

**Promotor:**



Agencia Pública de Puertos de Andalucía  
CONSEJERÍA DE FOMENTO Y VIVIENDA

TÍTULO:

**PROYECTO DE ACTUACIÓN PARA LA DECLARACIÓN DE INTERÉS AUTONÓMICO DEL  
ÁREA LOGÍSTICA DE ANTEQUERA.**

**Documento nº 4: NORMAS URBANÍSTICAS**

ORGANISMO:

**AGENCIA PÚBLICA DE PUERTOS DE ANDALUCIA**

<b>FECHA</b>	<b>DE</b>	<b>EJEMPLAR:</b>	<b>TOMO:</b>	<b>DE:</b>
<b>REDACCIÓN:</b>		<b>1</b>	<b>1</b>	<b>3</b>
<b>JULIO 2014</b>				

Promotor



Agencia Pública de Puertos de Andalucía  
CONSEJERÍA DE FOMENTO Y VIVIENDA

**PROYECTO DE ACTUACIÓN PARA LA DECLARACIÓN DE INTERÉS AUTONÓMICO DEL ÁREA LOGÍSTICA DE ANTEQUERA.**

---

**DOCUMENTO Nº 4: NORMAS URBANÍSTICAS**



## **TÍTULO I. DISPOSICIONES GENERALES.**

### **CAPÍTULO I.- Disposiciones generales.**

- Artículo 1.- Objeto.
- Artículo 2.- Alcance y ámbito territorial de las Normas Urbanísticas.
- Artículo 3.- Vinculación del planeamiento municipal.
- Artículo 4.- Documentos constitutivos del Proyecto de Actuación.

## **TÍTULO II. RÉGIMEN URBANÍSTICO DEL SUELO.**

### **CAPÍTULO I.- Determinaciones de ordenación estructural.**

- Artículo 5.- Clasificación y categorización del suelo.
- Artículo 6.- Sectorización.
- Artículo 7.- Sistemas generales.
- Artículo 8.- Uso y edificabilidad globales.
- Artículo 9.- Área de reparto y aprovechamiento medio.
- Artículo 10.- Calificación del suelo.

### **CAPÍTULO II.- Domino y titularidad del suelo.**

- Artículo 11.- Suelos de dominio público y suelos de titularidad pública o privada.

### **CAPÍTULO III.- Sistemas y dotaciones.**

- Artículo 12.- Sistema viario.
- Artículo 13.- Sistema de espacios libres y zonas verdes.
- Artículo 14.- Zona dotacional del Área Logística.

### **CAPÍTULO IV.- Desarrollo del Proyecto de Actuación.**

- Artículo 15.- Instrumentos de planeamiento de desarrollo.
- Artículo 16.- Delimitación de unidades de ejecución.

## **TÍTULO III. EJECUCIÓN DE LA ORDENACIÓN.**

### **CAPÍTULO I.- Ejecución de la ordenación.**

- Artículo 17.- Administración actuante.
- Artículo 18.- Previsiones de programación.
- Artículo 19.- Obtención de los terrenos.

Artículo 20.- Instrumentación técnica de la ejecución.

### **CAPÍTULO II.- infraestructuras y conexiones exteriores.**

- Artículo 21.- Infraestructuras de servicios y conexiones exteriores.
- Artículo 22.- Red de abastecimiento de agua.
- Artículo 23.- Red de saneamiento.
- Artículo 24.- Red de suministro eléctrico.
- Artículo 25.- Red de telecomunicaciones.
- Artículo 25 bis.- Infraestructuras de paso en cauces

## **TÍTULO IV. MEDIDAS CORRECTORAS.**

### **CAPÍTULO I.- Disposiciones generales.**

- Artículo 26.- Medios de corrección de los efectos negativos.

### **CAPÍTULO II.- Medidas correctoras sobre la atmósfera y el clima.**

- Artículo 27.- Medidas correctoras sobre la atmósfera y el clima durante las fases de urbanización y construcción.
- Artículo 28.- Medidas correctoras sobre la atmósfera y el clima durante la fase de explotación.

### **CAPÍTULO III.- Medidas correctoras sobre el suelo y la geomorfología.**

- Artículo 29.- Generalidades.
- Artículo 30.- Medidas correctoras sobre el suelo y la geomorfología durante las fases de urbanización y construcción

### **CAPÍTULO IV.- Medidas correctoras sobre las aguas.**

- Artículo 31.- Generalidades.
- Artículo 32.- Medidas correctoras sobre las aguas durante las fases de urbanización y construcción.
- Artículo 33.- Medidas correctoras sobre las aguas durante la fase de explotación.

### **CAPÍTULO V.- Medidas correctoras sobre la vegetación.**

- Artículo 34.- Generalidades.
- Artículo 35.- Medidas correctoras sobre la vegetación durante las fases de urbanización y construcción.



Artículo 36.- Medidas correctoras sobre la vegetación durante la fase de explotación.

**CAPÍTULO VI.- Medidas correctoras sobre la fauna.**

Artículo 37.- Generalidades.

Artículo 38.- Medidas correctoras sobre la fauna durante las fases de urbanización y construcción.

**CAPÍTULO VII.- Medidas correctoras sobre el paisaje.**

Artículo 39.- Generalidades.

Artículo 40.- Medidas correctoras sobre el paisaje durante las fases de urbanización y construcción.

Artículo 41.- Medidas correctoras sobre el paisaje durante la fase de explotación.

**CAPÍTULO VIII.- Medidas correctoras sobre el medio socioeconómico.**

Artículo 42.- Generalidades.

Artículo 43.- Medidas correctoras sobre el medio socioeconómico durante las fases de urbanización y construcción.

Artículo 44.- Medidas correctoras sobre el medio socioeconómico durante la fase de explotación.

**CAPÍTULO IX.- Medidas correctoras sobre las infraestructuras.**

Artículo 45.- Generalidades.

Artículo 46.- Medidas correctoras respecto de las infraestructuras hidráulicas durante las fases de urbanización y construcción.

Artículo 47.- Medidas correctoras respecto de las infraestructuras energéticas y las energías renovables durante las fases de urbanización y construcción.

Artículo 48.- Medidas correctoras generales respecto de las infraestructuras durante las fases de urbanización y construcción.

**CAPÍTULO X.- Medidas correctoras sobre el patrimonio.**

Artículo 49.- Generalidades.

Artículo 50.- Medidas correctoras sobre el patrimonio durante las fases de urbanización y construcción.

Artículo 51.- Otras medidas adicionales sobre los yacimientos arqueológicos.

**CAPÍTULO XI.- Medidas correctoras sobre las vías pecuarias.**

Artículo 52.- Medidas correctoras sobre las vías pecuarias.

**CAPÍTULO XII.- Medidas correctoras sobre la generación de residuos.**

Artículo 53.- Generalidades.

Artículo 54.- Medidas correctoras sobre la generación de residuos durante las fases de urbanización, construcción y explotación.

Artículo 55.- Medidas correctoras sobre los residuos urbanos e inertes.

Artículo 56.- Medidas correctoras sobre los residuos peligrosos.

Artículo 57.- Medidas correctoras sobre la manipulación, almacenamiento e identificación de residuos peligrosos.

**CAPÍTULO XIII.- Medidas correctoras generales de protección.**

Artículo 58.- Medidas correctoras generales de protección.

**TÍTULO V INFORME DE VALORACIÓN AMBIENTAL**

**CAPÍTULO IX.- Determinaciones del Informe de Valoración Ambiental**

Artículo 59.- Determinaciones ambientales del IVA

Artículo 60.- En materia de Vías Pecuarias

Artículo 61.- En materia de Aguas

Artículo 62.- Viabilidad de la Fase II del Proyecto

Artículo 63.- Autorización Ambiental Unificada

**TÍTULO VI INFORME DEL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS**

**CAPÍTULO X.- NORMATIVA APLICABLE AL SECTOR FERROVIARIO**

Artículo 64.- Limitaciones a la Propiedad según la Ley 39/2003 y del Reglamento que la desarrolla



## TÍTULO I: DISPOSICIONES GENERALES.

### CAPÍTULO I.- Disposiciones generales.

#### Artículo 1.- Objeto.

1. El presente Proyecto de Actuación constituye el documento técnico para la declaración de interés autonómico del Área Logística de Antequera contemplada en el Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte de Andalucía (PISTA) como Área Logística de primer nivel. El Proyecto de Actuación tiene por objeto establecer las determinaciones para el desarrollo urbanístico de dicha área.

#### Artículo 2.- Alcance y ámbito territorial de las Normas Urbanísticas.

1. Recogen todo el contenido normativo del Proyecto de Actuación sin perjuicio de que la naturaleza de las Normas pueda responder estrictamente al carácter de normas urbanísticas vinculantes y de aplicación directa, directrices (determinaciones vinculantes en cuanto a sus fines pero que condicionan su concreción para conseguir dichos fines) o recomendaciones (determinaciones de carácter indicativo que, en todo caso, obligará a justificar expresamente su no seguimiento).
2. El ámbito de aplicación de la normativa es el delimitado en el presente Proyecto de Actuación del Área Logística de interés autonómico de Antequera, que viene definido en el *Documento N<sup>o</sup> 3: Planos de Ordenación*, con una extensión de 3.921.476,34 m<sup>2</sup>.
3. Las determinaciones pertenecientes a la ordenación estructural son las siguientes:
  - la clasificación y categorización del suelo;
  - la sectorización;
  - los Sistemas Generales;
  - la intensidad y uso global;
  - el área de reparto y correspondiente aprovechamiento medio.
4. Las propuestas del Proyecto de Actuación para la Declaración de Interés Autonómico del Área Logística de Antequera se aplican con tres niveles de intensidad:

##### A) **Determinaciones de obligado cumplimiento.**

Serán siempre vinculantes, por lo que modifican directamente los planes y proyectos vigentes a los que resulten contrarios, sin perjuicio de los ajustes que puedan llevarse a cabo en el planeamiento de desarrollo o en su ejecución.

En concreto:

- Ordenación estructural.

##### B) **Directrices o determinaciones vinculantes en cuanto a sus fines.**

En estos casos, corresponderá al planeamiento de desarrollo, las medidas concretas para la consecución de los fines perseguidos, con ocasión de su función de ordenación pormenorizada que les compete.

Será el caso de:

- La localización del suelo dotacional (CIS).
- La localización de la Terminal Intermodal (TI).
- La ubicación y localización Espacios Libres Locales (perimetral, aledaña a SG-EL-VP y al arroyo Villalta).
- La ubicación del viario de primer nivel.
- Los accesos al viario de primer nivel.
- Las conexiones internas entre las Áreas funcionales o Parques de Actividad.

##### C) **Recomendaciones**

En estos casos, de las que podrá apartarse motivadamente el planeamiento de desarrollo.

Por ejemplo en la localización de los Servicios Técnicos (ST), o en la regulación de las condiciones de aprovechamiento (usos pormenorizados, edificabilidades, tipologías).

#### Artículo 3.- Vinculación del planeamiento municipal.

1. Conforme a la previsión del art. 38.3 de la Ley de Ordenación de Territorio de Andalucía las determinaciones del Proyecto de Actuación y de los instrumentos de ordenación que se aprueben en su desarrollo, vincularán directamente al planeamiento del municipio de Antequera, que deberá incorporar sus determinaciones sin alterarlas.

#### Artículo 4.- Documentos constitutivos del Proyecto de Actuación

1. Componen el presente Proyecto de Actuación los siguientes documentos:
  - Documento n<sup>o</sup> 1: MEMORIA Y ANEXOS.
  - Documento n<sup>o</sup> 2: PLANOS DE INFORMACIÓN.
  - Documento n<sup>o</sup> 3: PLANOS DE ORDENACIÓN.



