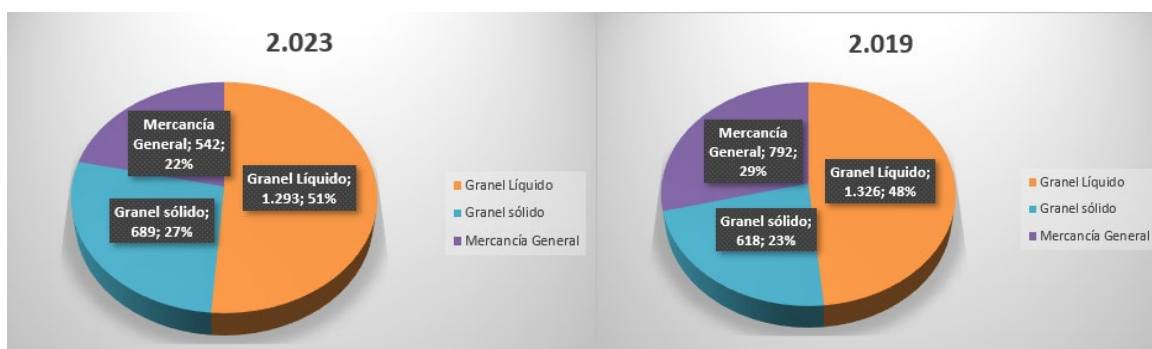


Finalmente, en lo que respecta a los graneles sólidos, el tráfico durante el periodo de 2009 a 2019, se mantiene en una horquilla comprendida entre las 400 mt y las 600 mt. Durante el 2021 se alcanzaron las 742 mt estabilizándose en torno a las 650-700 mt durante el 2022 y 2023

En 2023, los graneles líquidos concentran el 51% del tráfico total, seguido de la mercancía general, con un 22 %, y los graneles sólidos, con un 27%. Si se comparan estas cifras con las del año 1999, año de la elaboración del actual PUEP, se constata lo siguiente:

- Destaca el aumento de tasa de participación de la mercancía general en el total del puerto que, en 1999 apenas representaba un 8 %, mientras que en 2023 alcanzó más del 29 % alcanzando picos del 33 % en los años 2017 y 2018.
- Los graneles líquidos siguen siendo el tráfico mayor, se mantienen estables con pequeñas oscilaciones rondando 50 %, el 54 % en 2019 al 51 % en 2023.
- El tráfico de graneles sólidos es el que pierde más presencia en relación al resto de tráficos, pasando de representar un 38 % en 1999, a un 27% en 2023.

Figura 7: Tráfico total portuario por forma de presentación 1999 y 2023 (mt y %)



Fuente: APM

El Puerto alcanzó, en el año 2018, las 915 mil toneladas de mercancía general, récord histórico, cifra que ha ido descendiendo paulatinamente hasta repuntar con las 542 mil toneladas en 2023.

El crecimiento del tráfico de mercancía general se explica, fundamentalmente, por el fuerte impulso de los tráficos regulares de carga rodada, inexistentes en el intervalo 2017-2019 alcanzando en 2019 las 792 mil toneladas, lo que representa un 29 % del total de mercancía general movida en este año.

El incremento de la mercancía general Ro-Ro, se debe fundamentalmente al buen funcionamiento de las líneas de transporte y mercancías con los puertos del Norte de África y a la permanencia del Puerto de Motril en la OPE.



6.1.1 Graneles líquidos

Los graneles líquidos son el principal tráfico del Puerto de Motril (51% en 2023), en su práctica totalidad productos petrolíferos de importación. Estos tráficos, consistentes en gasoil y gasolina, abastecen las gasolineras de la provincia de Granada y su entorno. Son tráficos bastante estables, con alrededor de 1 millón de toneladas por año, que se mueven en el Muelle Contradique.

El resto de graneles líquidos: melaza, abonos líquidos, productos químicos y aceites y grasas, se mueven esencialmente en el Muelle Dique.

Otros tráficos que antaño fueron importantes, como es el caso del asfalto, han dejado de operar en la actualidad.

6.1.2 Graneles sólidos

El tráfico de graneles sólidos se ha estabilizado en la última década en el entorno del medio millón de toneladas anuales, tras un fuerte descenso en 2009, desde el máximo de más de 1,2 millones de toneladas en 2005 ha repuntado en el periodo 2021-2023 manteniendo una media de casi las 700 Mil toneladas.

Este descenso en el 2009 se debió, en gran parte, a la pérdida de los tráficos de cemento, clínker y otros materiales de construcción, causado por la crisis económica de 2008/2009. Otros graneles sólidos que ya no operan en el Puerto, son los de trigo y productos químicos, aunque estos últimos se mantienen como tráfico Ro-Ro.

De los que se mantienen, destacan los procedentes de las minas y canteras del entorno como la celestina, la dolomita, el triturado de mármol o el yeso junto con el mineral de hierro procedente de las minas de Alquife que ha empezado a operar desde el Puerto de Motril.

Asimismo, han incrementado su presencia los abonos naturales y artificiales presentados como granel sólido y el orujo de aceitunas, vinculado a la producción de energía en centrales de energía térmica, este último, sin embargo, con un futuro incierto por la reducción de esta actividad y coste de los materiales y el pago de emisiones CO2.

Durante el año 2023, los graneles sólidos se movieron principalmente en el Muelle de las Azucenas (67,75%), Muelle de Graneles (21,31%) y menos volumen en el Muelle de Poniente (10,57 %)

6.1.3 Mercancía general

Cabe distinguir fundamentalmente, entre la mercancía rodada (buques Ro-Ro y Ro-Pax), la mercancía contenerizada (Lo-Lo) y la mercancía general convencional.

La naturaleza de las mercancías es muy variada, donde destacan la pasta de madera, la maquinaria y herramientas, los productos siderúrgicos y otros como frutas, hortalizas o



materiales de construcción. Estos tráficos se han visto muy beneficiados por la aparición de líneas regulares Ro-Ro y Ro-Pax con el Norte de África.

Es de significar como de las tres formas de presentación de mercancía general mencionadas, el tráfico de contenedores (Lo-Lo) es actualmente poco relevante, dada la dificultad de captación de nuevas líneas en un mercado muy competido.

La mercancía general convencional está creciendo, sobre todo por la presencia de las cargas proyecto (palas eólicas, ...) que se mueven en el Muelle de las Azucenas.

En cuanto a la mercancía rodada, como ha sido dicho, es en la que reside el crecimiento de tráficos más significativo de los últimos 10 años. Las frutas y a las hortalizas son uno de los principales grupos de mercancías importadas. Es importante destacar que se trata de un flujo de mercancías que no únicamente tiene por destino España, ya que en muchos casos los camiones se dirigen hacia Francia, Países Bajos o Reino Unido.

Se trata de unos tráficos de enorme potencialidad, en los que la media de crecimiento interanual durante la última década supera el 30 %, y es previsible que la tendencia positiva se mantenga, aunque pueda reducirse este elevado nivel de crecimiento.

Otro de los tráficos rodados destacados es el del sector del automóvil, por el desarrollo de centros de producción en el norte de África.

Al igual que los tráficos hortofrutícolas, las expectativas de crecimiento en los próximos años son muy elevadas. La última década ha presentado crecimientos medios de más del 10 % interanual, y las previsiones de aumento de la actividad a futuro hacen probable que estos crecimientos medios se mantengan, al menos.

Finalmente, también es relevante el tráfico en el sector del textil, en el que se muestra una tendencia positiva en la última década, pero que, en términos generales, presenta unas variaciones menos marcadas que el sector hortofrutícola o del automóvil.

En los tráficos rodados, existen diferentes puertos competidores, de los cuales el más potente es el Puerto Bahía de Algeciras, sobre todo por los tráficos del Occidente de Marruecos. No obstante, la privilegiada situación de Motril, tanto respecto de tierra como del mar, unido a la eficiencia en la gestión de determinados tráficos y controles, le permite mantener una tasa de mercado en el Estrecho.

La carga rodada se mueve en los Muelles de Levante y Costa y en el Muelle de las Azucenas, donde existen actualmente 3 rampas Ro-Ro.

6.1.4 Pasajeros

En cuanto a los pasajeros, en la figura 9 se muestra la evolución de este tráfico desde 2001, distinguiéndose entre pasajeros de línea regular y de cruceros.

