



# **Informe sobre el Port Olímpic de Barcelona**

**Consell Plenari  
Districte de Sant Martí  
5 de juliol de 2017**

# Índex

- 1. L'acord amb la Generalitat de Catalunya.**
- 2. La Comissió de Seguiment del Port Olímpic de Barcelona.**
- 3. Treballs previs per a una modificació puntual del Pla Especial d'Usos del Port Olímpic.**

## **1. L'acord amb la Generalitat de Catalunya.**

L'establiment inicial del port Olímpic, com a infraestructura necessària per a la celebració dels Jocs Olímpics de 1992, es va articular de manera que quedés garantida la construcció del port en temps i forma i que la seva gestió romangués en l'àmbit municipal (primerament a través de VOSA i posteriorment, mitjançant una gestió directament exercida des de l'administració municipal).

En el moment present, i de cara a la gestió d'aquesta infraestructura portuària a llarg termini, la Generalitat de Catalunya i l'Ajuntament de Barcelona tenen la voluntat, sempre d'acord amb el marc legal aplicable, de cercar altres fórmules que facin possible la gestió pública del port per part de l'administració municipal, sempre d'acord amb el que determina el marc del Dret europeu, i concretament de les directives europees relatives a la contractació pública i a les concessions, i les Lleis estatals i autonòmiques, que ofereixen un llarg recorregut quant a l'establiment de convenis de cooperació horitzontal amb ajuntaments per a l'exercici de competències autonòmiques, o bé de convenis per a la delegació de competències de gestió pròpies de la Generalitat en favor de l'administració municipal.

Per la importància i rellevància que aquest enclavament té per la ciutat, doncs, l'Ajuntament de Barcelona, sempre amb la col·laboració i la coordinació amb la Generalitat de Catalunya, administració titular del port, ha manifestat la voluntat d'assumir la gestió d'aquest port amb l'objectiu d'aconseguir un equipament digne i representatiu que la ciutat mereix. S'ha valorat per ambdues administracions públiques, com a millor fórmula per fer possible l'important repte que suposa garantir una adequada gestió pública municipal del Port Olímpic, la de la delegació de competències per part de la Generalitat.

El 2 de desembre de 2016, l'Ajuntament de Barcelona i la Generalitat de Catalunya van signar un protocol pel qual s'expressa la voluntat de delegar en el consistori les competències de gestió del Port, per tal que sigui l'ens municipal qui pugui definir el model d'aquest àmbit, reservant-se la Generalitat les facultats en matèria d'inspecció i règim sancionador.

En la mateixa línia, la Llei d'acompanyament de la Generalitat de Catalunya, publicada en el DOGC núm. 7340, de 30 de març de 2017, modifica l'article 203 de la Llei autonòmica 5/1998, del 17 d'abril de Ports de Catalunya, afegint la disposició addicional Quarta, dedicada a la gestió de les infraestructures portuàries situades a Barcelona, que es reproduïx a continuació:

“La Generalitat, en l'exercici de les seves competències, pot delegar a l'Ajuntament de Barcelona, en els termes que s'acordin entre ambdues administracions, les competències relacionades amb la gestió de les infraestructures portuàries situades en aquesta ciutat.”

El protocol preveu la creació d'un grup de treball conjunt per la gestió del protocol, el seu seguiment i l'impuls del desenvolupament de les actuacions que aquest preveu, en concret per a determinar el calendari d'execució de les mesures que s'acordin, i per a la redacció d'un Pla director urbanístic portuari del Port Olímpic, instrument que preveu l'avantprojecte de Llei de ports i transport en aigües marítimes i continentals, que serà extraordinàriament útil per a la definició compartida de l'horitzó de la instal·lació com a port i com a àmbit de ciutat.

S'annexa el protocol de col·laboració entre la Generalitat de Catalunya i l'Ajuntament de Barcelona al que s'ha fet referència.