- Documento nº 4: NORMAS URBANÍSTICAS.
- Documento nº 5: PLAN FUNCIONAL.
- Documento nº 6: ESTUDIO PAISAJÍSTICO.
- Documento nº 7: ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL.
- Documento nº 8: ANEXOS Y APÉNDICES.



## TÍTULO II: RÉGIMEN URBANÍSTICO DEL SUELO.

### CAPÍTULO I.- Determinaciones de ordenación estructural.

#### Artículo 5.- Clasificación y categorización del suelo

1. El presente Proyecto de Actuación clasifica los terrenos del término municipal de Antequera comprendidos en su ámbito en:

- Suelo Urbanizable Sectorizado (identificado como SUS-AL-ANT) con una superficie de 334,63 hectáreas.
- Suelo No Urbanizable en la categoría de especial protección por legislación específica (SNUEP-LE) distribuidos en la forma siguiente:
  - los terrenos del tramo de la vía pecuaria *Cañada Real de Sevilla a Málaga*, junto con la reposición de la *Cañada Real de Ronda a Granada*, debida al futuro enlace con la carretera A-384 y para la cual se dotan 123.861,67 m<sup>2</sup>, se destinan a Sistema General de Espacios Libres Viapeuario (SNUEP-LE-VP), con una superficie de 319.985,08 m<sup>2</sup>.
  - los terrenos afectados por el Dominio Público Hidráulico (DPH) del arroyo Villalta (SNUEP-LE-DPH), configurados en nuestro caso, por la geometría del cauce público definida para un período de retorno T-10 y los terrenos afectados por la Zona de Servidumbre (ZS), de 5,00 metros de anchura a ambos lados del DPH, según el artículo 46 de la Ley 7/2002, de Ordenación Urbanística de Andalucía, alcanzando una superficie total de 186.129,63 m<sup>2</sup>.  
Con el dominio público hidráulico así delimitado, hemos de advertir que existe un solape de 1.854,57 m<sup>2</sup> entre la superficie que ocupa éste y que ocupará el futuro enlace con la carretera A - 384, y otro solape con la vía pecuaria *Cañada Real de Sevilla a Málaga*, que este caso alcanza los 40.975,54 m<sup>2</sup> de superficie.

#### Artículo 6.- Sectorización

1. Se delimita un solo sector identificado como SUS-AL-ANT de 334,63 hectáreas, a desarrollar mediante Plan Especial o Plan Parcial de Ordenación.

#### Artículo 7.- Sistemas generales

1. Como elementos fundamentales de la estructura general y orgánica del territorio, se proponen los siguientes:

- Sistema General de Espacios Libres Viapeuario (SG-EL-VP) de **319.985,08 m<sup>2</sup>** en total, si sumamos el tramo de la *Cañada Real de Sevilla a Málaga*, que articula territorialmente la estructura discontinua del ámbito del Proyecto de Actuación, y la propuesta de cambio de trazado de los terrenos de la *Cañada Real de Ronda a Granada* afectados por el enlace con la carretera A-384, que asegura la integridad superficial y la continuidad de la misma, para lo cual se han dotado 123.861,67 m<sup>2</sup>, como podemos ver en el plano *6.1.1 Ordenación estructural. Clasificación del suelo, sistemas generales y áreas de reparto*.
  - Sistema General de Enlace Viario (SG-EV) con la actual carretera A-384 de **111.518,86 m<sup>2</sup>** de huella, del que forman parte los correspondientes ramales de enlace.
2. A tenor de lo dispuesto en el artículo 44 de la LOUA, mientras el Sistema General de Espacios Libres Viapeuario tendría el régimen urbanístico propio del Suelo No Urbanizable de Especial Protección por tratarse de un tramo de vía pecuaria, el Sistema General de Enlace Viario quedaría excluido de la clasificación del suelo dado su carácter o interés supramunicipal.

#### Artículo 8.- Uso y edificabilidad globales

1. El sector SUS-AL-ANT tiene como uso global el de Área Logística.
2. De forma general quedan prohibidos los usos residenciales dentro del Área Logística.
3. En el suelo no urbanizable de especial protección clasificado por el Proyecto de Actuación sólo se admiten los usos permitidos por la correspondiente legislación sectorial.
4. La edificabilidad global del sector SUS-AL-ANT es de 0,40 m<sup>2</sup> de techo por m<sup>2</sup> de suelo, excluidos los terrenos de dominio público, aplicable a la superficie resultante con ocasión del planeamiento de desarrollo o de la ejecución de los sistemas generales viarios.

#### Artículo 9.- Área de reparto y aprovechamiento medio

1. Se delimita un solo área de reparto comprensiva del sector de suelo urbanizable sectorizado, siendo su superficie **3.346.377,65 m<sup>2</sup>**.
2. Estando ya obtenidos la mayor parte de los terrenos del Sistema General de Espacios Libres Viapeuario (SG-EL-VP), al tratarse de un tramo de vía pecuaria ya clasificada, y siendo objeto de expropiación (o de permuta) tanto el suelo del cambio de trazado por reposición de la *Cañada Real de Ronda a Granada* (afectada por el enlace propuesto con la carretera A-384 por la que discurre), como el del cambio de trazado del arroyo Villalta o el suelo del Sistema General de Enlace Viario, al igual que el resto de los terrenos incluidos en el Proyecto de Actuación, los Sistemas Generales no entran a formar parte del área de reparto.





3. Consecuentemente, siguiendo el cálculo del artículo 60 de la LOUA, resulta un aprovechamiento medio de 0,40 m<sup>2</sup> de techo del uso característico por cada m<sup>2</sup> del área de reparto.

#### **Artículo 10.- Calificación del suelo.**

1. A los efectos de la aplicación de las presentes Normas urbanísticas en el suelo urbanizable sectorizado del Área Logística de Antequera, con carácter meramente indicativo se consideran usos propios pormenorizados los siguientes, cuya regulación corresponderá, en todo caso, al planeamiento de desarrollo:

A) Uso Logístico.

Comprende aquellas actividades independientes cuyo objeto principal es el depósito, guarda, custodia y distribución de bienes, productos y mercancías con exclusivo suministro a mayoristas, instaladores, fabricantes, distribuidores y, en general, los almacenes sin servicio de venta directa al público.

B) Uso Industrial.

Comprende aquellas actividades cuyo objeto principal es la obtención o transformación de productos por procesos industriales, e incluye funciones técnicas, económicas y las especialmente ligadas a la función principal, tales como la reparación, guarda o depósito de medios de producción y materias primas, así como el almacenaje de productos acabados para su suministro a mayoristas, instaladores, fabricantes, etc. pero sin venta directa al público.

A los efectos de estas Normas se distinguen las siguientes categorías del uso Industrial:

a) Industrias manufactureras

Se permite el uso industrial manufacturero en las manzanas calificadas PIM siempre que éstas no ocupen más del 50 % de la superficie de la misma ni más del 40 % de la edificación, debiendo destinarse el resto de las superficies e instalaciones a actividades relacionadas con el transporte y la logística asociada a la actividad industrial establecida.

b) Talleres de reparación de vehículos a motor y de maquinaria de peso máximo autorizado superior a 3.500 kg.

c) Talleres que incluye las actividades siguientes.

- Talleres de reparación de vehículos a motor y de maquinaria de peso máximo autorizado inferior a 3.500 kg.
- Lavado y engrase de vehículos a motor.
- Talleres de reparaciones eléctricas.

C) Centro Integrado de Servicios.

Comprende aquellas actividades específicas de un Centro Administrativo y Comercial de servicios a las empresas del sector logístico, así como las actividades específicas de un Centro de Servicios al Vehículo y de un Centro del Motor.

A los efectos de estas Normas se distinguen las siguientes categorías del uso Centro Integrado de Servicios:

- a) Centro Administrativo y Comercial, donde se concentran servicios a empresas, personas en general y otros servicios especializados para las empresas del sector del transporte de mercancías y para los transportistas. Incluye oficinas, locales comerciales, hoteles, etc.
- b) Aparcamiento de vehículos pesados, con los servicios correspondientes tales como vestuarios, oficinas, taquillas, básculas, etc.
- c) Estación de Servicio.
- d) Naves de talleres y servicios, destinadas a actividades de reparación de vehículos, concesionarios, y otros servicios dirigidos fundamentalmente al vehículo, como ITV, etc.
- e) Naves de exposición y venta de vehículos industriales.

D) Uso Terminal Intermodal

Comprende los suelos destinados a la conexión con la red ferroviaria exterior, así como los espacios dedicados a las actividades ligadas al control y mantenimiento de la infraestructura ferroviaria. Se permitirá el estacionamiento y almacenamiento de contenedores.

Pueden ser usos compatibles en la Terminal Intermodal, los que se indican a continuación:

a) Servicios Terciarios, con las siguientes categorías:

- Comercio.
- Oficinas
- Hotelero
- Garaje-aparcamiento

b) Estaciones de Servicio y Unidades de Suministro de venta de carburantes.

#### **CAPÍTULO II.- Dominio y titularidad del suelo.**

##### **Artículo 11.- Suelos de dominio público y suelos de titularidad pública o privada.**

1. En el suelo urbanizable sectorizado del Área Logística de Antequera se distinguirán los siguientes zonas de suelo:

- Zona demanial
- Zona patrimonial





2. La zona demanial está integrada por:
  - Red viaria local
  - Espacios libres locales
  - Centros integrados de servicios (CIS)
  - Terminal intermodal (TI)
3. La zona patrimonial la integran parcelas logísticas, de titularidad pública o privada, destinadas al establecimiento de empresas del sector del transporte, y su promoción, disposición y explotación se regirá por el derecho público o privado.

### **CAPÍTULO III.- Sistemas y dotaciones.**

#### **Artículo 12.- Sistema viario.**

1. Se compone de:
  - Eje viario principal, que baja desde la actual glorieta partida de Santa Ana, al noroeste del ámbito, siguiendo el trazado del tramo de la Cañada Real de Sevilla a Málaga para terminar, después de cruzar el ferrocarril, al sur del Área Logística, aunque sin alcanzar la carretera MA-4403. La ubicación de este viario de primer nivel tiene carácter vinculante, y su funcionalidad es la de constituir un gran eje colector-distribuidor. Se definirá con ocasión del planeamiento de desarrollo.
  - Sistema general de enlace viario (SG-EV) con la actual carretera A-384, a definir con ocasión del planeamiento de desarrollo o del proyecto constructivo.
  - Accesos a viario de primer nivel con ubicación vinculante.
  - Viario local a definir con ocasión del planeamiento de desarrollo.

#### **Artículo 13.- Sistema de espacios libres y zonas verdes**

1. La distribución espacial de los espacios libres y zonas verdes responde a una concepción sistémica, conectada al Sistema General de Espacios Libres Viapecuario.
2. Las zonas verdes y espacios libres se localizan con carácter de directriz, básicamente, en el perímetro del Área Logística, con una función de integración paisajística. Esencialmente, actúan como espacios de transición entre los sectores del Área Logística y el paisaje agrícola circundante. Consiguientemente, se realizará un esfuerzo para integrar estos espacios libres y demás zonas verdes de manera que cumplan con los siguientes criterios:
  - Ser un espacio de transición entre el Área Logística y el espacio agrícola circundante.