El tráfico de pasajeros de línea regular ha experimentado un crecimiento espectacular desde el año 2011 por el establecimiento de la primera línea regular con Melilla, y a partir de 2013 con la inclusión del puerto de Motril en la Operación Paso del Estrecho y la potenciación de

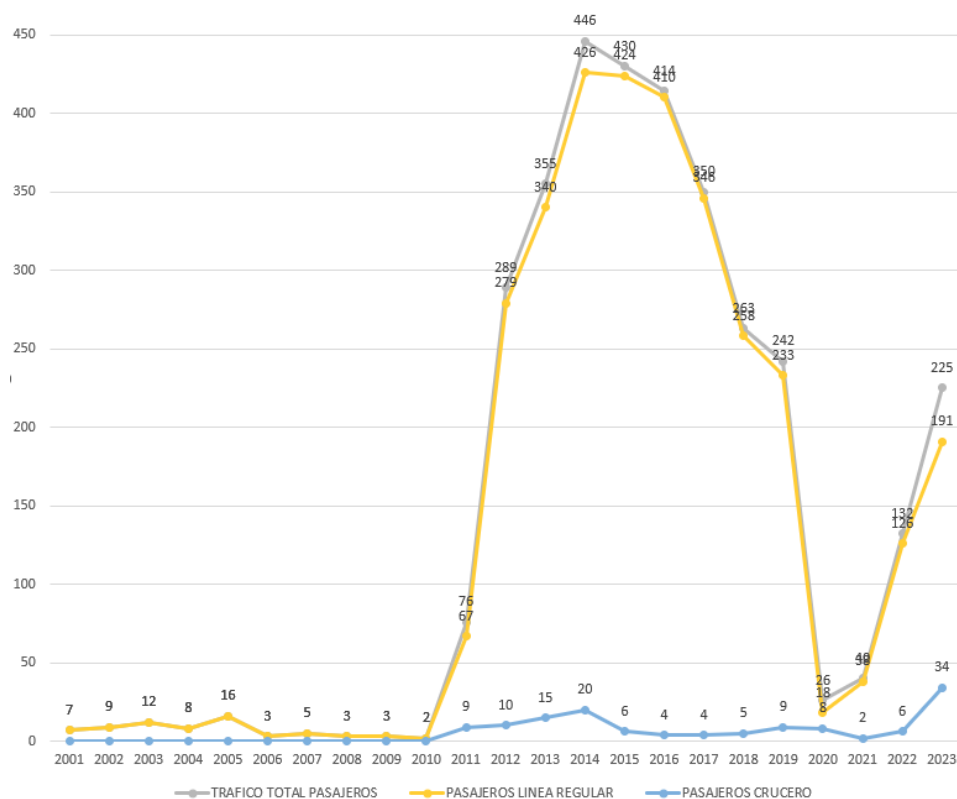


líneas con el Norte de África, en consonancia con el incremento de los tráficos de mercancía general rodada, dado que se transportan en el mismo tipo de barco.

No obstante, desde el año 2014 el número de pasajeros de línea regular continúa con un cierto ajuste a la baja, como consecuencia de la competencia de otros puertos vecinos, en sus conexiones con el Norte de África.

En lo que respecta a los pasajeros de crucero, alcanzan, como en el caso anterior, el máximo en el año 2014, con 20 mpax, descendiendo hasta los 4 mpax en el año 2017. Esta tendencia parece remitir ya que en 2019 se han alcanzado los 9 mpax, repuntando en 2023 y teniendo buenas previsiones para el año 2024 y siguientes.

Figura 8: Evolución tráfico de pasajeros, 2019-2023 (mpax)



Fuente: APM en base a datos de OPPE

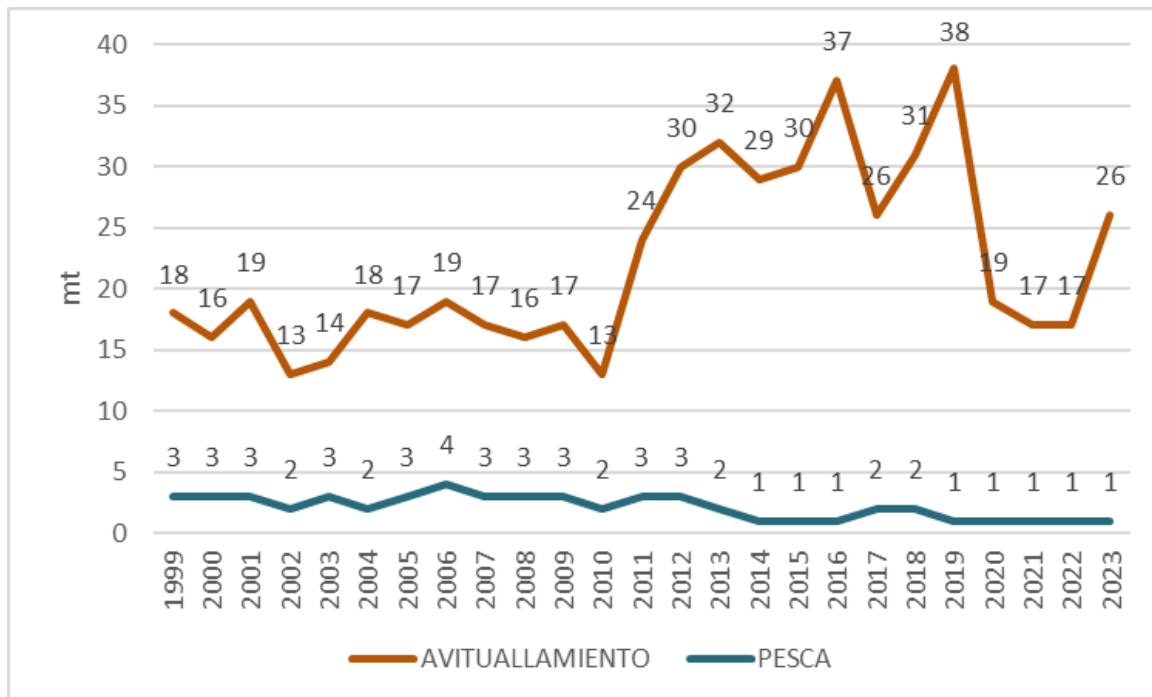
6.1.5 Pesca y avituallamiento

La evolución del sector pesquero en todo el entorno y en concreto en el Puerto de Motril, es claramente a la baja, sufriendo este último una reducción sostenida a lo largo de la década pasada. Esto es debido a la pérdida de competitividad de las embarcaciones de pequeño y mediano tamaño frente a las grandes flotas y a las crecientes limitaciones por motivos medioambientales. El tráfico de pesca fresca en 2019 fue de 1.163 t, que supuso una disminución en un 24,9% en relación a 2018, que fue de 1.550 t. Se mantiene estable desde el año 2018 hasta el 2023.



El avituallamiento está vinculado fundamentalmente con el suministro de combustible (alrededor de un 80%), además del suministro de agua a buques y, en menor medida, de hielo, para embarcaciones pesqueras. Tuvo su mínimo en 2010 con 13.383 t, y a partir de este año, un crecimiento hasta alcanzar su máximo en 2016 de 37.103 t. En 2019 alcanzó 37,57 t., este último año, 2023 se cerró con 26,27 t.

Figura 9: Evolución Pesca y avituallamiento (1999-2023) (mt)



Año	Agua	Combustible	Hielo	TOTAL ANUAL
2017	3.755	20.607	1.250	25.612
2018	14.068	16.334	1.074	31.476
2019	17.534	19.506	533	37.573
2020	9.844	8.979	405	19.228
2021	7.530	9.057	674	17.261
2022	5.682	11.194	723	17.599
2023	8.090	17.469	713	26.272

Fuente: APM en base a datos de OPPE

6.2 Escalas

En cuanto a las escalas de buques, en la siguiente figura se muestra su evolución en el conjunto del Puerto desde 1999, diferenciándose según el tipo de buque.

Se observa como el mínimo de escalas de buques se alcanzó en 2009, con 328 escalas. A partir de este año, han experimentado un notable crecimiento, prácticamente ininterrumpido hasta 2019 con un total de 1.554 escalas.



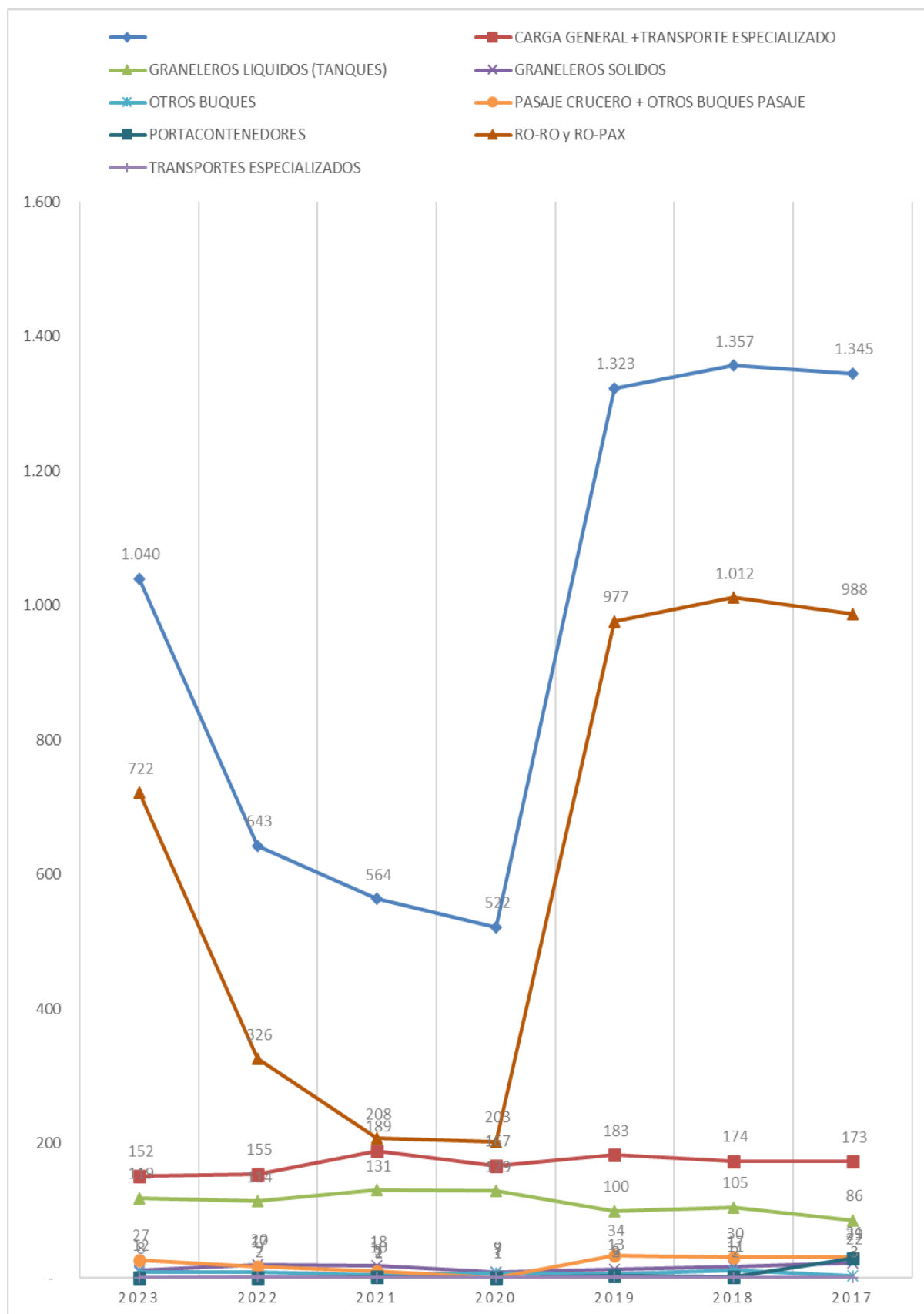
Este aumento, debido en gran parte al crecimiento de los tráficos regulares Ro-Ro y Ro-Pax, no es proporcional al crecimiento de la mercancía movida. Este hecho demuestra que los buques que acceden al Puerto de Motril tienen cada vez mayor porte, como es habitual en el mercado. En el caso de Motril, es probablemente consecuencia del aumento de calado de la dársena de las Azucenas y del canal de entrada al Puerto.