**PROTOCOL DE COL·LABORACIÓ ENTRE LA GENERALITAT DE CATALUNYA I  
L'AJUNTAMENT DE BARCELONA PER LA GESTIÓ DIRECTA MITJANÇANT LA  
DELEGACIÓ DE LES COMPETÈNCIES DEL PORT OLÍMPIC DE LA CIUTAT PER  
PART DEL GOVERN MUNICIPAL.**

Barcelona, 2 de desembre de 2016

**REUNITS**

D'una part, el senyor **Ricard Font i Hereu**, que actua en nom i representació del Departament de Territori i Sostenibilitat de l'Administració de la Generalitat de Catalunya, en la seva qualitat de secretari d'Infraestructures i Mobilitat segons nomenament de data 8 de gener de 2013 i en virtut de les atribucions que li confereix la Resolució d'autorització de signatura del conseller de Territori i Sostenibilitat de 15 de novembre de 2016, d'acord amb el que determina l'article 11 de la Llei 26/2010, del 3 d'agost, de regim jurídic i de procediment de les administracions públiques de Catalunya;

D'altra part, la Il·lma. senyora **Janet Sanz Cid**, Cinquena Tinenta d'Alcaldia de la ciutat de Barcelona de l'Àrea d'Ecologia, Urbanisme i Mobilitat, en nom i representació de l'Excm. Ajuntament de Barcelona (amb NIF P-0801900-B), d'acord amb el Decret de nomenament i amb les facultats delegades per Alcaldia segons els Decrets de 13 de juny de 2015, acompanyada pel senyor Jordi Cases i Pallarés en l'exercici de les seves funcions de fedatari i assessor legal de la Corporació Municipal, de conformitat amb el que disposa l'article 92 bis de la Llei 7/1985, de 2 d'abril, de bases de regim local,

**EXPOSEN**

1.- La Generalitat de Catalunya té competència exclusiva sobre els ports del litoral català que no tenen la qualificació legal d'interès general, en virtut del que disposa l'article 140 de l'Estatut d'autonomia de Catalunya. En virtut d'aquesta competència és l'Administració titular del port Olímpic de Barcelona.

11.- L'Ajuntament de Barcelona té atorgada la concessió per a la construcció i l'explotació del Port Olímpic de Barcelona per acord del Consell Executiu de la Generalitat de Catalunya de 2 i 3 d'abril de 1990; inicialment, a Vila Olímpica, SA

(VOSA), i, posteriorment, la Corporació Municipal va assumir directament la titularitat de la concessió. El canvi de titularitat es va autoritzar per resolució de la Direcció General de Ports i Costes del Departament de Política Territorial i Obres Públiques, de data 29 de novembre de 1996. Aquesta concessió va ser atorgada per un termini de trenta anys, i, per tant, venç l'any 2020.

III.- És voluntat d'ambdues institucions cercar la fórmula jurídica que permeti que l'Ajuntament de Barcelona assumeixi la gestió pública directa del port, ateses la singularitat i la rellevància que suposa per a la ciutat.

Respecte a això, l'Ajuntament de Barcelona és conscient que el port requereix actuacions importants en infraestructura, en integració del port a la ciutat, en explotació i en seguretat, algunes de les quals ja van ser previstes en el Pla de ports de Catalunya 2007-2015 i que s'han actualitzat i complementat en extensió, impacte econòmic i social, a través d'estudis fets amb posterioritat. L'assumpció de la gestió del port per part de l'Ajuntament comporta el compromís municipal que es duran a terme les importants inversions de reposició i millora que cal efectuar en la infraestructura portuària.

IV.- Es comparteix que la millor opció per assumir aquest repte és mitjançant la delegació de competències de la Generalitat de Catalunya a favor de l'Ajuntament de Barcelona respecte a aquest port.

Per tot això, considerant aquests antecedents, les parts formalitzen aquest Protocol de col·laboració, el qual es concreta en els següents:

#### PACTES

**Primer.** La Generalitat de Catalunya, en qualitat d'Administració titular del Port Olímpic de Barcelona, i en ús de les seves atribucions, expressa la voluntat de delegar a l'Ajuntament de Barcelona, en els termes que siguin acordats entre ambdues administracions, les competències relacionades amb la gestió del Port Olímpic d'aquesta ciutat.

L'objectiu d'aquesta delegació de competències és garantir la gestió pública directa del Port Olímpic per part de l'Ajuntament de Barcelona.