- Facilitar la permeabilidad territorial a través del Área Logística actuando como corredores de fauna, vegetación y personas. Especialmente las vías pecuarias y cauces.
  - Servir de elementos de integración paisajística del Área Logística en su conjunto.
  - Servir de refugio de fauna.
  - Asimismo, la localización de los espacios libres locales responde con carácter de directriz a garantizar la expansión de la lámina de agua del cauce del arroyo Villalta, evitando además la impermeabilidad y sellado de los suelos, y favoreciendo la recuperación de las aguas subterráneas.
3. El planeamiento de desarrollo delimitará y ordenará con destino a espacios libres y zonas verdes el 10 % como mínimo de la superficie del Área Logística, excluido los viarios, atendiendo a las directrices establecidas en el Proyecto de Actuación en cuanto a su localización.

#### **Artículo 14.- Zona dotacional del Área Logística.**

1. La zona dotacional tendrá una superficie mínima equivalente al 15% del ámbito, excluido los viarios, repartida entre los elementos siguientes debiendo el instrumento de desarrollo atender a las directrices establecidas en el proyecto de actuación en cuanto a su localización:
  - Centros Integrados de Servicios.
  - Terminal Intermodal.

### **CAPÍTULO IV.- Desarrollo del Proyecto de Actuación.**

#### **Artículo 15.- Instrumentos de planeamiento de desarrollo.**

1. Dadas las peculiaridades del Área Logística, el desarrollo de las determinaciones del Proyecto de Actuación se instrumentará a través de Plan Parcial de Ordenación o de Plan Especial, incluyendo los Sistemas Generales necesarios, pudiéndose completar o adaptar la ordenación mediante Estudio de Detalle una vez los terrenos hayan sido transformados y urbanizados en ejecución del correspondiente instrumento de planeamiento urbanístico y de conformidad con sus determinaciones.

#### **Artículo 16.- Delimitación de unidades de ejecución.**

1. Tanto el Plan Especial como el Plan Parcial de Ordenación, estarán legitimados para la delimitación de las unidades de ejecución que estimen más convenientes, respetando la configuración por fases que establecen las previsiones de programación, al objeto de agilizar la ejecución urbanística y el desarrollo del sector.



### TÍTULO III.- EJECUCIÓN DE LA ORDENACIÓN.

#### CAPÍTULO I.- Ejecución de la ordenación.

##### Artículo 17.- Administración actuante.

1. La aprobación de todos los instrumentos y documentos que se precisen para el desarrollo y completa ejecución del Proyecto de Actuación, incluido el proyecto de urbanización, corresponderá en todo caso a la Consejería competente en materia de ordenación del territorio y urbanismo.
2. Tratándose de una actuación de interés autonómico que conlleva desarrollo urbanístico, dicha Consejería será la administración actuante a efectos de la legislación urbanística.

##### Artículo 18.- Previsiones de programación

1. Se diferencian dos fases de ejecución, como muestra el plano 6.2.1 *Delimitación de fases*, con la siguiente distribución superficial:
  - Fase I: 1.061.068,50 m<sup>2</sup>
  - Fase II: 2.860.407,84 m<sup>2</sup>
2. Los motivos principales que llevan a este faseado son la gran extensión del ámbito, la necesidad de contar con los recursos hídricos necesarios para la correspondiente demanda y el horizonte temporal de 20 a 22 años contemplado para la puesta en carga de todo el Área Logística.
3. En la Fase I se trata de poner en carga parte del suelo patrimonial y dotacional así como las infraestructuras y conexiones exteriores para su desarrollo, de modo particular, la Terminal Intermodal y los Centros Integrados de Servicios situados al sur del enlace con la carretera A-384, así como los aledaños al tramo más meridional del arroyo Villalta dentro del ámbito del Proyecto de Actuación, además del enlace viario con la carretera A-384 (SG-EV), y las conexiones infraestructurales para el ciclo integral del agua y suministro energético.
4. En la Fase II, se pondrá en carga el resto del suelo patrimonial y dotacional, así como las restantes conexiones e infraestructuras necesarias.

##### Artículo 19.- Obtención de los terrenos

1. La aprobación del presente Proyecto de Actuación de interés autonómico tiene los efectos previstos en el artículo 39 de la Ley 1/1994, de 11 de enero y, más concretamente, la declaración de utilidad pública y la necesidad de urgente ocupación a los efectos de la expropiación forzosa de los bienes y

derechos necesarios para su ejecución, virtualidad puesta de manifiesto también por el artículo 20 de la Ley 5/2001, de 4 de junio, y de modo taxativo por el artículo 29 del Real Decreto Legislativo 2/2008, de 20 de junio, según el cual dicha declaración se extenderá a los bienes precisos para conectar la actuación de urbanización con las redes generales de servicios, cuando sean necesarios.

##### Artículo 20.- Instrumentación técnica de la ejecución

1. La actuación de transformación urbanística requiere la redacción y aprobación del correspondiente proyecto de urbanización sin perjuicio de acudir a otros proyectos de obras ordinarias o a los constructivos de las infraestructuras necesarias de acuerdo con la legislación sectorial de aplicación.
2. La ejecución de los Sistemas Generales de Enlace y de Espacios Libres Viapequero, se llevará a cabo, bien directamente, mediante la aprobación de planeamiento especial.

#### CAPÍTULO II.- Infraestructuras y conexiones exteriores.

##### Artículo 21.- Infraestructuras de servicios urbanos y conexiones exteriores.

1. El presente Proyecto de Actuación establece los puntos de conexión exterior de cada uno de los servicios necesarios para el desarrollo del Área Logística, garantizando el respectivo suministro.
2. Las conexiones exteriores de infraestructuras de servicios y su propuesta de trazado se recogen en los correspondientes planos de ordenación. Será el planeamiento de desarrollo, los proyectos de ejecución (proyecto de urbanización, proyectos de obras ordinarias de urbanización o los correspondientes proyectos constructivos) de cada uno de los servicios, los que definan y establezcan el trazado concreto y las soluciones técnicas, así como las bandas de afección y servicios afectados, en coordinación con las compañías y empresas suministradoras.
3. Las condiciones de cada una de las infraestructuras se indican en los artículos siguientes, sin perjuicio de los cambios y/o ajustes necesarios con ocasión de los respectivos proyectos.

##### Artículo 22.- Red de abastecimiento de agua.

1. El punto de conexión se ubica en la carretera A-438 a la altura de la Rotonda de la Verónica en el núcleo principal de Antequera. Desde allí, mediante tubería de fundición dúctil de 200 mm de diámetro se canalizará el agua hasta el actual depósito de Bobadilla, en las inmediaciones del Área Logística, junto al que hay que construir un nuevo depósito de agua potable con capacidad de 1.000 m<sup>3</sup>. Desde éste, se conectará finalmente con la red mallada del Área Logística.



2. Para los cinco primeros años de la Fase I, los 2 l/s de caudal máximo de conexión a la red de agua potable que gestiona Aguas del Torcal S.A. cubrirán suficientemente el consumo doméstico sanitario.
3. El resto de la demanda de la Fase I para uso industrial y procesos, riego, baldeo y zonas libres estimada en 7,2 l/s se ha de cubrir con los recursos propios de los pozos inscritos en el Área Logística.
4. El sistema de abastecimiento se completa con las instalaciones necesarias para el tratamiento y potabilización del agua.
5. Para el desarrollo de la Fase II sería necesario proyectar una conducción propia para el suministro desde el embalse de Iznájar únicamente a partir de las necesidades del Área Logística de 3.477 m<sup>3</sup>/día. Ello conlleva las siguientes actuaciones, sin perjuicio de los cambios y ajustes que procedan con ocasión de su ejecución:
  - Captación, obra de toma y estación de bombeo en el embalse de Iznájar.
  - Conducción de impulsión DN 350 mm, desde el embalse hasta el depósito de cabecera.
  - Depósito de cabecera de 2.200 m<sup>3</sup> para regulación del bombeo de captación.
  - Conducción por gravedad DN 250 mm hasta el Área Logística.
  - ETAP con 1+1 líneas de 1.600 m<sup>3</sup>/día cada una, en el Área Logística.
  - Depósito de almacenamiento mayor a un día de 4.250 m<sup>3</sup> para suministro a la red.

#### **Artículo 23.- Red de saneamiento.**

1. La red será separativa.
2. Los caudales de aguas residuales se recogerán mediante red separativa destinada a tal fin y serán conducidos hasta una futura EDAR a ejecutar en el Área Logística. Una vez depurados se verterán al río Guadalhorce.
3. Los caudales de aguas pluviales generados en las parcelas y viario se recogerán independientemente, vertiéndose al arroyo Villalta para finalmente desembocar en el río Guadalhorce.

#### **Artículo 24.- Red de suministro eléctrico.**

1. Para la Fase I se presupone la ejecución de una subestación de transformación de 66/20 KV de tipo interior blindada con una potencia de 20 MVAs en el interior del Área Logística para cuya alimentación se considera posible a través de la línea de 66 kV existente, mediante línea subterránea que haría entrada/salida en la misma. En dicha subestación se dispondrá espacio suficiente para una futura ampliación de 40 MVA adicionales necesarios para la fase segunda.

2. Para distribuir la potencia se plantean para la Fase I tres circuitos de media tensión de 240 mm<sup>2</sup> en anillo, que abarcarían toda la potencia demandada con la colocación de dos centros de transformación por circuito (25% de potencia total)
3. Para la Fase II se prevén al menos seis circuitos de media tensión adicionales de 240 mm<sup>2</sup> en anillo, por lo que será necesario dejar previsión de canalizaciones para la Fase II en las cercanías de la subestación y en las zonas urbanizadas de la Fase I.
4. Se ejecutará una red de alumbrado público en los viales y se dejarán previstas canalizaciones para baja tensión a fin acometer a los pequeños consumidores a través de las mismas.

#### **Artículo 25.- Red de telecomunicaciones**

1. La red se conectará a la infraestructura de la Compañía Telefónica en la zona en 4 puntos distintos, según recoge el plano 6.3.4 *Red de telecomunicaciones*.
2. Aunque estos cuatro puntos de conexión han sido definidos por Telefónica, a los efectos de garantizar la no discriminación entre los operadores y el mantenimiento de la competencia efectiva en el ámbito del Proyecto de Actuación, el instrumento urbanístico que lo desarrolle, sea Plan Especial o Plan Parcial de Ordenación, tendrá que prever las necesidades de los diferentes operadores que puedan estar interesados en establecer sus redes y ofrecer sus servicios en este ámbito territorial, tal como establece la Ley 9/2014, de 9 de mayo, General de Telecomunicaciones, vigente desde 11 de mayo de 2014, o cualesquiera otra que la derogue o modifique.
3. En este sentido, y siguiendo con este nuevo marco jurídico, en el acceso a las infraestructuras deberá preverse que los operadores de comunicaciones electrónicas puedan utilizarlas en condiciones transparentes, no discriminatorias y garantizando las condiciones de competencia efectiva.
4. Estas condiciones de acceso a la infraestructura deberán ser proporcionadas al grado de ocupación que cada operador pretenda y orientadas a costes. Además, se deberá tener en cuenta la posibilidad de prever canalizaciones suficientes para futuros operadores interesados en dar servicio.

#### **Artículo 25 bis.- Infraestructuras de paso en cauces**

1. Las infraestructuras de paso en cauces deberán ser calculadas y diseñadas atendiendo a las condiciones de la administración competente. En particular, no se permite la colocación de tubos o marcos pluricelulares, debiendo tender a estructuras de sección libre que no alteren el lecho ni la sección del cauce.”

## **TÍTULO IV.- MEDIDAS CORRECTORAS.**

### **CAPÍTULO I.- Disposiciones generales.**

#### **Artículo 26.- Medios de corrección de los efectos negativos.**

1. Se incluyen a continuación las medidas preventivas y correctivas previstas para controlar los potenciales efectos ambientales negativos motivados por la actuación tanto en su fase de construcción como en su fase de explotación.