El número de escalas de buques Ro-Ro y Ro-Pax representó en 2019, un total de 1.554 escalas, es decir, un 69,9 % del total.

Figura 10: Evolución de escalas de buques, 2023-2017 (escalas)

	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017
	1.040	643	564	522	1.323	1.357	1.345
CARGA GENERAL + TRANSPORTE ESPECIALIZADO	152	155	189	167	183	174	173
GRANELEROS LIQUIDOS (TANQUES)	119	114	131	129	100	105	86
GRANELEROS SOLIDOS	12	20	18	9	13	17	22
OTROS BUQUES	8	9	5	7	6	11	3
PASAJE CRUCERO + OTROS BUQUES PASAJE	27	17	10	1	34	30	31
PORTACONTENEDORES	-	-	2	-	3	2	29
RO-RO y RO-PAX	722	326	208	203	977	1.012	988
TRANSPORTES ESPECIALIZADOS	-	2	1	1	2	-	-





Fuente: APM a partir del OPPE y la APM



6.3 Utilización de los muelles

La distribución de estos tráficos en los distintos muelles y la comparación para los años 2018 y en 2011, se muestra en la siguiente tabla .

Tabla 5: Tráfico de mercancías por muelles del Puerto de Motril. Años 2018 y 2023 (t)

TRAFICO DE MERCANCIAS -UTILIZACION DE LOS MUELLES PUERTO DE MOTRIL 2.018-2.023			
Muelle o atraque	2.018	2.023	% Diferencia 2018/2023
Muelle de Graneles	200.306	267.617	33,60%
Graneles líquidos	62.837	116.712	85,74%
Graneles sólidos	135.402	146.908	8,50%
Mercancía general	2.067	3.997	93,37%
Muelle de Poniente	88.872	72.895	-17,98%
Graneles líquidos	0		
Graneles sólidos	88.872	72.895	-17,98%
Mercancía general	0		
Muelle de Costa	46.379	397.954	758,05%
Graneles sólidos	0		
Mercancía general	46.379	397.954	758,05%
Muelle de Levante	255.568	44.818	-82,46%
Mercancía general	255.568	44.818	-82,46%
Muelle de Azucenas	944.383	584.086	-38,15%
Graneles líquidos	0	22.279	
Graneles sólidos	338.895	467.007	37,80%
Mercancía general	605.488	94.800	-84,34%
Contradique	1.139.902	1.080.849	-5,18%
Graneles líquidos	1.139.902	1.080.849	
Dique	144.707	76.348	-47,24%
Graneles líquidos	138.679	73.562	-46,96%
Graneles sólidos		2.542	
Mercancía general	6.028	244	-95,95%
TOTAL MERCANCIAS	2.820.117	2.524.567	-10,48%

Fuente: APM



En la tabla 6 se realiza la misma comparación para el tráfico de pasajeros (de línea regular y de cruceros), en los distintos muelles del Puerto de Motril.

Tabla 6: Tráfico de pasajeros por muelles del Puerto de Motril. Años 2018 y 2023

	2023			2018		
	Embarque	Desembarque	Tránsito	Embarque	Desembarque	Tránsito
Muelles						
AZUCENAS	2.529	2.169		1.241	2.448	
COSTA	45.276	49.765	647	19.488	19.488	198
DIQUE			33.872			4.141
GRANELES			90			-
LEVANTE	46.085	45.226		113.399	96.246	
PONIENTE			-			733
TOTAL	93.890	97.160	34.609	134.128	118.182	5.072

Fuente: APM

Habitualmente el tráfico de cruceros opera en el Dique, y en alguna ocasión en los muelles de Poniente y de Costa.

El tráfico de *ferries*, se opera en el Muelle de Levante y de Costa, y en el de las Azucenas.

6.4 Previsiones de tráfico

En la tabla 7 se muestran las previsiones de tráfico facilitadas por la APM

Tabla 7: Previsiones de tráfico APM

TRÁFICO PUERTO DE MOTRIL y PREVISIÓN 2.024							
	2019	2020	2021	2022	2023	2024 Prevision	Incremento 2023/2019
GRANELES LÍQUIDOS	1.326	1.389	1.598	1.334	1.294	1.347	-2,41%
GRANELES SÓLIDOS	618	539	742	650	690	1.075	11,65%
MERCANCÍA GENERAL	792	256	172	145	542	610	-31,57%
Convencional	787	255	172	145	537	651	-31,77%
En contenedores	5	1	0	0	5		0,00%
TOTAL MERCANCÍAS SEGÚN SU PRESENTACIÓN (mt)	2.736	2.184	2.512	2.129	2.526	3.032	-7,68%
PESCA FRESCA	1	1	1	1	1	1	0,00%
AVITUALLAMIENTO	38	19	17	17	26	33	-31,58%
Combustibles líquidos	20	9	9	11	17	18	-15,00%
Otros	18	10	8	6	9	15	-50,00%
TRÁFICO INTERIOR							
TRÁFICO TOTAL	2.775	2.204	2.530	2.147	2.553	3.066	-8,00%
TRÁFICO RO-RO (UTIS)	43.256	9.184	1.827	2.075	18.678	20.919	-56,82%
PASAJEROS EN RÉGIMEN DE TRANSPORTE Y DE CRUCERO (número)	242	26	40	132	225	228	-7,02%
En régimen de transporte (número)	233	18	38	126	191	210	-18,03%
De crucero (número)	9	8	2	6	34	18	277,78%
BUQUES (número)	889	522	564	643	1.040	1.377	16,99%
UDS. ARQUEO BRUTO (miles de G.T.)	12.888	5.758	6.531	9.412	17.274	18.207	34,03%

Fuente: APM a partir del Plan de Empresa 2023

El PDIPM 2011 fue redactado en 2011, por lo que desde aquella fecha ha cambiado la situación del tráfico y también sus tendencias, en particular los tráficos con el Norte de África en la modalidad Ro-Pax.

En el marco del Estudio Ambiental Estratégico de dicho Plan Director de Infraestructuras, se hace una actualización de estas previsiones de tráfico, hasta el año horizonte 2026.



Teniendo en cuenta los documentos y estudios anteriores, se hacen a continuación una serie de consideraciones generales sobre las principales previsiones y tendencias.

Graneles líquidos

Se considera que en el plazo analizado, el proceso de transición hacia otros combustibles distintos a la gasolina y el gasoil no tendrá efecto relevante sobre los volúmenes operados ni en la cadena logística actual.

En este contexto, se pueden plantear escenarios de cierta estabilidad, que dependerán de la evolución de la economía nacional y global. Las previsiones actuales de las principales fuentes, como el Banco de España o la Comisión Europea, sobre el crecimiento de la economía en los próximos años, mantienen crecimientos de entre el 1 % y el 2 %.

La pandemia tuvo una incidencia menor que en otros tráficos. Según las previsiones de la APM, se alcanzarán en 2024 los 1.347 mt.

Graneles sólidos

El escenario general es de estabilidad, presentándose en la actualidad tráficos similares a los de hace una década, con variaciones moderadas de tráficos, y una tendencia positiva en los últimos cinco años.

Esta tendencia se confirma con las previsiones de la APM, que estiman un tráfico de graneles sólidos de 1.075 mt en 2024 debido a la incorporación de nuevas líneas marítimas de mineral para la exportación, ferrita, en su mayoría provenientes de las minas de Alquife.

Mercancía general

La mercancía general convencional es uno de los tráficos que se ha visto más afectado por la pandemia, pasando de 798 mt en 2019 a 365 mt previstos para el cierre de 2023. Las previsiones de la APM estiman una recuperación progresiva en los próximos 5 años, alcanzando en 2024 los 610 mt.