En tot cas, la Generalitat de Catalunya es reservarà les competències i les facultats en matèria d'inspecció i de règim sancionador.

**Segon.** La determinació dels usos, els equipaments i les activitats complementaries dins del recinte portuari quedarà establerta, bé mitjançant el Pla director urbanístic portuari a què fa referència el pacte tercer, elaborat conjuntament per la Generalitat i l'Ajuntament, i que es tramitarà i aprovarà d'acord amb el que determini la normativa aplicable en matèria portuària, o bé mitjançant l'instrument que sigui més adient.

**Tercer.** A l'efecte del que disposa l'article 110.1, apartats i) i j) de la Llei 26/2009, de 3 d'agost, de règim jurídic i de procediment de les administracions públiques de Catalunya, en el termini d'un mes a comptar de la data de signatura d'aquest Protocol, es constituirà un grup de treball paritari per a la gestió del Protocol, el seu seguiment i l'impuls del desenvolupament de les actuacions que aquest preveu, en concret per a:

a) La determinació del calendari temptatiu d'execució de les mesures esmentades a les clàusules anteriors.

b) La redacció del pla director portuari del Port Olímpic amb els eixos o les línies estratègiques a desenvolupar següents:

Infraestructures: diagnosi i proposta tècnica de solució, amb voluntat d'integració urbana, continuïtat de l'espai públic i millora de la connectivitat i accessibilitat. Disseny del pla de manteniment futur.

Anàlisi funcional: proposta d'activitats i usos del futur port, que en millorin la rendibilitat social.

Règim previst d'utilització i explotació de les instal·lacions, adequant la gestió del port a la realitat i la problemàtica actuals, i preservant-ne la viabilitat econòmica i financera.

El secretari d'Infraestructures i Mobilitat i la tinent d'Alcaldia d'Ecologia, Urbanisme i Mobilitat designaran les persones representants de cada entitat en aquest grup de treball.

**Quart.** Les parts declaren i accepten que, d'acord amb l'article 108.2 de la Llei 26/2010, de 3 d'agost, de règim jurídic i de procediment de les administracions públiques de Catalunya, el contingut d'aquest Protocol té caràcter programàtic i declaratiu, l'eficàcia obligatòria directa del qual ha de resultar de la signatura, amb els

tràmits i les autoritzacions previs legalment exigibles, de les resolucions, actes jurídics i instruments convencionals corresponents.


Les parts signants, en la representació en què actuen, accepten tots els pactes precedents, i, com a prova de conformitat, signen aquest document, en dos exemplars original . amb els textos idèntics i igualment autèntics, en el lloc i la data que s'indiquen a l'encapçalament.

Per la Generalitat de Catalunya,



Ricard Font i Hereu  
Secretari d'Infraestructures i Mobilitat  
Departament de Territori i Sostenibilitat  
(p. d. del 15 de novembre 2016)

Per l'Ajuntament de Barcelona,



Janet Sanz Cid  
Cinquena Tinenta d'Alcaldia



Jordi Cases i Paliare  
Secretari General de l'Ajuntament de Barcelona



## 2. La Comissió de Seguiment del Port Olímpic de Barcelona.

La CEUM de l'Ajuntament de Barcelona, de març de 2017, va aprovar unànimement la següent proposició: *“Que es treballi conjuntament els plans de definició d'usos del Port Olímpic i dels locals d'oci de primera línia del Front Marítim de la Barceloneta i que a tal efecte es constitueixi una comissió amb els grups polítics i les entitats veïnals d'ambdós barris per tal d'abordar el tema”*

Per complir el mandat anterior i per tal d'incloure la visió dels principals agents implicats, tant territorials com sectorials i de ciutat, en ambdues iniciatives, es proposà la constitució d'una Comissió de Seguiment conjunta que permetés recollir i articular les diverses propostes, interessos i neguits que té la nostra ciutat respecte aquest àmbit del front marítim.