### **CAPÍTULO II.- Medidas correctoras sobre la atmósfera y el clima.**

#### **Artículo 27.- Medidas correctoras sobre la atmósfera y el clima durante las fases de urbanización y construcción.**

1. Para minimizar el polvo en la fase de urbanización han de realizarse riegos sistemáticos en las zonas de movimientos de tierra y en los viales, especialmente cuando las condiciones atmosféricas (viento y sequedad) así lo requieran. Estas condiciones se producen con frecuencia en esta zona durante los meses de mayo, junio, julio, agosto y septiembre.
2. Los camiones que transporten materiales volátiles (escombros, tierras, cementos, etc.) deberán ir obligatoriamente cubiertos con lonas en los trayectos que transcurran fuera del área de trabajo.
3. Han de cumplirse las disposiciones del Reglamento de Protección contra la Contaminación Acústica de Andalucía (en adelante, RPCAA), aprobado por el Decreto 6/2012, de 17 de enero. El RPCAA es de aplicación a cualquier infraestructura, instalación, maquinaria o proyecto de construcción, así como a las actividades de carácter público o privado, incluidas o no en el Anexo I de la Ley 7/2007, de 9 de julio, que se pretendan llevar a cabo o se realicen en el territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía y produzcan o sean susceptibles de producir, contaminación acústica por ruidos o vibraciones.
4. Las condiciones acústicas exigibles a los diversos elementos constructivos que componen la edificación, serán las determinadas en el Real Decreto 1371/2007, de 19 de octubre, por el que se aprueba el documento básico "DB-HR Protección frente al ruido" del Código Técnico de la Edificación y se modifica el Real Decreto 314/2006, de 17 de marzo, por el que se aprueba el Código Técnico de la Edificación. Dichas condiciones acústicas serán las mínimas exigibles a las edificaciones y podrán ser verificadas mediante mediciones *in situ*, previamente a la concesión de la licencia de primera

ocupación. Los valores de aislamiento acústico exigidos a los locales destinados a uso distinto del de vivienda deberán ser los necesarios para el cumplimiento de todas las limitaciones de inmisión y transmisión, establecidas en este Reglamento.

5. Tal y como dicta el artículo 39.2 del RPCAA, todos los vehículos de motor mantendrán en buenas condiciones de funcionamiento el motor, la transmisión, carrocería y demás elementos capaces de transmitir ruidos y, especialmente, el silencioso del escape, con el fin de que el nivel sonoro emitido por el vehículo, no exceda de los límites que resulten de aplicación de lo dispuesto en el artículo 39.3 del RPCAA. En cualquier caso estos vehículos tendrán la ITV vigente.
6. La emisión sonora de la maquinaria que se utiliza en las obras públicas y en la construcción debe ajustarse a las prescripciones que establece el Real Decreto 212/2002, de 22 de febrero, por el que se regulan las emisiones sonoras en el entorno debidas a determinadas máquinas de uso al aire libre, y las normas complementarias conforme a lo dispuesto en el artículo 22 del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre (art. 39.5 del RPCAA).
7. Tal y como dicta el Decreto 357/2010, de 3 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento para la Protección de la Calidad del Cielo Nocturno frente a la contaminación lumínica y el establecimiento de medidas de ahorro y eficiencia energética, *"Las personas titulares de las instalaciones de alumbrado exterior en actividades sometidas a autorización ambiental integrada, autorización ambiental unificada, calificación ambiental, licencia de obras u otros actos de intervención municipal a través de las correspondientes autorizaciones o licencias administrativas, deben incluir en el proyecto presentado con la correspondiente solicitud de la preceptiva autorización o licencia que proceda en aplicación de la legislación sectorial correspondiente, a los efectos previstos en el presente Reglamento, la siguiente información:*
  - a.) La justificación de los niveles de los parámetros luminotécnicos en las instalaciones de alumbrado exterior proyectadas.
  - b.) El flujo hemisférico superior instalado (FHSINST).
  - c.) Las características técnicas de las luminarias, lámparas y equipos auxiliares.
  - d.) Los sistemas de control proyectados.
  - e.) Los criterios de eficiencia y ahorro energético.
  - f.) Los planos de la instalación.

#### **Artículo 28.- Medidas correctoras sobre la atmósfera y el clima durante la fase de explotación.**

1. Según lo establecido en el RPCAA, las actividades que se instalen en el Área Logística deberán dar cumplimiento a las normas de calidad acústica conforme a las áreas de sensibilidad acústica que





establezca el Ayuntamiento de Antequera. En tanto se definen estas áreas y atendiendo al uso característico de la zona (Uso global: Área Logística) a efectos del artículo 7 del RPCAA toda la superficie del Área Logística quedaría clasificada con el tipo *f) Sectores del territorio afectados a sistemas generales de infraestructuras de transporte u otros equipamientos públicos que los reclamen.*

2. El estudio acústico realizado resalta como principal foco ruidoso actualmente las carreteras A -384, MA-4403, MA-5404, principales vías próximas al área de estudio, línea de ferrocarril Bobadilla-Granada, Granada-Córdoba, Bobadilla-Córdoba y Málaga-Córdoba y viales internos a la zona objeto de estudio por lo cual las futuras edificaciones tendrán que tener en cuenta este aspecto, prestando especial atención a:
  - En el diseño arquitectónico de las futuras instalaciones, se ubicarán las zonas de uso hotelero, en la parte más resguardada de las mismas; fachadas orientadas a zonas comunes o a viales secundarios, de manera que no estén expuestos al ruido de los viales con mayor tránsito.
  - Reducción de la superficie acristalada en las fachadas más expuestas sustituyéndolo con elementos de mayor masa.
  - Incorporación de aislamientos acústicos en las fachadas que precedan, de manera que en base a los niveles de recepción en las mismas, en el interior de las edificaciones no se sobrepasen los niveles máximos permitidos en el Decreto 6/2012 y en el CT/DB-HR.
  - La velocidad máxima de los vehículos permitida para el conjunto de los viales que discurrirán por el viario se limitará hasta un máximo de 50 km/h en las principales vías.
  - Eliminación de irregularidades en la calzada.
3. Según el artículo 9 del RPCAA, los objetivos de calidad acústica aplicables y que, como valores límite, no deberán ser sobrepasados en las fachadas de los edificios afectados, serán los de la tabla *II Objetivos de calidad acústica para ruidos aplicables a nuevas áreas urbanizadas* del Decreto 6/2012.
4. Podemos concluir consiguientemente que el Área Logística incrementará los niveles de tráfico, especialmente del tráfico pesado y, consiguientemente, incrementará los actuales niveles de ruidos en la zona. En base a la normativa vigente, los terrenos del territorio en torno al Área Logística podrán quedar gravados por servidumbres acústicas. (Artículo 26.1 RPCAA).
5. Dada la estrecha relación del Área Logística con el sector del transporte deben fomentarse entre sus usuarios la adopción, en su caso y en lo posible, de medidas de ahorro energético y de disminución del efecto invernadero tales como:
  - a.) Uso de combustible de bajo poder contaminante (gas, gasolinas libres de plomo, etc.).

- b.) Utilización de sistemas de regulación de temperaturas y aislamiento térmico en los edificios.
- c.) Uso de las mejores tecnologías disponibles con bajo poder contaminante.
- d.) Optimizar el rendimiento energético de las instalaciones.
- e.) Procurar el buen estado de los motores en general y, especialmente, el de los vehículos de transporte, dado que ayudará a reducir los niveles de emisión de gases y ruido.

### **CAPÍTULO III.- Medidas correctoras sobre el suelo y la geomorfología.**

#### **Artículo 29.- Generalidades.**

1. La geomorfología va a ser necesariamente modificada no siendo posible corregir este impacto. El suelo se elimina como sustrato productivo y pasa a ser soporte físico de actividades. No es posible ninguna medida correctora en este aspecto debido a que el objeto fundamental de la actuación es la ocupación misma de este suelo productivo. Sólo quedan las medidas que desarrollamos a continuación.

#### **Artículo 30.- Medidas correctoras sobre el suelo y la geomorfología durante las fases de urbanización y construcción.**

1. Quedará perfectamente definida al inicio de la obra, por medio de jalones lo suficientemente llamativas la zona de paso de vehículos, maquinaria y personal, quedando prohibido el paso fuera de las mismas de vehículos y maquinaria. Quedará especialmente fuera del paso de vehículos aquellas zonas a las que se les asigne el uso pormenorizado de espacios libres- y zonas verdes. Aunque estos espacios libres, salvo los indicados como medida compensatoria por ocupación del Paisaje Agrario, quedan indicadas orientativamente en el Proyecto de Actuación, el instrumento de desarrollo las concretará y las delimitará exactamente aplicando la medida indicada.
2. Se ha de garantizar, durante las obras, la ausencia de afecciones sobre el suelo producidas por vertidos de aceites, grasas y combustibles, procedentes de máquinas y motores. Asimismo, en estas zonas no se alterará el perfil edáfico y se evitará el acopio de materiales, paso de maquinaria o cualquier otra acción que pueda alterar las propiedades edáficas.
3. Con la finalidad de recuperar el suelo existente en las áreas donde se vaya a producir la ocupación de suelo, se procederá de la siguiente manera en aquellos lugares donde sea posible:
  - Si se observaran horizontes claramente diferenciados, la excavación de los terrenos afectados se realizará en dos fases: en primer lugar se excavará la tierra vegetal u horizonte superior acopiándose en caballones diferentes de los del resto de la excavación. En segundo lugar se



excavará y acopiará el resto de horizontes. Cuando se efectúe el recubrimiento con tierra vegetal de aquellas superficies que los requieran para efectuar replantaciones se restaurará el orden original de los horizontes.

- En cualquier caso, si no se observan claramente los horizontes se retirarán los primeros 30 cm de suelo (tierra vegetal) y se actuará igual que en el punto anterior.
- En ambos casos, se depositarán sobre terrenos llanos acondicionados para tal fin, en montículos o cordones de altura inferior a 1,5 m con el objeto de su posterior utilización en las labores de recubrimiento de taludes, zonas ajardinadas y desmontes que lo requieran. Los lugares elegidos para el acopio temporal del sustrato edáfico deberán tener pendiente nula, estar protegidos de cualquier arrastre, y situarse en zonas donde no se vayan a realizar movimientos de tierra ni tránsito de maquinaria.

4. Estos suelos acopiados se extenderán sobre aquellas áreas degradadas que tengan que formar parte de los espacios libres y se intentará fomentar y facilitar el aprovechamiento de la tierra vegetal excedente en otras obras que demandasen dicho material: restauración de canteras, carreteras, obras ferroviarias, zonas degradadas, etc.

#### **CAPÍTULO IV.- Medidas correctoras sobre las aguas.**

##### **Artículo 31.- Generalidades.**

1. Los principales impactos sobre las aguas van a estar ocasionados por la desviación de aguas de escorrentía y la producción de aguas residuales domésticas e industriales, todo ello en la fase de explotación. Algunas medidas correctoras respecto a la protección de las aguas se exponen en la generación de residuos. Con respecto a las condiciones de vertido de aguas residuales se exponen en las medidas correctoras para las infraestructuras.

##### **Artículo 32.- Medidas correctoras sobre las aguas durante las fases de urbanización y construcción.**

1. Se colocarán barreras de retención de sedimentos en las zonas en las que se detecte riesgo de afección a las aguas superficiales, por arrastre de materiales en las aguas de escorrentía.
2. Se ha de prestar una especial atención al diseño de los desagües de las escorrentías diseñando, en aquellos casos que sea necesario, sistemas de disipación de energía y medidas de protección del terreno en aquellos puntos donde las escorrentías se concentren o entren en contacto los elementos de recogida de aguas con el terreno natural.