En relación al tráfico de contenedores, también ha sufrido un descenso de 5 mt en 2019 a 0 mt en la previsión de cierre de 2023. Las previsiones mantienen esta tendencia, dejando la previsión de este tráfico a 0 en el periodo, claramente del lado de la seguridad.

Pasajeros

El tráfico de pasajeros de línea regular es otro de los tráficos en el que los efectos de la pandemia han tenido más incidencia, con el cierre de las líneas que conectan Motril con Marruecos durante la Operación Paso del Estrecho (OPE). Las previsiones estiman que se mantendrán con una tendencia de crecimiento hasta alcanzar los 228.000 pax en 2024.



En el caso de los pasajeros de crucero, también se vieron gravemente afectados por los efectos de la pandemia, con un descenso de los 9.415 pax en 2019 a los 1.500 pax previstos para el cierre de 2023. Las previsiones de la APM estiman una recuperación a corto / medio plazo, con 228.000 pax en 2024.

Principales conclusiones relativas a la situación actual del Puerto, sus tráfico y su nivel de utilización

En cuanto a los tráfico, de partida, y al margen del crecimiento cuantitativo, se constata como se ha producido con carácter general, un sustancial cambio en la composición de los tráfico desde el año 1999, fecha del vigente PUEP, con un incremento muy significativo del peso relativo de la mercancía general, que ha pasado de un 7% a un 29% (año 2019) a costa, sobre todo, del granel sólido y algo de los líquidos que, no obstante, también han crecido de forma moderada. En el año 2023, la mercancía general arrojó un 21 % del total.

En cuanto a las diferentes partes del puerto y su nivel de utilización cabe decir:

A. Dársena interior

Muelle de Graneles: Está saturado por superficie, al existir muchos espacios con instalaciones en concesión. El calado está limitado por el de la propia dársena inmediata. Se atiende esencialmente a los tráfico asociados a las concesiones allí existentes. Además de este muelle, los graneles sólidos se mueven mayoritariamente en el Muelle de las Azucenas y algo en el vecino Muelle de Poniente.

Muelle de Poniente: Fuertemente limitado por línea de atraque (107 m) y por superficie. Tiene una actividad reducida y complementaria del Muelle de Graneles.

Explanadas de la zona Occidental del Puerto En ellas se ubicaban concesiones hoy mayoritariamente extinguidas. Algunas explanadas sirven como apoyo para el estacionamiento de vehículos en la OPE. Es un espacio condicionado en buena parte por la proximidad de la ciudad. En la franja más hacia el Noroeste, junto al límite urbano, se encuentran diversos edificios administrativos.

Zona náutico-deportiva: Con instalaciones obsoletas y saturadas, tanto en su número de amarres como en superficie para instalaciones y servicios. Existe una demanda de amarres insatisfecha.

Muelles de Costa y Levante: Se atienden actualmente tráfico Ro-Ro y Ro-Pax, con las dos rampas existentes. Existe un déficit de superficie para atender adecuadamente el tráfico, de modo que se utilizan explanadas de la Zona Occidental para el estacionamiento de vehículos. Recientemente se han construido instalaciones provisionales para el control y una Estación Marítima de pasajeros. El Muelle de Costa, ha experimentado un aumento del tráfico respecto al 2018, no así con el de Levante que ha mermado su número de pasajeros.

B. Dársena pesquera

Actualmente está holgada, tanto en su línea de atraque como en superficie y capacidad de las instalaciones, al haber disminuido sustancialmente la flota pesquera y su actividad.



C. Dársena de las Azucenas

Muelle de las Azucenas:

Es el muelle más moderno y capaz del puerto, en todos los parámetros.

En su parte occidental se ubica una rampa Ro-Ro, que requiere de un atraque y de una superficie terrestre asociada para estacionamiento de vehículos de 2,7 ha.

Los otros dos atraques y muelles se dedican al resto de tráficos, principalmente graneles y mercancía general (carga proyecto, palas eólicas, contenedores, y otros ...), que hacen que la superficie de la zona de tránsito aparezca mayoritariamente ocupada.

La superficie concesionada alcanza los 24.822 m², a los que hay que añadir los 4.456 m² en régimen de autorización administrativa. Ello representa más de un 20% de la superficie total disponible, descontando la zona de maniobra.

El Muelle de las Azucenas se comporta como una terminal polivalente, donde se mueven diferentes tipos de tráfico: Ro-Pax, graneles, mercancía general convencional, carga de proyecto, contenedores, etc. Dada su mayor superficie, calado y modernidad, acoge tráficos y buques que no pueden operar en los otros muelles del puerto, lo que le lleva a una práctica saturación por superficie, siendo necesario, en ocasiones, la utilización de espacios de la ZAL, como superficies de apoyo de segunda línea (es el caso del actual cargamento de postes para molinos eólicos (carga de proyecto), para exportación)

El Muelle de las Azucenas ha experimentado un crecimiento del 51% en sus tráficos, desde el año 2011 al 2018, entre el 2018 y el 2023 decreció un 38%.

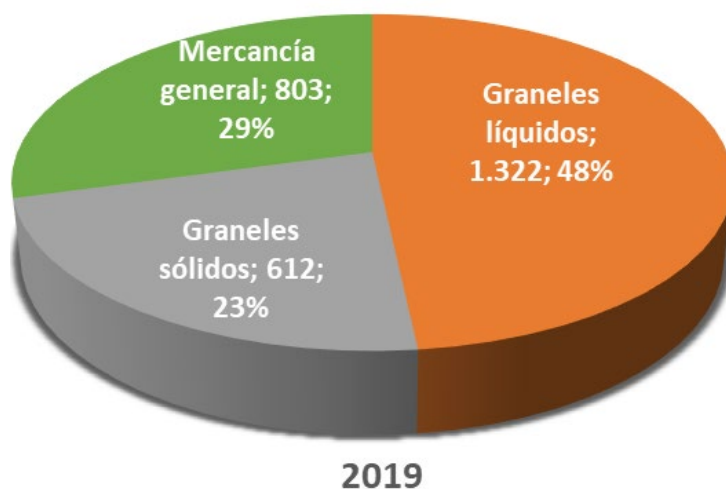
Contradique: Destinado a graneles líquidos petrolíferos, tiene condiciones adecuadas para esta tipología de tráficos, manteniendo unos niveles de utilización bastante estables desde hace años, con perspectivas de mantenimiento en el inmediato futuro.

Dique: Se atiende principalmente tráfico de cruceros, cuyos pasajeros se desplazan en autobús.



D. Zona de Actividades Logísticas

Su nivel de ocupación sigue creciendo, pero todavía dispone de terreno para las funciones a las que sirve, fundamentalmente las de almacenaje y distribución, propios de una ZAL, así como funciones de segunda línea de apoyo al vecino Muelle de las Azucenas, como ha sido citado anteriormente. Su forma irregular, hace más difícil el aprovechamiento y optimización de sus espacios.



NECESIDADES GENERALES

Se exponen a continuación, los aspectos más relevantes de la situación actual y de las necesidades generales del Puerto:

- Con carácter general, existe un déficit de superficie que permita atender adecuadamente las operaciones, sobre todo de la mercancía general de forma eficiente, lo que puede agravarse de cara al futuro con el previsible crecimiento de determinados tráficos, particularmente los de carga rodada, cargas de proyecto y previsiblemente los graneles sólidos.
- Déficit de superficie específica para la mercancía y las operaciones de los tráficos Ro-Ro y Ro-Pax, además de estar los espacios de estacionamiento de vehículos, alejados de los puntos de atraque, en determinados casos, lo que genera ineficiencias.
- Lo anterior obliga, como primera medida, a reordenar los espacios actuales.
- Necesidad de atender debidamente al tráfico de pasajeros con las instalaciones y niveles de servicio adecuados.
- Se constata una clara sobredotación de espacios y línea de atraque, destinados a la actividad pesquera, cuyas características muy especializadas, hacen difícil que se pueden dedicar a otros tráficos, sin mediar determinadas transformaciones.
- Necesidad de reordenar y de otorgar mayor número de amarres y de espacios terrestres a la actividad náutico-deportiva.
- Necesidad de reordenar los espacios de la parte occidental, destinando nuevos espacios a actividades vinculadas a la relación puerto-ciudad y actividades complementarias.
- Necesidad de garantizar el acceso al puerto por el oeste, que conecte directamente con la CN -340.

Estos aspectos ponen claramente de manifiesto, de partida, la necesidad de plantear una diferente utilización de las superficies terrestres, en relación con la que existía cuando se aprobó el PUEP 1999 y, probablemente, la necesidad de otras nuevas.

La entrada en funcionamiento del Muelle de las Azucenas y la ZAL, ha hecho que la actividad portuaria vaya desplazando su centro de gravedad hacia esta parte oriental del puerto; además, algunas concesiones existentes en la zona de Poniente se han trasladado también a esta parte, algo que se une al hecho de que las nuevas concesiones otorgadas, también se están ubicando prioritariamente en dicha parte oriental del puerto.

Lo anterior refuerza la idea de transformación de la zona de Poniente, como un área de contacto entre puerto y ciudad, dedicada a actividades, en todo caso, lo más compatibles posible, con el inmediato entorno urbano.



Otro de los cambios significativos tiene que ver con el imparable crecimiento, actual y tendencial, del tráfico de carga rodada y pasajeros con Marruecos. Este tráfico implica una alta demanda de espacios y servicios para su ágil y correcta operación, mucho más en situaciones punta, como sucede durante la OPE.