Així, la reunió de constitució de la comissió de seguiment del Port Olímpic es va fer el dia 8 de juny de 2017, amb la següent composició:

### **Agents implicats**

Port Olímpic de Barcelona, S.A. (POBASA)

Associació de Bars, Restaurants i Oci del Port Olímpic de Barcelona (ABROPORT)

Gremi de Restauració de Barcelona

Club de Mar Port Olímpic i dels amarristes

AV Vila Olímpica

Proa a la Mar

AV Barceloneta

AV l'Òstia Barceloneta

Federació d'Associació de Veïns de Barcelona (FAVB)

Lliga per la Defensa del Patrimoni Natural (DEPANA)

### **Representants institucionals**

Gerència d'Ecologia Urbana (Ajuntament de Barcelona)

Institut Municipal d'Esports (Ajuntament de Barcelona)

Direcció de Turisme (Ajuntament de Barcelona)

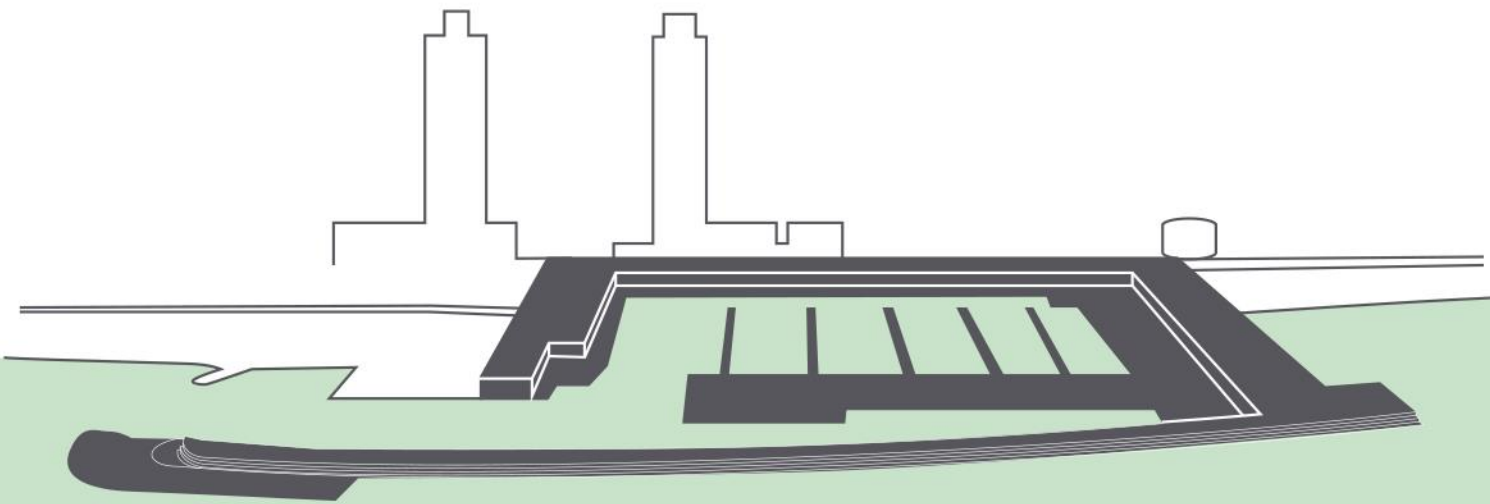
Districte de Sant Martí (Ajuntament de Barcelona)

Districte Ciutat Vella (Ajuntament de Barcelona)

Barcelona Regional

# Comissió de seguiment per a la Millora del Port Olímpic

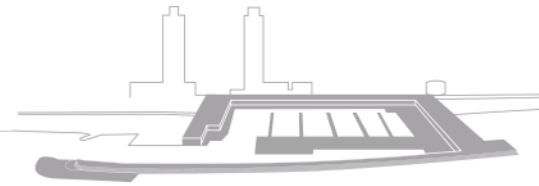
Juny 2017



**Ajuntament  
de Barcelona**

BR

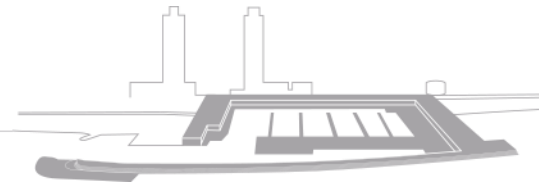
BARCELONA  
REGIONAL  
AGÈNCIA  
DESENVOLUPAMENT  
URBÀ