3. Durante la fase de ejecución de las obras queda totalmente prohibido cualquier tipo de vertido de aguas residuales o residuos líquidos a cauce público sin depuración previa. Queda asimismo prohibido la implantación de fosas sépticas o pozos negros en el ámbito del sector.

##### **Artículo 33.- Medidas correctoras sobre las aguas durante la fase de explotación.**

1. Debido a que la red de aguas residuales es separativa, quedará totalmente prohibido el vertido de cualquier tipo de residuo, la realización de labores de mantenimiento o la limpieza de vehículos en el viario del Área Logística. Asimismo, queda totalmente prohibido el vertido no autorizado de cualquier tipo de residuos a la red de pluviales o a la red de residuales.
2. Se instalará antes del vertido de aguas de escorrentía de la red de recogida de pluviales a cauce público un tanque de tormentas.

#### **CAPÍTULO V.- Medidas correctoras sobre la vegetación.**

##### **Artículo 34.- Generalidades.**

1. Sobre la vegetación, el principal impacto se produce por la pérdida del olivar y de los cultivos herbáceos en regadío, como consecuencia del desbroce y cambio de uso. El daño producido sobre la vegetación herbácea se puede considerar irrelevante, mientras que sobre el olivar tiene cierta importancia. Las medidas tomadas sobre este factor van a tener determinadas repercusiones en la protección del paisaje, la fauna y la sociedad.

##### **Artículo 35.- Medidas correctoras sobre la vegetación durante las fases de urbanización y construcción.**

1. Se efectuará el trasplante de los pies de olivar en buen estado existentes en la parcela, en los casos que sea posible, a las zonas destinadas a espacios libres y/o a otros lugares cercanos a la parcela en estudio. Estas plantaciones servirán para integrar paisajísticamente la actuación.
2. Como determinaciones propias de la ordenación pormenorizada que le ocupa, el instrumento de planeamiento de desarrollo valorará la posibilidad de integrar el arbolado existente en las áreas libres de la actuación. Si no fuera posible, se trasplantarán a la franja verde compensatoria, al sur de la Terminal Intermodal.
3. La plantación de zonas verdes se ha de efectuar con especies de bajo mantenimiento teniendo en cuenta el clima de la zona, la escasez de agua estructural que padece el área durante gran parte del año, la estructura edafológica, los periodos de sequía en los que no hay agua para el abastecimiento



humano así como el entorno paisajístico donde se ubica la actuación. Es por todo ello por lo que es recomendable la plantación de especies autóctonas, que cumplen con todos estos requisitos, y tienen un bajo coste mantenimiento.

4. Durante las obras se llevará a cabo la eliminación sistemática de aquellas especies vegetales y de fauna consideradas exóticas invasoras tal y como vienen definidas en el Real Decreto 630/2013, de 2 de agosto, por el que se regula el Catálogo Español de Especies Exóticas Invasoras, se refuerza la protección del medio natural y la biodiversidad en España. Para la determinación de estas especies se contará con personal competente.

#### **Artículo 36.- Medidas correctoras sobre la vegetación durante la fase de explotación.**

1. Se ha de proceder al mantenimiento sistemático de las plantaciones efectuadas: riego, abonado, poda, tratamientos fitosanitarios, labores culturales. Estas labores deben integrarse como un servicio comunitario o municipal más en el Área Logística.

#### **CAPÍTULO VI.- Medidas correctoras sobre la fauna.**

##### **Artículo 37.- Generalidades.**

1. El principal impacto sobre la fauna, especialmente aves esteparias, se va a producir por molestias y pérdidas de hábitat ocasionadas durante las labores de urbanización.

##### **Artículo 38.- Medidas correctoras sobre la fauna durante las fases de urbanización y construcción.**

1. Se efectuará una prospección previa al inicio de las obras para detectar especies nidificantes que pudieran verse afectadas por las mismas, con especial atención a las aves esteparias. En caso de localización de nidos se recogerán y trasladarán a las zonas cercanas y a los hábitat de nidificación integrados en la actuación. Para esta prospección se deberá contar con un técnico competente en la materia.
2. Se fomentará la creación de refugios de fauna y manchas esteparias en las zonas verdes generadas.
3. Las edificaciones incluirán estructuras para permitir la nidificación del cernícalo primilla y murciélagos.
4. Como determinaciones propias de la ordenación pormenorizada que le ocupa, el instrumento de planeamiento de desarrollo evaluará la posibilidad de mantener y acondicionar el Cortijo Villalta. Si no fuera posible, se construirá un primillar integrado en los espacios libres, para poder albergar la actual colonia de cría de cernícalo primilla.

5. El equipo redactor del instrumento de planeamiento de desarrollo mantendrá una reunión con el Director Conservador de la Reserva de la Laguna de Fuente de Piedra y con el Coordinador del Programa de Aves Esteparias de Andalucía para definir las medidas dirigidas a la creación de nuevos hábitats de nidificación para las aves esteparias y para los murciélagos. Estas medidas se recogerán en la memoria y normativa del citado planeamiento de desarrollo, y deberán figurar como partida presupuestaria en el proyecto de obras de urbanización.
6. Las líneas eléctricas aéreas de nueva construcción deben cumplir los requisitos de dispositivos anticolidión y antielectrocución marcados por la normativa vigente. En concreto, el Real Decreto 1432/2008, de 29 de agosto, por el que se establecen medidas para la protección de la avifauna contra la colisión y la electrocución en líneas eléctricas de alta tensión. (BOE. núm. 222, de 13 de septiembre de 2008).
7. Los proyectos constructivos de urbanización y/o edificación que desarrollen el Proyecto de Actuación deben incorporar en el diseño de cunetas y obras de drenaje de la red viaria medidas para evitar el atrapamiento de fauna, especialmente vertebrados, incorporando las medidas de diseño de las mismas adecuadas, tales como rampas rugosas de escape, evitación de pozos sin rampas de salida, evitación de grandes saltos, etc

#### **CAPÍTULO VII.- Medidas correctoras sobre el paisaje.**

##### **Artículo 39.- Generalidades.**

1. Los impactos se dan principalmente en la fase de explotación por la presencia de edificaciones, instalaciones industriales o naves. El impacto paisajístico dadas las características geomorfológicas del terreno y la presencia de numerosas infraestructuras ferroviarias que actúan de barrera no es notable.

##### **Artículo 40.- Medidas correctoras sobre el paisaje durante las fases de urbanización y construcción.**

1. Durante la urbanización del Área Logística se mantendrán las parcelas de la obra en unas condiciones adecuadas de orden y ornato.
2. Las condiciones de edificación y estética para las edificaciones que se ubiquen en el espacio productivo deben orientarse a garantizar la calidad paisajística en su diseño y respeto al entorno. Asimismo, se debe respetar el paisaje en su conjunto no introduciendo elementos perturbadores.





3. Las zonas verdes y espacios libres se localizan, básicamente, en el perímetro de los sectores, con una función paisajística. Esencialmente, actúan como espacios de transición entre los sectores del Área Logística y el paisaje agrícola circundante. Consiguientemente, se realizará un esfuerzo para integrar estos espacios libres y zonas verdes de manera que cumplan con los siguientes criterios:
  - Ser un espacio de transición entre el área y el espacio circundante.
  - Facilitar la permeabilidad territorial a través del Área Logística actuando como corredores de fauna, vegetación y personas. Especialmente las vías pecuarias y cauces.
  - Servir de elementos de integración paisajística del área en su conjunto.
  - Servir de refugio de fauna.
4. Se estudiará la restauración de los cauces que atraviesan el Área Logística para intentar recuperar su vegetación potencial siempre que no se incrementen los riesgos de inundabilidad.
5. El instrumento urbanístico de desarrollo que defina las volumetrías que se pretenden edificar deberá realizar un estudio de la cuenca visual en función de estos volúmenes, analizar los lugares desde los que la actuación es visible y proponer medidas correctoras al respecto.

#### **Artículo 41.- Medidas correctoras sobre el paisaje durante la fase de explotación.**

1. La entidad gestora del Área Logística velará por mantener las condiciones de estética y paisaje. En la normativa del instrumento de planeamiento de desarrollo se incluirán medidas para la integración paisajística de los edificios que componen el Área Logística.
2. Como medida compensatoria por la ocupación del Paisaje Agrario Singular AG-1, el Proyecto de Actuación incluye una franja de zona verde arbolada de 100 m entre la carretera MA-4403 y las parcelas urbanizables. Esta franja se recoge en el plano 6.1.2 *Calificación del suelo* como Espacios Libres Locales-Medida Compensatoria.

#### **CAPÍTULO VIII.- Medidas correctoras sobre el medio socioeconómico.**

##### **Artículo 42.- Generalidades.**

1. La mayoría de los impactos sobre el medio socioeconómico son positivos, excepto el ocasionado por la pérdida de los cultivos y suelos productivos. Principalmente están originados por la creación de empleo y rentas. Las medidas que se proponen están encaminadas a potenciar algunos de los efectos positivos sobre la misma, pero son decisiones de índole distinta al objeto de este estudio de impacto.

##### **Artículo 43.- Medidas correctoras sobre el medio socioeconómico durante las fases de urbanización y construcción.**

1. Se potenciará la contratación de mano de obra y empresas locales durante las obras.

##### **Artículo 44.- Medidas correctoras sobre el medio socioeconómico durante la fase de explotación.**

1. Se potenciará la contratación de mano de obra y empresas locales durante la explotación.

#### **CAPÍTULO IX.- Medidas correctoras sobre las infraestructuras.**

##### **Artículo 45.- Generalidades.**

1. Las medidas correctoras propuestas están encaminadas a mejorar el acceso al espacio productivo, y crear las infraestructuras ambientales suficientes que integren la actuación en el sistema de infraestructuras supramunicipales.

##### **Artículo 46.- Medidas correctoras respecto de las infraestructuras hidráulicas durante las fases de urbanización y construcción.**

1. El Área Logística tiene prevista la instalación de una depuradora de aguas residuales para las aguas fecales que se produzcan. Dicha depuradora y su punto de vertido estará sometida a la autorización del órgano competente.
2. Las condiciones de vertido a la depuradora deberán ser informadas por la entidad que gestione la depuración de las aguas residuales. Este informe será previo a la concesión de la licencia municipal de la actividad. Con esta medida se pretende también asegurar la efectividad y buen funcionamiento de la depuradora.
3. Toda actividad cuyo funcionamiento produzca un vertido potencialmente contaminante debido a su caudal y/o características físicas, químicas o biológicas que supere los límites de depuración ha de efectuar el tratamiento de este vertido antes de su evacuación a la red de saneamiento o, en su caso, disponer de un Plan de Gestión de Residuos, de manera que se adapte a la normativa legal que le sea de aplicación. En todo caso, estas actividades han de adoptar las medidas de seguridad necesarias y técnicamente disponibles para evitar vertidos accidentales. Para aquellas actividades que se estime necesario en función de las características o volumen de su vertido, los servicios técnicos correspondientes exigirán la colocación de una arqueta de control de vertido. La justificación de todo lo anterior habrá de figurar en el proyecto técnico correspondiente para su evaluación.


**Artículo 47.- Medidas correctoras respecto de las infraestructuras energéticas y las energías renovables durante las fases de urbanización y construcción.**

1. El alto número de horas de sol que dispone la zona de estudio es muy favorable a la instalación de energía fotovoltaica, tanto para producción eléctrica como agua caliente sanitaria.
2. Se recomienda la instalación de lámparas de vapor de sodio de baja presión para el alumbrado público, ya que carecen de residuos peligrosos, consumen menos electricidad y emiten menos contaminación lumínica.
3. Se atenderá a las Mejores Técnicas Disponibles en el ámbito de las instalaciones eléctricas, instalando tecnologías respetuosas con el Medio Ambiente, que minimicen el consumo energético.