En el lado opuesto se encuentra la pesca, cuyas instalaciones están quedando parcialmente ociosas y cuya ubicación ha quedado entre dos de las zonas comerciales del Puerto, entre el Muelle de las Azucenas y la ZAL y la zona de poniente, con la dársena Interior y sus correspondientes muelles (Graneles, Levante y de Costa), representando un obstáculo para el correcto desarrollo de las operaciones portuarias y su continuidad en el puerto.

A tal efecto, se cree conveniente que la actual zona pesquera compatibilice, en la medida de lo posible, su uso original con el Comercial, de forma que pueda acoger servicios de la terminal Ro-Ro/Ro-Pax, aumentando la capacidad para el estacionamiento de vehículos y la posibilidad de instalar nuevos servicios asociados.

De todo lo anterior se concluye que, existe una clara saturación de la actividad comercial en los diferentes muelles, sobre todo en el parámetro de la superficie, con tendencia a aumentar, en la medida que sigan creciendo los tráficos de carga rodada, de mercancía general y de graneles sólidos, lo que es esperable, como ha sido analizado.



7 INCORPORACIONES Y DESAFECTACIONES A LA ZONA DE SERVICIO Y SU JUSTIFICACIÓN

7.1 Introducción

Se exponen a continuación las incorporaciones y desafectaciones que se proponen en la presente DEUP, en relación con el vigente PUEP 1999.

Entre ellas, diferenciamos los siguientes grupos:

- A) Afectaciones a dominio público portuario
- B) Incorporación del acceso norte y la avenida Julio Moreno
- C) Incorporación a la zona de servicio de nuevas infraestructuras e instalaciones, recientemente construidas
- D) Desafectación de la Barriada del Agriaz
- E) Adaptaciones aisladas por la actualización de la cartografía

7.2 Afectaciones a dominio público portuario

7.2.1 Incorporación del acceso norte y la avenida Julio Moreno

Se propone la incorporación del vial de acceso al puerto por el norte, a la zona de servicio del puerto. El tramo a incorporar va desde la rotonda de la Carretera Nacional 340 hasta el acceso al puerto por el extremo oeste, que incluye la avenida de Julio Moreno.

Consta de las siguientes partes o tramos parciales:

- El primer tramo de carretera N-347 GR, de 750 metros de longitud y una superficie de 6.550 m², situado entre los puntos kilométricos 0+090 y 0+842, intersección del puerto de Motril.
Figura en el inventario General de Bienes y Derechos del Estado con el número de bien 2020 724 18 474 0000 129.
Dicho inmueble forma parte del Catálogo de Carreteras del Estado.
La APM solicitó su adscripción por ser necesario para el acceso al puerto de Motril, dando el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana conformidad a la propuesta.
Por Orden del Ministerio de Hacienda de fecha 16 de junio de 2020 se acordó la mutación demanial del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA) a favor de la Autoridad Portuaria de Motril del inmueble antes descrito (en el anexo II se adjunta el acta de la mutación demanial).



- El segundo tramo toma el nombre de Avenida Nuestra Señora de la Cabeza-Varadero, de 243 metros de longitud y una superficie de 3.764 m² situado entre el punto kilométrico 0+842 de la carretera N-347 GR y la intersección con la avenida de Julio Moreno. Se incluye en la superficie a incorporar la rotonda en la intersección con la calle Carrera del Mar. Este tramo formaba parte del dominio público portuario y fue desafectado en el PUEP 1999, y se han mantenido durante todo este tiempo como bien patrimonial de la APM. Actualmente es voluntad de la APM adscribirlo de nuevo a la zona de servicio para garantizar el acceso al puerto de Motril, dando continuidad al tramo anterior, objeto de la mutación demanial con el MITMA.
- Asimismo, se propone incorporar la avenida Julio Moreno desde la plaza de Poniente hasta su intersección con la calle Nuestra Señora del Mar. La superficie que se propone afectar es de 7.071m², e incluye la superficie entre el vigente límite de la zona de servicio y el bordillo de la acera exterior y también la rotonda en la intersección con la avenida de Nuestra Señora de la Cabeza.

Al igual que el caso anterior, la avenida Julio Moreno formaba parte del dominio público portuario y fue desafectado en el PUEP 1999. Estos terrenos han permanecido como bienes patrimoniales de la APM, sin que haya habido actuación alguna sobre ellos. Actualmente se considera adecuado adscribirlos a la zona de servicio, para así garantizar la existencia y el correcto funcionamiento de un acceso al puerto por el oeste, mejorando de este modo la conectividad y el tráfico interior del puerto.

La superficie total de viales que se propone afectar es de 24.000 m².

7.3 Incorporación a la zona de servicio de nuevas infraestructuras e instalaciones, recientemente construidas

Desde 1999, fecha en la que se aprobó el vigente PUEP, han tenido lugar una serie de ampliaciones de infraestructura e instalaciones portuarias, que han modificado la cartografía actual del puerto de Motril de forma significativa en relación con la que se utilizó en ese momento.

El Puerto de Motril ha experimentado, en el periodo transcurrido desde el PUEP 1999, desarrollos importantes en su ámbito y configuración física, localizados principalmente, pero no solamente, en el Muelle de las Azucenas, con la creación de una rampa Ro-Ro en su arranque y la construcción del nuevo Muelle de Contradique, dedicado al atraque de buques de productos petrolíferos. En el PUEP 1999, este atraque de productos petrolíferos había sido previsto en el anterior Muelle Contradique, junto a la dársena pesquera.

Asimismo, se ha ejecutado la prolongación del Muelle Dique en 305 m, que ha generado como resultado el aumento de la superficie de agua abrigada, además de la mejora de las condiciones de abrigo en el interior del puerto, particularmente en el muelle de las Azucenas, objeto primordial de aquella obra.

Se propone la afectación a dominio público portuario estatal los terrenos ganados al mar por la ejecución de infraestructuras realizadas desde la aprobación del PUEP 1999, y que ya están dentro de la zona de servicio del puerto.



7.4 Desafectación de la Barriada del Agriaz

Nos encontramos con un grupo de 28 viviendas que, se encuentran sobre una parcela de la zona de servicio del puerto de Motril, según la información registral existente

Actualmente constan en esta Autoridad Portuaria en torno a 20 transmisiones posteriores de dichas viviendas, especialmente por el fallecimiento de sus originarios propietarios.

Por otro lado, no se observa la afección a actividad portuaria de la superficie de la parcela donde se ubica el citado grupo de viviendas.

Así mismo, la adjudicación del concurso de la Zona Náutico-Deportiva y de Servicios en la dársena interior del Puerto de Motril que acordó el Consejo de Administración de esta Autoridad Portuaria en fecha 22/12/2023 para la tramitación de la correspondiente concesión administrativa, no incluye en su superficie afecta la parcela de terreno que ocupa el grupo de viviendas antes referidas.

El art. 44 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, que trata sobre la desafectación de bienes de dominio público adscritos a las Autoridades Portuarias, establece lo siguiente:

“1.- Los bienes de dominio público portuario que resulten innecesarios para el cumplimiento de fines de este carácter podrán ser desafectados por el Ministro de Fomento, a propuesta de Puertos del Estado, previa declaración de innecesaridad por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria e informe de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar sobre las características físicas de dichos bienes, a efectos de la protección y defensa del dominio público marítimo-terrestre. Los bienes desafectados se incorporarán al patrimonio de la Autoridad Portuaria, quien podrá proceder a su enajenación, permuta o, en su caso, cesión gratuita previa comunicación a la Dirección General de Patrimonio del Estado. Cuando el valor venal del bien, determinado mediante tasación independiente, sea superior a 3.000.000 de euros y no exceda de 18.000.000 de euros, su enajenación y las condiciones de la misma deberán ser autorizadas, además, por Puertos del Estado, y por el Gobierno cuando sobrepase esta última cantidad.

Sólo se admitirá la cesión gratuita de los bienes desafectados a favor de las Administraciones públicas y para fines de utilidad pública o interés social. Si los bienes cedidos no fueran destinados al uso previsto, o dejaren de serlo posteriormente, se considerará resuelta la cesión y revertirán aquéllos a la Autoridad Portuaria, teniendo derecho a percibir el valor de los detrimentos o deterioros experimentados. La cesión deberá ser autorizada por Puertos del Estado, previo informe de la Dirección General de Patrimonio del Estado que tendrá carácter vinculante y se entenderá en sentido favorable si transcorre el plazo de un mes sin que sea emitido de forma expresa. Se exceptúa el caso de que el valor del bien exceda de 18.000.000 de euros, en cuyo caso deberá ser autorizada por el Gobierno.

En el caso de que los bienes declarados innecesarios conserven las características naturales de bienes de dominio público marítimo-terrestre, de los definidos en el artículo 3 de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, se declarará por el Ministro de Fomento su incorporación automática al uso propio del dominio público marítimo-terrestre regulado por dicha Ley. Sin embargo, cuando deban adoptarse medidas medioambientales correctoras sobre los referidos



bienes, las mismas se acordarán entre el Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino y el Ministerio de Fomento, y se incorporarán a la orden del Ministro de Fomento. En el caso de que dichas medidas resulten necesarias como consecuencia de los efectos que haya producido la gestión portuaria sobre el dominio público desafectado, la incorporación de dichos bienes no se entenderá efectuada hasta que la Autoridad Portuaria haya ejecutado las mismas. En otro caso la orden precisará la participación de cada departamento ministerial en la ejecución de estas medidas. La orden del Ministro de Fomento que acuerde la desafectación conllevará la rectificación de la delimitación de la zona de servicio del puerto contenida en la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios y se comunicará al Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino a los efectos previstos en el párrafo anterior.