# Índex

1. Punt de partida
2. Objectius generals
3. Calendari
4. Diagnosi
5. Primeres estratègies d'intervenció

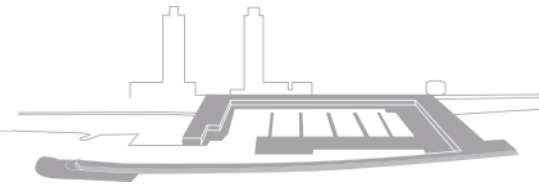




# 1. Punt de partida

## Situació administrativa

La Generalitat de Catalunya té competència exclusiva sobre els ports del litoral català que no tenen la qualificació legal d'interès general. En el cas del port Olímpic , per acord de Govern de 2 i 3 d'abril de 1990 l'Ajuntament , inicialment a través de Vila Olímpica S. A. (VOSA), és adjudicatari d'una concessió per a la construcció i gestió del port, per una durada de trenta anys.

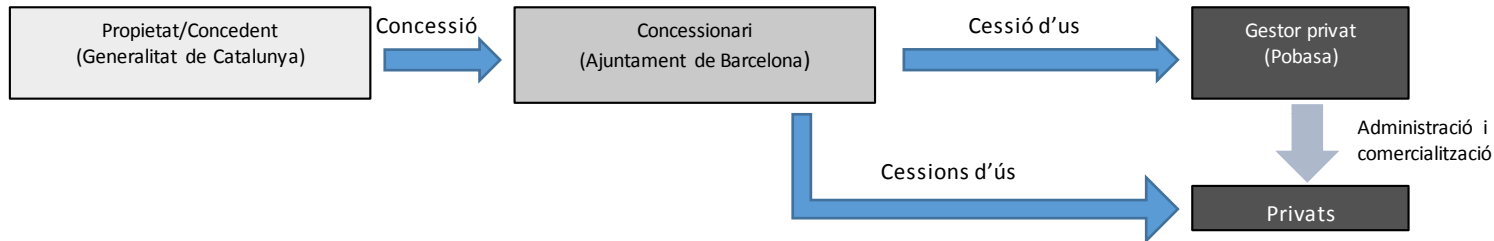


Punt de partida

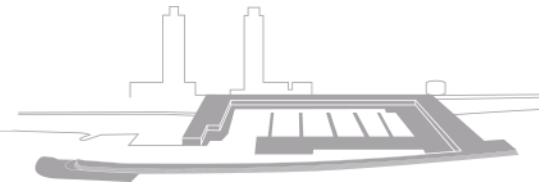
Vila Olímpica S.A., avui l'Ajuntament, va cedir l'ús privatiu, per un període de 30 anys, a:

- POBASA : els amarraments d'ús públic, l'escar, l'aparcament i la benzinera. També té l'encàrrec d'administrar la comunitat de veïns.
- Particulars: locals comercials i amarraments.