**Artículo 48.- Medidas correctoras generales respecto de las infraestructuras durante las fases de urbanización y construcción.**

1. Se elaborará un Plan de Mantenimiento de las infraestructuras existentes en el espacio productivo.

**CAPÍTULO X.- Medidas correctoras sobre el patrimonio.**
**Artículo 49.- Generalidades.**

1. Se detectan yacimientos arqueológicos en el área de actuación.

**Artículo 50.- Medidas correctoras sobre el patrimonio durante las fases de urbanización y construcción.**

1. En este sentido, se aportan las *Medidas dictadas por la Delegación Provincial de Cultura de Málaga de 10 de enero de 2.011 en relación a los yacimientos arqueológicos.*
  - Contrastar la información superficial con el registro realmente conservado bajo la superficie del terreno. Para ello y con carácter general, ya que los yacimientos presentan similares características superficiales, se plantea la siguiente estrategia como medida correctora:
    - a. Balizamiento (mediante estacas señalizadoras) de la delimitación de cada yacimiento.
    - b. Delimitación de las áreas afectadas por movimientos de tierra y definición exacta de la afección sobre la delimitación del yacimiento (aún por definir).
    - c. Desbroce somero controlado arqueológicamente de las superficies afectadas.
    - d. En función de los resultados obtenidos en los puntos anteriores, documentación arqueológica manual de las estructuras afectadas.

- e. En función de la entidad y estado de conservación de los restos documentados, adopción de las correspondientes estrategias de protección, conservación o investigación extensiva de las estructuras localizadas.
  - Dicha actividad podría tramitarse como actividad arqueológica preventiva bajo la figura de control arqueológico de movimientos de tierra o de sondeos arqueológicos, conforme al Decreto 168/2003 por el que se reglamentan las actividades arqueológicas en Andalucía, sin perjuicio de que los resultados de esta fase de diagnóstico inicial supongan un replanteamiento de la metodología a utilizar.
  - Para los yacimientos inventariados "Arroyo Villalta I-II-III", "Necrópolis de las Maravillas" y "Bobadilla": aplicación de las medidas recogidas en el PGOU de Antequera, según el grado de protección de la zona del yacimiento afectada.
  - Para los yacimientos inéditos - "La Torrecilla", "La Villalta", "Cortijo Villalta" y "Cortijo Villalta II": delimitación y valoración, a través de sondeos de diagnóstico y/o medios geofísicos (georradar, etc.), de los yacimientos para definir el tipo de actividad a aplicar con posterioridad (Control arqueológico de movimientos de tierra, sondeos o excavación en extensión) o las medidas de protección y conservación necesarias, en su caso.
  - Para toda la superficie afectada por la "Implantación del Área Logística": realización de una actividad arqueológica preventiva, consistente en un control arqueológico de movimientos de tierra, durante la fase de ejecución de las obras que podrá generar la necesidad de ejecutar otro tipo de actividad (sondeos, excavación en extensión, etc.) en caso de que los resultados sean positivos (aparición de restos "in situ").
  - Todas las actividades arqueológicas que se lleven a cabo deberán ser autorizadas, previamente, por esta Delegación Provincial y realizadas por técnico competente (arqueólogo). Para ello, se presentará los correspondientes proyectos arqueológicos en virtud de lo estipulado en el Decreto 168/2003, de 17 de junio, por el que se aprueba el Reglamento de Actividades Arqueológicas.
2. A continuación aportamos las *Medidas dictadas por la Delegación Provincial de Cultura de Málaga de 13 de marzo de 2.014 en relación a los yacimientos arqueológicos identificados como consecuencia de la prospección complementaria de octubre de 2013.*
    - Realización de sondeos arqueológicos y/o medios geofísicos para la valoración y delimitación del Yacimiento "La Torrecilla", actuaciones que definirán de forma fehaciente la extensión espacial del yacimiento y permitirán establecer las medidas de protección o conservación necesarias.
    - Para llevar a cabo dichas actividades arqueológicas se debe solicitar autorización previa siguiendo el trámite establecido en el vigente Reglamento de Actividades Arqueológicas.

- Se realizará el balizado del yacimiento “Villalta II” e incluirlo en todas las cartografías de obra para evitar su afección accidental.

**Artículo 51.- Otras medidas adicionales sobre los yacimientos arqueológicos.**

1. En caso de producirse algún hallazgo arqueológico de tipo casual, la empresa encargada de los trabajos deberá ponerlo de inmediato, en conocimiento de la Delegación Provincial de la Consejería de Cultura o del Ayuntamiento, en aplicación del art. 50 de la Ley 14/2007, de 14 de noviembre, del Patrimonio Histórico de Andalucía.

**CAPÍTULO XI.- Medidas correctoras sobre las vías pecuarias.**

**Artículo 52.- Medidas correctoras sobre las vías pecuarias.**

1. Se propone la modificación del trazado de las vías pecuarias que resultan afectadas por la ejecución del proyecto, tal como se refleja en el *Apéndice 04.04 Modificación del trazado de vías pecuarias* correspondiente, que acompaña al Estudio de Impacto Ambiental.  
Asimismo, se propone el paso con pasarelas de un mínimo de 2 m de anchura para el paso de los viales que atraviesan la Cañada Real de Sevilla Málaga. Asimismo, se realizaran otros pasos para asegurar la continuidad de la vía pecuaria en su cruce con el arroyo Villalta aunque dichos cruces no son afectados por el presente proyecto de actuación.
2. Durante la ejecución de las obras y funcionamiento de las instalaciones, quedará prohibido obstaculizar el tránsito en las vías pecuarias, manteniendo en todo momento su continuidad, funcionalidad e integridad superficial.

**CAPÍTULO XII.- Medidas correctoras sobre la generación de residuos.**

**Artículo 53.- Generalidades.**

1. Los impactos que se produzcan por la generación de residuos van a depender mucho de las actividades que se instalen y de los residuos que se produzcan. El incumplimiento de las obligaciones procedimentales en cuanto al tratamiento de los residuos puede llevar, al menos, una sanción administrativa legalmente establecida. Así, las medidas propuestas van encaminadas a prevenir y a recordar las obligaciones normativas.
2. El marco legal sobre la gestión y tratamiento de residuos ha sido mencionado en el apartado de normativa.

3. Las actividades productoras de residuos que se instalen en el Área Logística estarán obligadas a una serie de exigencias normativas que a continuación se enumeran. El cumplimiento de éstas se recoge como medidas preventivas que eviten los posibles efectos que pudieran ocasionar los residuos de demolición y construcción, peligrosos y urbanos en el entorno y al mismo personal que trabaje en el espacio productivo, así como evitar posibles sanciones administrativas.

**Artículo 54.- Medidas correctoras sobre la generación de residuos durante las fases de urbanización, construcción y explotación.**

1. La Entidad Gestora del Área Logística recogerá medidas tendentes a garantizar la gestión de residuos urbanos y los servicios de limpieza y mantenimiento, arbitrando para ello las partidas presupuestarias correspondientes.
2. El Área Logística tendrá una reserva de suelo para un punto limpio industrial, cuya morfología y ubicación será determinada por el instrumento de planeamiento de desarrollo.
3. Los residuos producidos (peligrosos y urbanos) deberán estar debidamente gestionados desde su almacenamiento, conservación y etiquetado si fuera necesario, hasta su retirada por un gestor autorizado y adecuado para cada producto. En concreto, habrá que tener en cuenta los siguientes aspectos:
  - Los Contratistas y subcontratistas, si los hubiera, serán responsables de que no existan residuos en las inmediaciones de la obra y de toda la gestión de los residuos peligrosos y urbanos tal y como se dispone en las siguientes medidas correctoras, durante las obras. (Art. 10 R.D. 1.627/1997 de 24 de octubre, por el que se establecen disposiciones mínimas de seguridad y salud en las obras de construcción).
  - Los productores de residuos serán responsables de que no existan residuos en las inmediaciones del Área Logística y de toda la gestión de los residuos peligrosos y urbanos tal y como se dispone en las siguientes medidas correctoras.

**Artículo 55.- Medidas correctoras sobre los residuos urbanos e inertes.**

1. Queda prohibido verter residuos domésticos en las inmediaciones de la obra o su entorno (latas, botellas,...). Para ello se dispondrán contenedores específicos para el vertido de los mismos.
2. Los residuos de tierras y escombros, y los asimilables a urbanos, producidos por la urbanización, edificación, o por las actividades ubicadas en el Parque estarán obligados a entregarlos a las Entidades Locales para su reciclado, valorización o eliminación, en las condiciones que establezcan las respectivas Ordenanzas Municipales. En cualquier caso serán conducidos a vertederos de inertes



controlados y legalizados; en su defecto, podrán utilizarse en procesos autorizados de restauración de canteras o sellado de vertederos.

3. Se deben mantener los residuos urbanos en condiciones tales que no produzcan molestia y supongan ninguna clase de riesgo hasta tanto se pongan los mismos a disposición de la Administración o entidad encargada de su gestión en la forma legalmente prevista. Se debe evitar, por tanto:
  - La presencia de basuras y desperdicios en los alrededores de contenedores y compactadoras.
  - La presencia de líquidos de lixiviados en contenedores y compactadoras de residuos orgánicos.
4. Se realizará la recogida selectiva de residuos (obligación establecida en el art. 20.3 de la Ley 10/98 de residuos), disponiendo para ello los contenedores necesarios, y manteniendo los contactos con los correspondientes gestores autorizados de los mismos.

#### **Artículo 56.- Medidas correctoras sobre los residuos peligrosos.**

1. En la página web de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía ([www.cma.junta-andalucia.es](http://www.cma.junta-andalucia.es)) existen formularios para registrarse como productor de residuos peligrosos y listados con los gestores y transportistas autorizados de residuos peligrosos pudiendo elegir el más cercano al tipo de residuo producido.
2. En cualquier caso, estará prohibido el vertido de cualquier residuo peligroso a la red de alcantarillado, a los viales, acerados o a cauce público.
3. En caso de ser necesarios en la obra, cambios de aceite, recarga de combustibles, o cualquier otra actividad que pueda suponer un derrame de estos residuos, estos se efectuarán sobre una superficie impermeable.
4. Los aceites usados, grasas, alquitranes, y demás residuos originados en el mantenimiento de la maquinaria pesada serán etiquetados, almacenados y entregados a transportista y gestor autorizado de residuos peligrosos, conforme lo dispuesto en la legislación vigente (más arriba enumerada) y demás disposiciones complementarias en dicha materia. Asimismo, se dispondrá de un lugar lo suficientemente impermeabilizado para la disposición y reparación de la maquinaria, salvo que estas labores se efectúen en un taller autorizado y legalizado para ello, y no en el terreno que se urbaniza.