2. Los Consejos de Administración de las Autoridades Portuarias y el Consejo Rector de Puertos del Estado, sin necesidad de expresa declaración de desafectación del servicio, podrán acordar el desguace y, en su caso, la enajenación de materiales inservibles y de instalaciones no fijas, así como la enajenación de bienes muebles de cualquier naturaleza.

3. El producto obtenido de las enajenaciones se destinará a la financiación de las adquisiciones de inmovilizado previstas en el plan de inversiones”.

Analizado el supuesto que nos ocupa, su situación geográfica, atendiendo a su escenario actual (zona urbanizada de grupo de viviendas unifamiliares cuyo pleno dominio fue transmitido, ubicadas justo en el lateral de la zona de servicio del Puerto de Motril y que linda con el barrio de Santa Adela y vial de circunvalación, las cuales se encuentran prácticamente todas habitadas), el Plan Director (que no contempla un uso portuario ni un destino náutico deportivo y/o comercial para dicha zona), así como el objeto y ubicación de la nueva Zona Náutico-Deportiva y de Servicios de la dársena interior de este Puerto (señalada anteriormente), donde no incluye en su superficie afecta la parcela de terreno que ocupa el grupo de viviendas antes referidas y sin entrar a analizar la discordancia entre la realidad y la delimitación existente en la planimetría del Plan de Utilización de 18/06/1999, se considera que dicha parcela en cuestión resulta innecesaria para el cumplimiento de los fines de la Autoridad Portuaria de Motril, por lo que se estima que procedería la desafectación de la referida parcela que se encuentra ocupada por las viviendas anteriormente señaladas en la próxima aprobación de la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Motril, actualmente en fase de elaboración, al concurrir los presupuestos del art. 44 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

7.5 Adaptaciones aisladas del límite de la zona terrestre por la actualización de la cartografía

Se propone realizar una serie de ajustes, cuyo objetivo es adecuarse a la realidad actual del puerto de Motril, adaptando la delimitación de la nueva DEUP aprobada a los elementos físicos de la realidad que se han modificado desde la redacción del PUEP 1999, como rotondas, bordillos, vallado, etc., localizados principalmente, pero no solamente, en los límites de la ZAL por el oeste.

Estas regularizaciones modifican aisladamente el límite de la zona de servicio y, como consecuencia, suponen la incorporación de ciertos terrenos cuyo detalle se muestra en el plano PO-2.



8 PROPUESTA DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO

8.1 Zona de servicio terrestre

Los espacios de tierra que han de integrar la zona de servicio son los definidos por el PUEP 1999, aprobado por Orden del Ministerio de Fomento, de 18 de junio de 1999 (B.O.E. de 26 de junio de 1999), con los siguientes cambios en la delimitación vigente:

- Afectaciones a dominio público portuario:
 - Incorporación del primer tramo de la carretera N-347 GR, de 750 metros de longitud, entre los puntos kilométricos 0+090 y 0+842, que fue objeto de mutación demanial, el pasado 16 de junio de 2020, con el MITMA. Supone la incorporación a la zona de servicio del puerto de 6.550 m².
 - Incorporación de la avenida de Nuestra Señora de la Cabeza-Varadero de 243 metros de longitud. Supone la incorporación a la zona de servicio del puerto de 3.764 m².
 - Incorporación de la avenida Julio Moreno: se propone la adscripción a la zona de servicio la avenida Julio Moreno desde la playa de Poniente hasta su intersección con la calle Nuestra Señora del Mar. Incluye la superficie desde el actual límite de la zona de servicio hasta el bordillo de la acera exterior. Supone la incorporación a la zona de servicio del puerto de 7.071m².
- Actualización de la cartografía general del puerto: inclusión de las nuevas instalaciones e infraestructuras ejecutadas después de la aprobación del PUEP 1999.
- Desafectación de la zona denominada Barriada del Agriaz
- Adaptación y ajustes aislados del límite de la zona de servicio que suponen la incorporación a la zona de servicio de 5.338 m².

La delimitación de la zona de servicio del puerto se concreta en el Plano PO-3 y el detalle de las incorporaciones y desafectaciones en el Plano PO-2.

Se incluye en el Anexo VI el listado con coordenadas geográficas con la delimitación de la poligonal de la zona de servicio terrestre

8.2 Aguas portuarias

8.2.1 Zona de aguas I

Se propone mantener la delimitación de la Zona de Aguas I del PUEP 1999, aprobada por la Orden del Ministerio de Fomento de 18 de junio de 1999, incorporando las aguas entre prolongación del dique de Poniente y el espigón de protección semisumergido de la playa de las Azucenas a unos 500 m del contradique. La definición de las mismas quedaría de la siguiente forma:



- Zona I, o interior de aguas portuarias: Abarca los espacios incluidos dentro de los actuales diques de abrigo y es la comprendida entre la costa y la línea recta de unión entre el morro del dique de Poniente y el morro del espigón de protección semisumergido de la playa de las Azucenas.

8.2.2 Zona de aguas II

En cuanto a la Zona II, se parte de la delimitación aprobada en el PUEP 1999..

La definición de la zona II quedaría de la siguiente forma:

- Zona II, o el exterior de las aguas portuarias: Abarca las zonas de entrada, maniobra y fondeo, subsidiarias del Puerto y sujetas a control tarifario de la Autoridad Portuaria; esta zona se extiende por una superficie delimitada por la línea de costa, la actual zona I de las aguas del Puerto, y el límite exterior delimitado por dos puntos cuyas coordenadas geográficas (ETRS89, huso 30) son las siguientes:
A: I 36°- 42'N L3°-33'5 W
B: I 36° - 42'N L3° - 30'W
. En la zona Este del Puerto se excluye una banda de 200 metros de anchura colindante con la línea de la BMVE comenzando en el espigón de la Playa de las Azucenas.

Se incluye en el Anexo VI el listado con coordenadas geográficas con la delimitación de la poligonal de la zona de aguas portuarias.



9 ASIGNACION DE USOS

9.1 Determinaciones generales

La asignación de los usos vigente se hizo según lo establecido en la *Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante*, por lo que el PUEP 1999 establece los siguientes usos básicos: Comercial, Pesquero, Náutico-deportivo y Complementario. Asimismo, define los usos específicos, que pormenorizan los usos básicos y que asigna a las áreas especializadas en las que se divide el Puerto.

Actualmente, el TRLPEMM derogó la citada Ley 27/1992, por tanto, es necesario hacer la adaptación/conversión de los usos básicos asignados en el PUEP a las determinaciones de la legislación vigente. Asimismo, el TRLPEMM elimina la pormenorización de los usos, por lo que la propuesta de DEUP ya no contempla los usos específicos.

El TRLPEMM, en su artículo 72.1, considera los siguientes usos portuarios:

- a) **Usos comerciales**, entre los que figuran los relacionados con el intercambio entre modos de transporte, los relativos al desarrollo de servicios portuarios y otras actividades portuarias comerciales.
- b) **Usos pesqueros**.
- c) **Usos náutico-deportivos**.
- d) **Usos complementarios o auxiliares** de los anteriores, incluidos los relativos a actividades logísticas y de almacenaje y los que correspondan a empresas industriales o comerciales cuya localización en el puerto esté justificada por su relación con el tráfico portuario, por el volumen de los tráficos marítimos que generan o por los servicios que prestan a los usuarios del puerto.”

A estos usos portuarios se añaden los usos vinculados a la interacción puerto-ciudad, que el TRLPEMM, en este mismo artículo, define de la siguiente forma:

*En aquellos terrenos que no reúnan las características naturales de bienes de dominio público marítimo-terrestre definidos en el artículo 3 de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, y que, por causa de la evolución de las necesidades operativas de los tráficos portuarios hayan quedado en desuso o hayan perdido su funcionalidad o idoneidad técnica para la actividad portuaria, podrán admitirse en el dominio público portuario espacios destinados a **usos vinculados a la interacción puerto-ciudad**, tales como equipamientos culturales, recreativos, certámenes feriales, exposiciones y otras actividades comerciales no estrictamente portuarias, siempre que no se perjudique el desarrollo futuro del puerto y las operaciones de tráfico portuario y se ajusten a lo establecido en el planeamiento urbanístico.”*



Por tanto, la presente Propuesta de DEUP, asigna a las distintas zonas del Puerto los usos básicos portuarios: Comercial, Pesquero, Náutico-Deportivo, Complementario, y los usos vinculados a la interacción puerto-ciudad.

Ahora bien, dada la necesidad de cierta flexibilidad para compatibilizar el desarrollo actual de actividades y el previsto en el PDIPM 2011, se considera conveniente tener en cuenta dos usos que son combinación de los usos básicos:

- Mixto 1: Comercial – Pesquero.
- Mixto 2: Náutico deportivo – complementario

9.2 Definición de Usos

9.2.1 Usos portuarios

- **Portuario Comercial**

Que engloba los relacionados con el intercambio entre modos de transporte, los relativos al desarrollo de servicios portuarios y otras actividades portuarias comerciales.

Entendiendo como actividades comerciales portuarias las operaciones de estiba, desestiba, carga, descarga, transbordo y almacenamiento de mercancías de cualquier tipo, en volumen o forma de presentación que justifiquen la utilización de medios mecánicos o instalaciones especializadas (art.3 TRLPEMM).