### Situació actual:

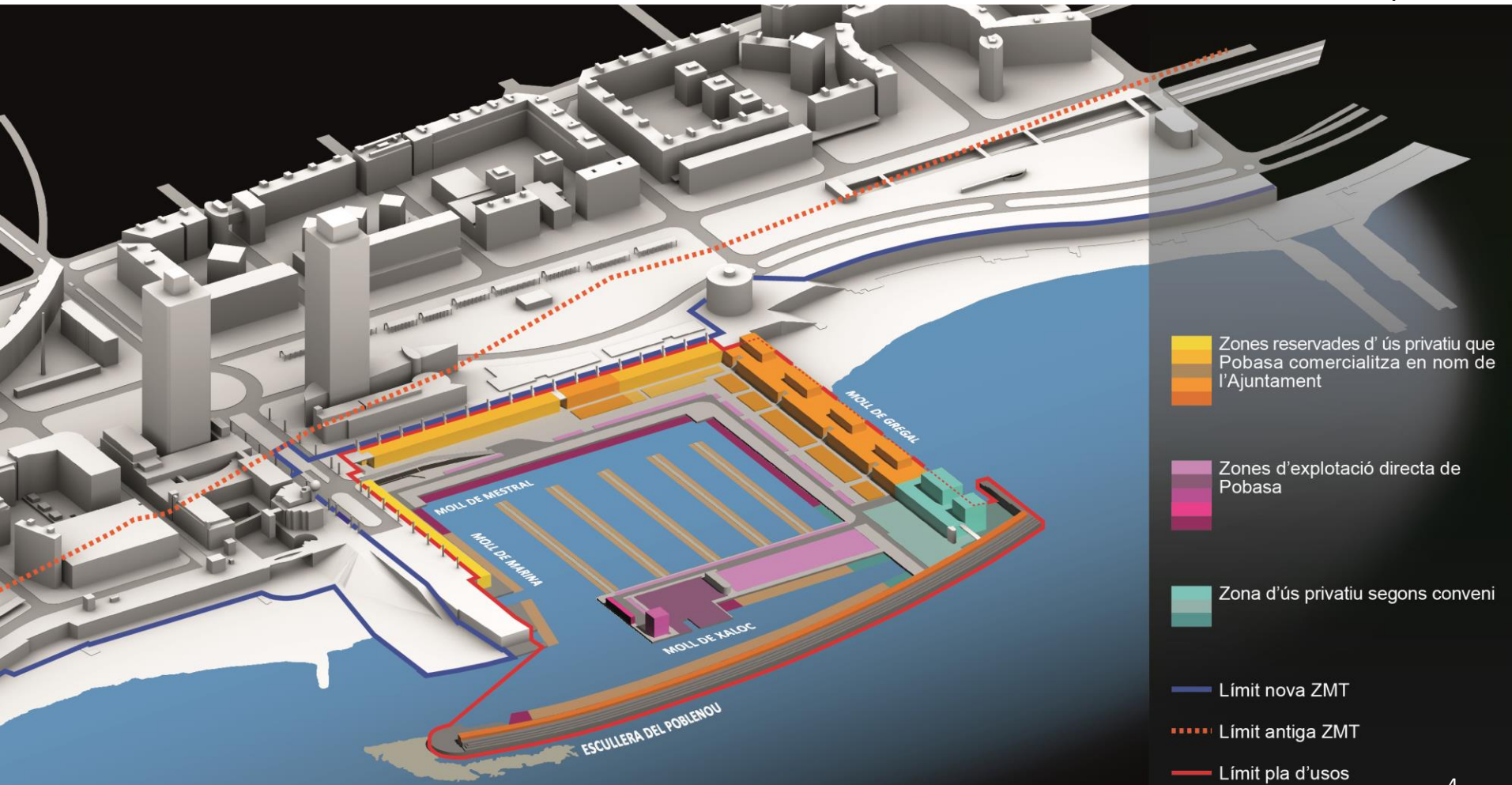


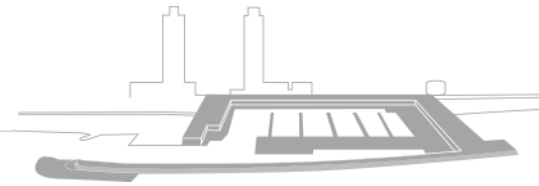
L'Ajuntament, a través de l'IBE, gestiona el Centre Municipal de Vela.



Punt de partida

## Marc Administratiu i d'exploració





Punt de partida

## **Protocol de col·laboració entre la Generalitat de Catalunya i l'Ajuntament de Barcelona per la gestió directa mitjançant la delegació de competències del port Olímpic de la ciutat per part del govern municipal.** (Signat el 2/12/2016).

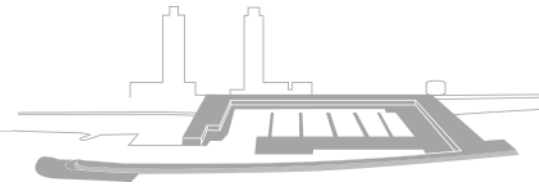
Amb la voluntat de que el port Olímpic sigui un equipament de qualitat i amb vocació de ciutat s'ha cercat un model de gestió amb amplies potestats per l'Ajuntament que faciliti aquesta tasca i permeti solucionar la problemàtica detectada.