#### **Artículo 57.- Medidas correctoras sobre la manipulación, almacenamiento e identificación de residuos peligrosos.**

1. No eliminar los residuos peligrosos junto a los residuos urbanos o municipales. No mezclar las diferentes categorías de residuos peligrosos ni éstos con residuos que no tienen la consideración de peligrosos.
2. Almacenar aparte siguiendo las pautas siguientes:
  - Identificar los residuos peligrosos conforme al sistema de codificación establecido en el Anexo I del R.D. 833/88 (modificado por R.D. 952/1997, de 20 de junio, por el que se modifica el Reglamento para la ejecución de la Ley 20/1986, de 14 de mayo, Básica de Residuos Tóxicos y Peligrosos, aprobado mediante R.D. 833/1988, de 20 de julio). El código de identificación será único para cada tipo de Residuo Peligroso generado y deberá obtenerse a partir de las tablas 1 a 7 que aparecen en dicho Anexo.
  - Etiquetar los envases de Residuos Peligrosos correctamente para evitar que se mezclen residuos distintos. La etiqueta deberá pegarse firmemente al envase, tener un tamaño igual o superior a 10 x 10 cm, y contener de manera clara y legible, y al menos en lengua española, los siguientes datos:
    - código de identificación del residuo contenido en el envase,
    - nombre, dirección y teléfono del titular de los residuos,
    - fecha de envasado,
    - naturaleza de los riesgos que presentan los residuos.
  - Eliminar o anular cualquier otra etiqueta anterior fijada en el envase
  - Almacenar los Residuos Peligrosos en una zona destinada al almacenamiento temporal de los mismos. El tiempo de almacenamiento de estos residuos no deberá sobrepasar los 6 meses. Esta zona o zonas de almacenamiento se han de representar en los planos de las edificaciones y deben estar señalizadas y alejadas de cualquier fuente que pueda aumentar la peligrosidad de los mismos: calor, llamas, etc.
3. Los residuos peligrosos se gestionarán según la normativa vigente, debiendo ser recogidos y transportados por un gestor y un transportista autorizado.
4. Se debe registrar, además, la siguiente documentación:
  - Registro de los Residuos Peligrosos producidos (Art. 16 y 17, R.D. 833/88)
  - Solicitud de admisión / documento de aceptación de los residuos peligrosos. (Art.20 y 34 R.D. 833/88)
  - Documento de Control y Seguimiento de Residuos Peligrosos. (Art. 36 R.D. 833/88. Para Residuos Peligrosos en general, Anexo V del R.D. 833/88 por el que se aprueba el Reglamento de Residuos Tóxicos y Peligrosos.)





- Notificación de traslado. (Art. 41 R.D. 833/88)
  - Documento A (caso de ser pequeños productores) y Documento B si son Grandes Productores de aceites usados (Anexo II de la Orden de 28 de febrero de 1.989, por el que se regula la gestión de aceites usados y Orden de 13 de junio de 1990 por el que se modifica la orden anterior)
  - Registro de Aceites Usados (si se generan más de 500 l/año) (Art. 13 O. 28-02-89)
  - Declaración anual (caso de ser considerados grandes productores de Residuos Peligrosos) (Art. 18 R.D. 833/88).
5. Además, como Productor de Residuos Peligrosos se debe registrar en el correspondiente Registro de Pequeños Productores (Art. 22 R.D. 833/88 y Cap. II del D. 283/1995 por el que se aprueba el Reglamento de Residuos de la Comunidad Autónoma Andaluza). Para todo ello el Área Logística debe saber la cantidad y el tipo de Residuos Peligrosos generados en las Instalaciones.
6. Por último, debe establecer un protocolo de notificación para los casos de desaparición, pérdida o escape de Residuos Peligrosos (Art.21.2 R.D. 833/88).

agravar los problemas de inundabilidad y encharcamiento de los terrenos circundantes y, en caso de ser así deberá realizar actuaciones de drenaje para resolverlos.

6. El instrumento de planeamiento de desarrollo deberá tener en cuenta las conclusiones del estudio geotécnico.

### **CAPÍTULO XIII.- Medidas correctoras generales de protección.**

#### **Artículo 58.- Medidas correctoras generales de protección.**

1. En caso de requerir material de préstamos, estos procederán de cantera autorizada. Como posibles vertederos se utilizarán zonas legalizadas.
2. En todo caso se estará a lo dispuesto en la Legislación Ambiental.
3. Las medidas correctoras y protectoras propuestas que deban incorporarse a los proyectos de desarrollo del Área Logística han de hacerlo con el suficiente grado de detalle que garantice su efectividad. Las medidas presupuestables deben incluirse como unidades de obra, con su partida presupuestaria. Las medidas que no puedan presupuestarse deben incluirse en los Pliegos de Condiciones Técnicas, y en su caso, económico administrativas, de obras y servicios.
4. Las conexiones exteriores y actividades que se implanten en el Área Logística se deberán someter al procedimiento de prevención ambiental ante el órgano ambiental competente que corresponda, en función de la actividad o tipo de actuación.
5. El Proyecto de Urbanización deberá realizar una adecuación topográfica del terreno para facilitar la escorrentía superficial, de forma que se garantice que toda el área afectada vierta a los cauces existentes en el entorno para evitar, en la medida de lo posible, que se produzcan problemas de drenaje y encharcamiento. La topografía final que se dé a la superficie del proyecto no deberá



## TÍTULO V.- INFORME DE VALORACIÓN AMBIENTAL

### CAPÍTULO XIV.- Determinaciones de obligado cumplimiento del Informe de Valoración Ambiental

#### Artículo 59.- Determinaciones ambientales del IVA

1. El Documento Urbanístico que desarrolle el Proyecto de Actuación deberá proponer medidas compensatorias específicas para atenuar la reducción de superficie de Zona Importante para las Aves Esteparias, incluyéndose sus correspondientes partidas presupuestarias.
2. El instrumento de planeamiento de desarrollo deberá contar para su aprobación con informe favorable respecto al diseño de las áreas libres, del órgano ambiental en materia de biodiversidad, lo que deberá quedar reflejado en la Normativa Urbanística. El equipo redactor del mismo deberá contar con personal técnico con formación en materia ambiental y conocedor de las particularidades de las aves esteparias.
3. El instrumento de planeamiento de desarrollo deberá incluir medidas concretas de localización de zonas verdes, zonificación de usos y tipología constructiva que minimicen al máximo la afección visual desde el entorno de la Reserva Natural de la Laguna de Fuente de Piedra, de acuerdo a lo señalado en el IVA.
4. La superficie de espacios libres que defina el instrumento de planeamiento de desarrollo deberá ser superior al 14% de la superficie total de Suelo Urbanizable Sectorizado. El incremento sobre el mínimo legal del 10% se propone como medida compensatoria de la pérdida de superficie del Paisaje Agrario Singular, debiendo situarse esta mayor dotación de áreas libres en superficie correspondiente a la Fase I del Proyecto.
5. Respecto a los recursos hídricos, gestión integral del agua y afecciones-riesgos, deberá darse cumplimiento a las prescripciones de los informes de la Dirección General de Planificación y Gestión del Dominio Público Hidráulico de fecha 10 de abril de 2014 y del Servicio de Planificación Hidrológica de fecha 24 de julio de 2013.
6. El instrumento de planeamiento de desarrollo deberá incluir en la Normativa Urbanística las prescripciones que condicionen la ordenación derivadas de las conclusiones del Estudio Geotécnico realizado.
7. El instrumento de planeamiento de desarrollo deberá incluir que el punto limpio industrial se situará en suelos correspondientes a la Fase I del Proyecto.
8. Respecto al estudio de la cuenca visual y la afección paisajística de las edificaciones que se proyecten, será evaluado en la Autorización Ambiental Unificada del Proyecto de Urbanización, lo cual deberá reflejarse en la Normativa Urbanística.

#### Artículo 60.- En materia de Vías Pecuarias

1. En materia de Vías Pecuarias, la viabilidad ambiental del Proyecto de Actuación queda condicionada a la resolución expresa del procedimiento de desafectación y/o modificación de trazado de las Vías Pecuarias.
2. En cualquier caso, hasta tanto estén resueltos dichos procedimientos, las Vías Pecuarias, deben quedar clasificadas inequívocamente como Suelo No Urbanizable de Especial Protección por Legislación Específica (no como Sistema General de Áreas Libres), de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 46 de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía.

#### Artículo 61.- En materia de Aguas

1. Para todas las cuestiones en materia de aguas, además de lo prescrito en este Informe de Valoración Ambiental, se estará a lo dispuesto por la Administración Hidráulica competente.

#### Artículo 62.- Viabilidad de la Fase II del Proyecto

1. Se considera **No viable, hasta tanto quede garantizada la disponibilidad de los recursos hídricos con informe favorable de la Administración Hidráulica competente, la Fase II** del Proyecto de Actuación para la Declaración de Interés Autonómico del Área Logística de Antequera, así como informe favorable sobre la inundabilidad, drenaje y encharcabilidad de los terrenos.

#### Artículo 63.- Autorización Ambiental Unificada

2. El Proyecto de Urbanización del sector SUS-AL-ANT deberá someterse a Autorización Ambiental Unificada, por encontrarse en el epígrafe 7.14.d del Anexo I de la Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental.
3. Las actividades que se proyectan en el suelo objeto de este Proyecto de Actuación deberán contar con Autorización Ambiental Unificada, concretamente:
  - Epígrafe 7.10 del Anexo I de la Ley 7/2007, de 9 de julio: "Áreas de transporte de mercancías"
  - Epígrafe 7.2 del Anexo I de la Ley 7/2007, de 9 de julio: "Construcción o modificación de líneas de ferrocarril, líneas de transporte ferroviario suburbano, instalaciones de transbordo intermodal y de terminales intermodales en los siguientes casos... En el caso de las instalaciones: a) que ocupen una superficie superior a 5.000 m<sup>2</sup>".



## TÍTULO VI INFORME DEL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

### CAPTÍTULO X.- NORMATIVA APLICABLE AL SECTOR FERROVIARIO

#### Artículo 64.- Limitaciones a la Propiedad según la Ley 39/2003 y del Reglamento que la desarrolla

Se adjunta el Anejo nº1 del informe emitido por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), de fecha 21 de febrero de 2013.



#### NORMATIVA APLICABLE AL SECTOR FERROVIARIO

Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario y del Reglamento que la desarrolla, aprobado por Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, así como la modificación del mismo aprobado por Real Decreto 354/2006, de 29 de marzo, normativa sectorial con rango de normas materiales de ordenación directamente aplicables al planeamiento.

Las limitaciones a la propiedad están establecidas en el Capítulo III de la Ley 39/2003, y en el Capítulo III del Reglamento que la desarrolla, siendo una síntesis la siguiente:

##### Zona de dominio Público

1. La zona de dominio público comprende los terrenos ocupados por las líneas ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General y una franja de terreno de ocho (8) metros a cada lado de la plataforma, medida en horizontal y perpendicularmente al eje de la misma, desde la arista exterior de la explanación.

Se entiende por explanación, la superficie de terreno en la que se ha modificado la topografía natural del suelo y sobre la que se encuentra la línea férrea, se disponen sus elementos funcionales y se ubican sus instalaciones, siendo la arista exterior de ésta la intersección del talud del desmante, del terraplén o, en su caso, de los muros del sostenimiento colindantes con el terreno natural.

2.- En la zona de dominio público, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 30 del Reglamento del Sector Ferroviario (R.D. 2398/2004), sólo podrán realizarse obras e instalaciones, previa autorización del administrador de infraestructuras ferroviarias, cuando sean necesarias para la prestación del servicio ferroviario o cuando la prestación de un servicio público o de un servicio o actividad de interés general así lo requiera. Excepcionalmente y por causas debidamente justificadas, podrá autorizarse el cruce de la zona de dominio público, tanto aéreo como subterráneo, por obras e instalaciones de interés privado.

En las zonas urbanas, y previa autorización del administrador de infraestructuras ferroviarias, se podrán realizar dentro de la zona de dominio público, obras de urbanización que mejoren la integración del ferrocarril en aquellas zonas.

En ningún caso se autorizarán obras o instalaciones que puedan afectar a la seguridad de la circulación ferroviaria, perjudiquen la infraestructura ferroviaria o impidan su adecuada explotación.