Tendrán, asimismo, la consideración de actividades comerciales portuarias el tráfico de pasajeros, siempre que no sea local o de ría, y el avituallamiento y reparación de buques (art.3 TRLPEMM).

- **Portuario Pesquero**

Es el asignado a aquellos espacios destinados exclusiva o fundamentalmente a la descarga de pesca fresca desde los buques utilizados para su captura, o a servir de base de dichos buques, proporcionándoles algunos o todos los servicios necesarios de atraque, fondeo, estancia, avituallamiento, reparación y mantenimiento (art.3.4.a) TRLPEMM)

- **Portuario Náutico-Deportivo**

Espacios dedicados a la utilización de instalaciones y las operaciones y servicios necesarios para el desarrollo de la actividad Náutico-deportiva.

- **Portuario Complementario o auxiliar**

Espacios en los que se incluyen los relativos a actividades logísticas y de almacenaje y los que correspondan a empresas industriales o comerciales cuya localización en el puerto esté justificada por su relación con el tráfico portuario, por el volumen de los tráficos marítimos que generan o por los servicios que prestan a los usuarios del puerto (art.72.1.d TRLPEMM).



9.2.2 Usos vinculados a la interacción puerto-ciudad

Los terrenos a los que se asigna este uso no reúnen las características naturales de bienes de dominio público marítimo-terrestre definidos en el artículo 3 de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, y que, por causa de la evolución de las necesidades operativas de los tráficos portuarios hayan quedado en desuso o hayan perdido su funcionalidad o idoneidad técnica para la actividad portuaria.

Están incluidos como usos vinculados a la interacción puerto-ciudad: los equipamientos culturales, recreativos, certámenes feriales, exposiciones y otras actividades comerciales no estrictamente portuarias, siempre que no se perjudique el desarrollo futuro del puerto y las operaciones de tráfico portuario y se ajusten a lo establecido en el planeamiento urbanístico. Las Autoridades Portuarias no podrán participar directa o indirectamente en la promoción, explotación o gestión de las instalaciones y actividades que se desarrollen en estos espacios, salvo las relativas a equipamientos culturales y exposiciones en el caso de que sean promovidas por alguna administración pública. (art.72 TRLPEMM).

Adicionalmente se incluyen usos mixtos en aquellos espacios que pueden albergar actividades de distinta naturaleza.

A continuación, se relacionan los usos incluidos en la presente propuesta de delimitación:

- Uso Portuario Comercial
- Uso Portuario Pesquero
- Uso Portuario Náutico-deportivo
- Uso Mixto 1: Comercial- Pesquero
- Uso Mixto 2: Náutico deportivo – complementario

9.3 Zonificación

Resultado de los importantes cambios cualitativos y cuantitativos del tráfico que se han explicado en apartados anteriores, así como de los espacios ocupados por las concesiones, la estructura de usos del Puerto de Motril ha cambiado sustancialmente desde la aprobación del PUEP 1999.

El PUEP 1999 asignaba los usos básicos (Comercial, Pesquero, Náutico-deportivo y Pesquero) y los pormenorizaba mediante la asignación de usos específicos a las 16 áreas funcionales en las que dividía el puerto.

Para la nueva asignación de usos, en la presente DEUP se parte de las áreas funcionales y asignación de usos del PUEP 1999, aplicándose, los siguientes cambios principales:

- Se establecen seis áreas funcionales, en vez de las dieciséis existentes en el PUEP, en aras de tener una visión más global y no tan de detalle, a la vez que realista, pensando en la flexibilidad necesaria que como es conocido, exige la explotación portuaria.
- Se asignan los usos portuarios de acuerdo con las definiciones establecidas en el apartado 9.2. y que son coherentes con el TRLPEMM. Las nuevas definiciones difieren



en determinados aspectos con las del PUEP 1999 y por ello algunas de las áreas cambian su uso.

- Se eliminan los usos específicos, dejando únicamente los usos básicos, en coherencia con la vigente legislación (TRLPEMM art. 72).

Esta asignación de usos se hace de forma acorde con las actividades que se desarrollan en los espacios terrestres actuales de Puerto de Motril.

A continuación, se detalla área por área la nueva asignación de usos y su justificación. La explicación está hecha en base a su situación dentro de Puerto y sigue el sentido contrario a las agujas del reloj, empezando en el Muelle-Dique hasta llegar al espigón de protección construido al este del Contradique.

Para hacer más entendible esta explicación, se ha insertado al final de este apartado la Tabla 8, en la que se muestra la correlación entre las áreas y usos (básicos y específicos) del PUEP y las áreas y usos propuestos en la presente DEUP.

- **Área 1: Muelle de Graneles y Dique**

En el Muelle de Graneles se mueven principalmente graneles sólidos. El vigente PUEP le asigna uso básico Portuario Comercial, conformando el área 9 con uso específico de graneles.

En cuanto al Dique, se mueven actualmente cruceros y pequeñas cantidades de mercancía general y graneles líquidos.

Se propone mantener la asignación de uso Portuario Comercial que ya dispone el Muelle de Graneles, y asignar también este mismo uso al Dique, que en el PUEP 1999, no estaba incluido en ningún área.

- **Área 2: Muelle de Poniente e instalaciones náutico-deportivas y pesqueras**

El área 2, situada en la parte más occidental del Puerto, se considera que en la actualidad está perdiendo su papel histórico de apoyo o auxiliar a la actividad comercial de los muelles vecinos: Graneles, Poniente, Costa y Levante.

En la actualidad este papel ha cambiado, en parte por el cambio de la tipología de tráficos (carga rodada en buques Ro-Ro y Ro-Pax), en parte por la insuficiente capacidad de los muelles por su obsolescencia e inadecuación para los nuevos tráficos, sobre todo, por falta de superficie y calado. Ello hace que la tendencia general del tráfico sea a desplazarse hacia la parte oriental, en el Muelle de las Azucenas, así como los nuevos espacios concesionales asociados que también se sitúan en la ZAL y en el propio Muelle de las Azucenas, en su segunda línea.

La proximidad de esta área con la ciudad y las playas de poniente limita también su capacidad y condiciona su adecuación para determinadas actividades y tráficos.

Se analizan a continuación las diferentes partes, con los correspondientes usos actuales, y se propone una restructuración de estos, acorde con la realidad actual:

- **Muelle de Poniente.**



En el Muelle de Poniente se mueve actualmente una pequeña parte del tráfico de graneles sólidos, como complemento al Muelle de Graneles, en barcos de pequeño porte, dadas sus limitadas dimensiones.

En el PUEP 1999 está incluido en el área 9, junto con el Muelle de Graneles, con uso específico de graneles dentro del uso básico Portuario Comercial.

- Parcelas delimitadas por la Avenida de Julio Moreno, la calzada general de circulación portuaria y el Paseo del Pájaro.

Debido a la obsolescencia, a la extinción de determinadas concesiones allí existentes, estos espacios están en parte ociosos y en parte, sirven de apoyo a los tráficos Ro-Pax, particularmente en los periodos de la OPE. En el PUEP 1999 corresponde a las áreas 4, 5 y 8, con los siguientes usos asignados:

- Las áreas 4 y 5, con uso específico de Servicios generales, dentro del uso básico Portuario Complementario.
- El área 8, con uso específico de Actividades logísticas, incluido en el uso básico Portuario Comercial.

- El Club Náutico y las instalaciones de Marina Motril.

El Club Náutico incluye su edificio social, casa de botes (marina seca) y pantalanés de atraque; Marina Motril S.L, dispone de una zona náutico-deportiva y un embarcadero de botes. En el PUEP 1999 se distinguen las siguientes áreas:

- El área 6, coincidente con las instalaciones del Club Náutico, a la que asigna el uso específico de Náutico-deportivo dentro del uso básico Portuario Náutico-Deportivo
- El área 10, que actualmente ocupan las instalaciones de Marina Motril. Este espacio tiene asignado el uso específico de Náutico-deportiva y Mercancía general, que está incluido en el uso básico Portuario Comercial.

- Franja de contacto entre el puerto y la ciudad, entre la Avenida de Julio Moreno y la calzada general de circulación portuaria.

Actualmente la ocupan viviendas, oficinas, organismos oficiales, jardines y aparcamientos. El PUEP 1999 asigna a estos espacios el uso básico Portuario Complementario. En cuanto a los usos específicos, esta área corresponde a las áreas 1 y 2 del PUEP 1999, con uso específico Terciario, que en la Ley 27/1992 quedaban incluidos dentro del uso Complementario.

Se propone que este conjunto de espacios forme parte de una única área, incluyendo también el tramo que se propone incorporar de avenida Julio Moreno (desde la plaza de Poniente hasta la intersección con la avenida Nuestra Señora de la Cabeza).

En cuanto a la asignación de usos, se propone:



- Delimitar el Muelle de Poniente, necesario para el acceso de las embarcaciones náutico-deportivas, como uso náutico-deportivo.
- Asignar el uso náutico-deportivo- complementario a las parcelas interiores definidas en el plano PO-5 y PO-5ª, no incluidas en la lámina de agua resultante de la nueva concesión náutico deportiva . Se mantiene también la asignación de uso complementario a la calzada general de circulación portuaria.
- Mantener el uso Portuario Náutico-Deportivo al Club Náutico y asignar también este mismo uso a las instalaciones de Marina Motril S.L, de forma coherente con la actividad que se desarrolla actualmente en estos espacios, al igual que a la lámina de agua resultante del proyecto tramitado en la nueva concesión náutico- deportiva, tal y como se refleja en los planos PO-5 y PO-5a que se acompañan a la presente propuesta de delimitación.