Amb aquest protocol, la Generalitat de Catalunya, com a titular del port Olímpic, delegarà les competències de gestió a l'Ajuntament de Barcelona i es reserva les facultats en matèria d'inspecció i règim sancionador.

La voluntat és de que l'Ajuntament assumeixi la gestió directa del port i cerqui les millors propostes de futur

Es garanteix la gestió pública i municipal d'aquest espai que té una especial singularitat i rellevància per a la ciutat. L'Ajuntament podrà definir el model, usos ciutadans i espais públics de qualitat d'aquest àmbit privilegiat pel que fa a la relació port-ciutat i que juga un paper estratègic en el desenvolupament urbà de la façana litoral.






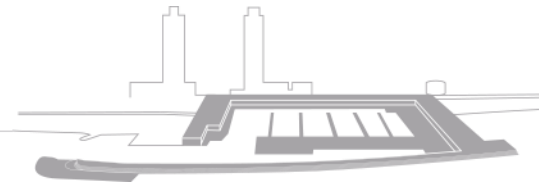


## Pla Director del port Olímpic

Tal i com està contemplat en el protocol, les dues administracions han constituït un grup de treball paritari que definirà el calendari d'execució de les mesures previstes i la redacció d'un pla director del port Olímpic.

El pla director preveu actuacions pel que fa a:

- Infraestructures  Per millorar la connectivitat i accessibilitat de l'espai públic i garantir la seguretat i el manteniment futur de l'espai.
- Activitats i usos del futur port  Per millorar la seva rendibilitat social.
- Règim d'utilització i explotació d'instal·lacions  Per adequar la gestió del port a la situació actual i preservar la seva viabilitat econòmica i financera



Punt de partida

Aquest grup de treball està plenament operatiu, s'ha reunit diverses vegades (3) i els acords assolits podem resumir-los en:

### RESUM D'ACORDS:

**Calendari:** avançar el més ràpid possible, donada la pressió en solucionar els diversos problemes. La proximitat del venciment de les concessions i cessions d'ús crea incertesa i preocupació als ciutadans i operadors.

### Requisits per l'aprovació de la delegació de competències:

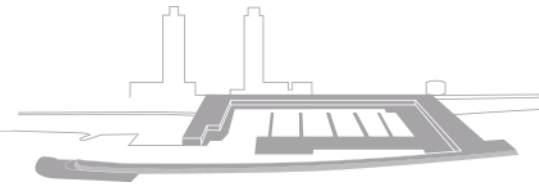
- Acord infraestructures portuàries (Ja existeix acord sobre la solució tècnica a implantar)
- Infraestructures de terra i usos: G.C. sols necessita que se'ls comuniqui (conèixer los) amb la única condició de ser compatibles amb l'ús portuari.
- Memòria econòmica, el port ha de ser autosuficient, i model de gestió públic, la direcció general ha de ser municipal.

Primer esquelet del **redactat formal de l'acord** per la delegació de competències (previst per la propera reunió).

Caldrà analitzar període transitori (fi concessió – delegació competències).

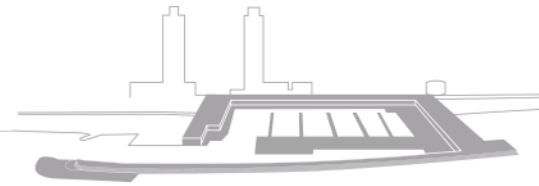
### Els òrgans competents per la aprovació són:

- Acord del Govern de la G C
- Prèviament, acceptació per part municipal (Consell Plenari).