##### Zona de Protección

1.- La zona de protección de las líneas ferroviarias consiste en una franja de terreno a cada lado de ellas, delimitada interiormente por la zona de dominio público y, exteriormente, por dos líneas paralelas situadas a setenta (70) metros de las aristas exteriores de la explanación.



DIRECCIÓN DE PATRIMONIO Y URBANISMO  
Gerencia de Área S1

Estación de Sevilla Santa Justa  
Avenida Kansas City s/n. 41007 Sevilla

Tel. (+34) 954 485402  
Fax. (+34) 954 481321

www.adif.es





2.- En la zona de protección no podrán realizarse obras ni se permitirán más usos que aquellos que sean compatibles con la seguridad del tráfico ferroviario, previa autorización, en cualquier caso, del administrador de infraestructuras ferroviarias. Éste podrá utilizar o autorizar la utilización de la zona de protección por razones de interés general o cuando lo requiera el mejor servicio de la línea ferroviaria. En particular, podrá hacerlo para cumplir cualquiera de los fines señalados en el artículo 26 del Reglamento del Sector Ferroviario.

#### Reducción de distancias de la zona de dominio público y zona de protección

1.- El Ministerio de Fomento, en función de las características técnicas específicas de la línea ferroviaria de que se trate y de la tipología del suelo por el que discorra dicha línea, podrá determinar, caso por caso, distancias inferiores a las establecidas para la determinación de la zona de dominio público y la de protección.

2.- En suelo clasificado como urbano por el correspondiente planeamiento urbanístico, las distancias para la protección de la infraestructura ferroviaria serán de cinco (5) metros para la zona de dominio público y de ocho (8) metros para la de protección, contados en todos los casos desde las aristas exteriores de la explanación. Dichas distancias podrán ser reducidas por el Ministerio de Fomento siempre que se acredite la necesidad de la reducción y no se ocasionen perjuicio a la regularidad, conservación y el libre tránsito del ferrocarril sin que, en ningún caso, la correspondiente a la zona de dominio público pueda ser inferior a dos (2) metros.

#### Línea límite de edificación

1.- A ambos lados de las líneas ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General se establece la línea límite de edificación, desde la cual hasta la línea ferroviaria queda prohibida cualquier tipo de obra de edificación, reconstrucción o de ampliación, a excepción de las que resulten imprescindibles para la conservación y mantenimiento de las que existieran a la entrada en vigor de la Ley del Sector ferroviario. Igualmente, queda prohibido el establecimiento de nuevas líneas eléctricas de alta tensión dentro de la superficie afectada por la línea límite de edificación sin perjuicio de la posible existencia de cruces a distinto nivel con líneas eléctricas en las condiciones establecidas en el artículo 30.2c) del Reglamento del Sector Ferroviario.

2.- La línea límite de edificación se sitúa, con carácter general, a cincuenta (50) metros de la arista exterior más próxima de la plataforma, medidos horizontalmente a partir de la mencionada arista. A tal efecto se considera arista exterior de la plataforma el borde exterior de la estructura construida sobre la explanación que sustenta la vía y los elementos destinados al funcionamiento de los trenes; y línea de edificación aquella que delimita la superficie ocupada por la edificación en su proyección vertical. En los túneles y en las líneas férreas soterradas o cubiertas con losas no será de aplicación la línea límite de la edificación.

3. Con carácter general, en las líneas ferroviarias que formen parte de la red ferroviaria de interés general que discurren por zonas urbanas y siempre que lo permita el planeamiento urbanístico correspondiente, la línea límite de la edificación se sitúa a 20 metros de la arista exterior más próxima de la plataforma. No obstante lo anterior, el Ministerio de Fomento podrá establecer la línea límite de edificación a una distancia inferior a la anteriormente referida, previa solicitud del interesado y tramitación del correspondiente expediente administrativo, siempre y cuando ello redunde en una mejora de la ordenación urbanística y no cause perjuicio de la seguridad, regularidad, conservación y el libre tránsito del ferrocarril.

Dentro de este último supuesto, mediante la ORDEN FOM/2893/2005, de 14 de septiembre, se delega en el Presidente del Consejo de Administración de ADIF la fijación de la línea límite de edificación en zonas urbanas, caso a caso, siempre y cuando se cumplan las condiciones anteriormente descritas.



Para mayor claridad, se acompaña un esquema de las zonas de limitaciones a la propiedad.

#### Régimen de autorizaciones

1.- Para ejecutar, en las zonas de dominio público y de protección de la infraestructura ferroviaria, cualquier tipo de obras o instalaciones fijas o provisionales, cambiar el destino de las mismas o el tipo de actividad que se trate realizar en ellas y plantar o talar árboles se requerirá la previa autorización del administrador de infraestructuras ferroviarias. Lo dispuesto en este apartado se entiende sin perjuicio de las competencias de otras administraciones públicas.

2.- Las obras que se lleven a cabo en la zona de dominio público y en la zona de protección que tengan por finalidad salvaguardar paisajes o construcciones o limitar el ruido que provoca el tránsito por las vías ferroviarias, serán costeadas por sus promotores.

#### Medidas de protección en actuaciones desarrolladas en las zonas de dominio público y protección del ferrocarril

1.- La autorización para realizar obras o actividades en las zonas de dominio público y de protección podrá recoger las medidas de protección que, en cada caso, se consideren pertinentes para evitar daños o perjuicios a la infraestructura ferroviaria, a sus elementos funcionales, a la seguridad de la circulación, a la adecuada explotación de aquella y al medio ambiente, así como la construcción de cerramientos y su tipo.

En particular se observarán las normas establecidas en el artículo 30.2. del Reglamento del Sector Ferroviario.

2.- La calificación de un suelo no urbanizable como urbano o urbanizable obligará a su propietario a disponer en las líneas ferroviarias que lo atraviesen, a su costa y con los condicionantes técnicos que determine el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, de un cerramiento cuando se realicen las actuaciones urbanísticas correspondientes a la nueva calificación.

En cualquier caso la Entidad promotora presentará un proyecto específico de la red viaria, servicios urbanos u obras en general que incidan sobre las zonas de dominio público y protección del ferrocarril. A tal efecto el promotor deberá dirigir la preceptiva solicitud de autorización de obras, según afecte, a:

Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF)  
Subdirección de Operaciones Sur  
Estación de Santa Justa. Avda. Kansas City, s/n  
41007 Sevilla

#### Incidencia de las infraestructuras ferroviarias en el planeamiento urbanístico

1.- Los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbanística calificarán los terrenos que se ocupen por las infraestructuras ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General como sistema general ferroviario o equivalente, y no incluirán determinaciones que impidan o perturben el ejercicio de las competencias atribuidas al Ministerio de Fomento y al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.

2.- Las obras de construcción, reparación o conservación de líneas ferroviarias, de tramos de las mismas o de otros elementos de la infraestructura tendrán la consideración de obras de interés general y sus proyectos serán, previamente a su aprobación, comunicados a la



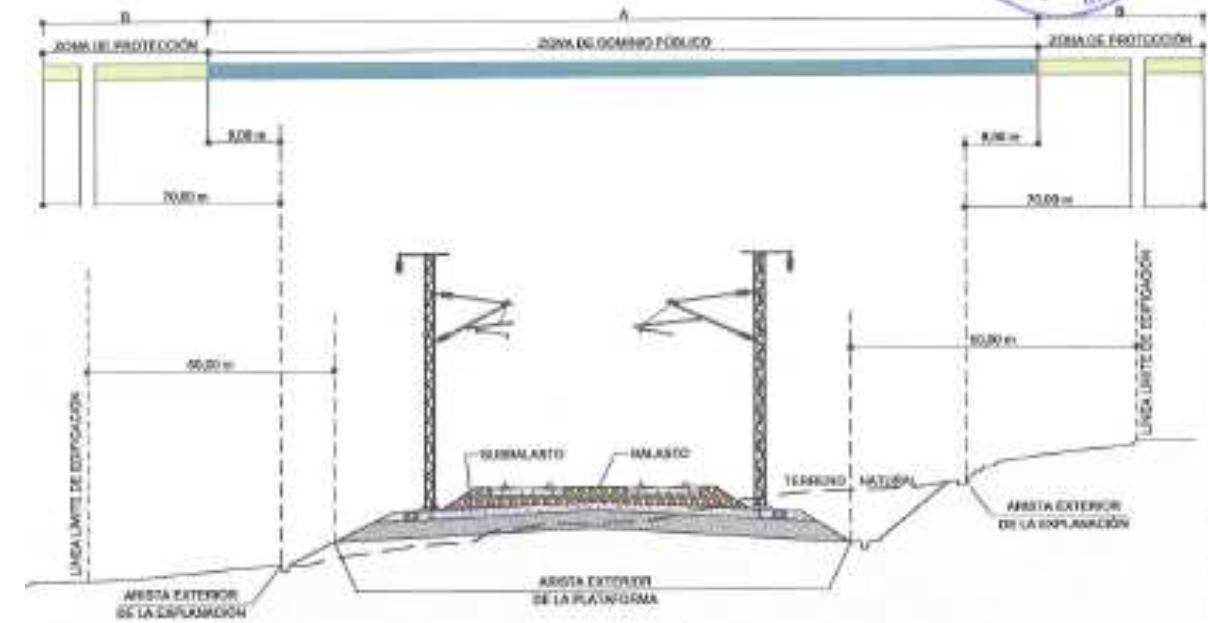
administración urbanística competente, a efectos de que compruebe, en su caso, su adecuación al correspondiente estudio informativo y emita el oportuno informe, que se entenderá favorable si transcurre un mes desde la presentación de la oportuna documentación sin que se hubiere remitido.

Dichas obras no estarán sometidas al control preventivo municipal al que se refiere el artículo 84.1 b) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local.

Febrero 2013



**LIMITACIONES A LA PROPIEDAD**  
 ESTABLECIDAS POR LA LEY 38/2003, DE 17 DE NOVIEMBRE, DEL SECTOR FERROVIARIO Y  
 EL REGLAMENTO DEL SECTOR FERROVIARIO (R. D. 2387 de 30-12-2004)



- A.- ZONA DE DOMINIO PÚBLICO = Trazado ocupado por las líneas ferroviarias y una franja de 1 metro a cada lado de la plataforma desde la arista exterior de la explanación.
- B.- ZONA DE PROTECCIÓN = Delimitada interiormente por la zona de dominio público y exteriormente por una línea situada a 70 metros de la arista exterior de la explanación.

NOTA:

LAS DISTANCIAS ESTABLECIDAS EN EL SUELO URBANO CONSOLIDADO SON 5 m. PARA LA ZONA DE DOMINIO PÚBLICO, Y 8m. PARA LA ZONA DE PROTECCIÓN, CONTADOS EN TODOS LOS CASOS DESDE LA ARISTA EXTERIOR DE LA EXPLANACIÓN EN LOS CASOS DE PUENTES, VIADUCTOS, ESTRUCTURAS Y OBRAS SIMILARES, SE TOMARÁ COMO ARISTA EXTERIOR DE LA EXPLANACIÓN, LA LÍNEA DE PROYECCIÓN VERTICAL DEL BORDE DE LAS OBRAS SOBRE EL TERRENO.  
 LA LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN, EN LOS TRAMOS DE LAS LÍNEAS DE RED FERROVIARIA DE INTERÉS GENERAL QUE DISCURRAN POR ZONAS URBANAS Y SIEMPRE QUE LO PERMITA EL PLANEAMIENTO URBANÍSTICO CORRESPONDIENTE, QUEDA ESTABLECIDA A UNA DISTANCIA DE VEINTE METROS DE LA ARISTA EXTERIOR MAS PRÓXIMA DE LA PLATAFORMA, SEGÚN ESTABLECE LA ORDEN FOM/2230/2005 DE 6 DE JULIO