Asignar el uso complementario a la a Avenida Julio Moreno y el vial Principal así como la parte de la avenida Julio Moreno que queda incluida dentro de la zona de servicio del Puerto.

- **Áreas 3 y 4: Muelle de Costa, Muelle de Levante y Dársena Pesquera**

El Área 3 incluye los Muelles de Costa y Muelle de Levante, donde operan los actuales tráficos de líneas regulares Ro-Pax y pasaje turístico o cruceros.

El PUEP 1999 le asigna el uso básico Portuario Comercial, y lo divide en dos áreas: el área 7 que corresponde al Muelle de Costa y al que da un uso específico de Mercancía general; y el área 11, referido al Muelle de Levante y con uso específico de tráfico mixto.

En esta área se incluye el tramo de avenida Julio Moreno que se propone incorporar (desde la intersección con la avenida Julio Moreno hasta la altura del muelle la dársena pesquera).

Se propone que esta área mantenga el uso Portuario Comercial, a la calzada general de circulación portuaria y los espacios entre el límite de la zona de servicio y dicho vial se les asigna el uso complementario.

El área 4 se compone principalmente por los muelles de la dársena pesquera.

En el PUEP 1999, la dársena pesquera se incluye en el Área 12, a la que asigna el uso específico de zona pesquera dentro del uso básico Portuario Pesquero.

Se observa que en los planos del PUEP 1999, junto a la zona pesquera existe un muelle especializado para la carga y descarga de graneles líquidos, que se define como Área 15, con uso específico de graneles líquidos. Como ya se ha dicho, esta infraestructura no se ha ejecutado.

La ubicación actual de las instalaciones pesqueras ocasiona una interferencia en la continuidad de las zonas con uso básico Portuario Comercial, es decir entre los Muelles de Costa y Levante y el Muelle de las Azucenas.



Por este motivo, se propone asignar a esta área un uso Mixto: Portuario Pesquero y Portuario Comercial en el que se haga compatible el actual uso Pesquero con el uso Comercial. De esta forma, se dota al área de una mayor flexibilidad que demanda la realidad de los tráficos, lo que permitirá seguir desarrollando la pesca, y aumentar las posibilidades para las actividades propias del uso comercial de la propia área y de las adyacentes. De igual forma se define el área 4 como dársena pesquera específica según lo redactado y aprobado en el Plan Director.

- **Área 5: Muelle de las Azucenas y ZAL**

Esta área engloba el Muelle de las Azucenas, la parte posterior de este muelle y los espacios de la ZAL. También se propone incluir en la misma, el vial principal cuando discurre junto a la explanada del muelle de las Azucenas y en su paso frente a las instalaciones pesqueras y la franja que queda entre el vial y el límite de la zona de servicio.

Estos espacios se incluyen en las áreas, 3, 13, 14 y 16 del PUEP 1999, a las que se asigna los siguientes usos:

- El área 3, que es la franja entre los espacios entre la zona pesquera y la ciudad. Le asigna el uso pormenorizado de Terciario, dentro del uso básico Portuario Complementario.
- El área 13, que corresponde a los accesos por el este, y a los que le asigna el uso específico de Servicios generales dentro del uso básico Portuario Complementario.
- El área 14, equivale a lo que sería actualmente la ZAL. Le asigna el uso portuario comercial.
- El área 16, coincidente con el Muelle de las Azucenas la explanada adosada, con uso portuario comercial.

Esta área también incluye el tramo de avenida Julio Moreno que discurre frente el área 4 (Dársena Pesquera) hasta su intersección con la calle Nuestra Señora del Mar.

En la presente DEUP se considera el conjunto de esta superficie como una única área funcional, en la que se diferencian dos partes:

- Muelle de las Azucenas con su propia explanada y el Muelle Contradique, para los que se propone el uso Portuario Comercial.
- ZAL, a la que se propone asignar igualmente el uso Portuario Comercial. .

- **Área 6: Acceso Norte**

Incluye el tramo de la N-347 (Carretera del puerto), que va desde la rotonda de la nacional 340 hasta la intersección con la calle Carrera del Mar y el tramo de avenida Nuestra Señora de la Cabeza que sigue hasta la intersección con la avenida de Julio Moreno.

La presente DEUP propone su adscripción a la zona de servicio para garantizar el acceso a la zona de servicio del puerto desde la carretera Nacional 340.



Tabla 8: Propuesta zonificación y correlación con zonificación PUEP 1999

Área propuesta DEUP	Uso propuesto DEUP	Uso Básico PUEP 1999	Área PUEP 1999	Uso Específico PUEP 1999
Área 1: Muelles de Graneles y Dique	Portuario Comercial	Portuario Comercial	9	Graneles
Área 2: Muelle de Poniente e, instalaciones náutico-deportiva y	Portuario Náutico-Deportivo y Náutico deportivo-complementario	Portuario Comercial	8	Actividades logísticas
		Portuario Complementario	4	Servicios generales
			5	
		Portuario Náutico-deportivo	6	Náutico-deportiva
		Portuario Comercial	10	Náutico-deportiva y Mercancía general
		Portuario Complementario	1	Terciario
Área 3: Muelle de Costa y muelle de Levante	Portuario Comercial Y Mixto 1 Comercial-Pesquero	Portuario Comercial	7	Mercancía general
			11	Tráfico mixto
		Portuario Complementario	3	Terciario
		Pesquero	12	Pesquero
Área 4: Dársena pesquera	Pesquero	Mercancía General	10	Portuario Comercial y Náutico Deportivo
		Mercancía General	7	Portuario Comercial
Área 5: Muelle de las Azucenas y ZAL	Portuario Comercial	Portuario Complementario	3	Terciario
		Portuario Complementario	13	Servicios generales
		Portuario Comercial	14	Actividades logísticas



Área propuesta DEUP	Uso propuesto DEUP	Uso Básico PUEP 1999	Área PUEP 1999	Uso Específico PUEP 1999
		Portuario Comercial	16	Graneles y Mercancía general
Área 6: Acceso Norte	Portuario Comercial	-	-	-

*El área 15 del PUEP 1999 desaparece ya que no se ha ejecutado el muelle de graneles líquidos previsto junto a la dársena pesquera

Fuente: APM

Según la asignación de usos expuesta en el Plano PO-5, se indica la superficie terrestre para cada uso antes enumerado y definido.

En la siguiente tabla resumen se muestra las superficies dedicadas a cada uso.



Tabla 9: Resumen asignación de usos. Propuesta de DEUP del Puerto de Motril

Área DEUP	Propuesta uso DEUP	Superficie (ha)
Área 1: Muelles de Graneles y Dique	Portuario Comercial	7,11
Área 2: Muelle de Poniente, instalaciones náutico-deportivas y pesqueras.	Portuario Náutico-deportivo	5,98
	Mixto 2: Náutico deportivo - complementario	5,95
Área 3: Muelle de Costa y muelle de Levante	Portuario Comercial	8,84
	Mixto 1: Pesquero y Comercial	42,82
Área 4: Dársena pesquera	Pesquero	1,95
Área 5: Muelle de las Azucenas y ZAL	Portuario Comercial	59,62
Área 6: Acceso Norte	Portuario Comercial	2,24

Fuente: APM

10 ESPACIOS NECESARIOS PARA OTRAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS

Según el artículo 69 del TRLPEMM, se incluirán en la zona de servicio aquellos espacios necesarios para que las Administraciones Públicas puedan ejercer competencias de vigilancia, seguridad pública, inspección, control de entradas y salidas de personas y mercancías del territorio nacional, identificación y otras que, por su relación directa con la actividad portuaria, deban desarrollarse en el puerto, según el artículo 72.2 de esta Ley.

En este sentido, la Autoridad Portuaria de Motril dispone, hoy en día, de espacios e instalaciones asignadas a las diferentes Administraciones Públicas para el desarrollo de sus funciones de vigilancia, seguridad pública, inspección, control de entradas y salidas de personas y mercancías, así como otras, vinculadas con la actividad portuaria y/o el ámbito marino, dispuestas por toda la zona de servicio, de acuerdo con el siguiente desglose:



Tabla 10: Otras Administraciones públicas en la zona de servicio del Puerto de Motril

Otras Administraciones públicas			
Nº	Administración pública	Edificio	Ubicación
1	Policía Nacional -oficina Extranjería	Oficinas en edificio de la APM *	Dársena azucenas
2	Aduana	Edificio propio	Dársena interior
3	Guardia Civil - Sección Fiscal	Oficinas en edificio de la APM *	Dársena interior
4	Guardia Civil -Servicio Marítimo	Oficinas en edificio de la APM *	Dársena interior
5	Ministerio de Fomento - Capitanía Marítima	Edificio propio	Dársena interior
6	Guardia Civil -Servicio Marítimo	Oficinas en edificio de la APM *	Dársena interior

*En virtud de convenio del art. 73.3 del TRLPMM

Fuente: APM

En el Plano PO-6 se recoge la ubicación de estos espacios e instalaciones asignadas a las diferentes Administraciones Públicas, asignándole a estos espacios e instalaciones el uso complementario .

El Jefe de Área de Desarrollo de Negocio y Organización

Ingeniero de Caminos Canales y Puertos Colegiado 20127

Francisco José González-Méndez Herrera