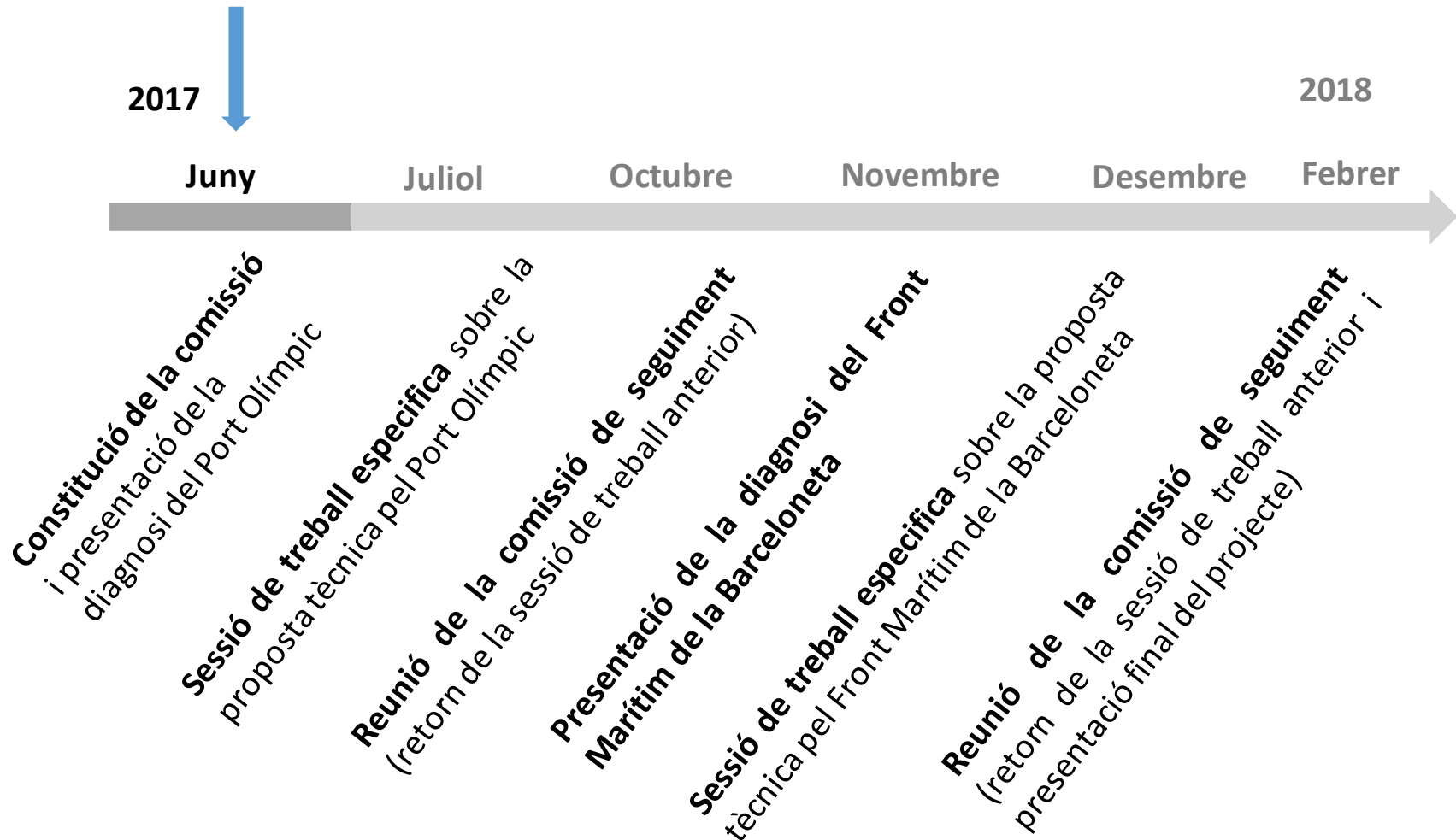


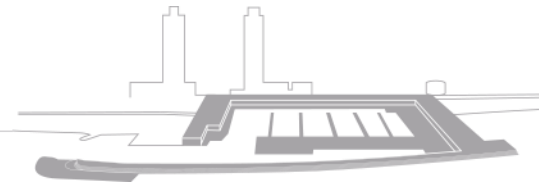
## 2. Objectius generals

- Recuperar el valor i la singularitat del Port Olímpic com a espai públic de la ciutat convertint-lo en el punt de trobada del ciutadà amb el mar.
- Incrementar el rendiment social de la instal·lació, tant des del punt de vista del port com de la ciutat, garantint un equilibri econòmic.
- Millorar el seu estat de conservació i la seva seguretat.
- Potenciar els usos nàutics sostenibles.



### 3. Calendari de treball de la comissió de seguiment informativa

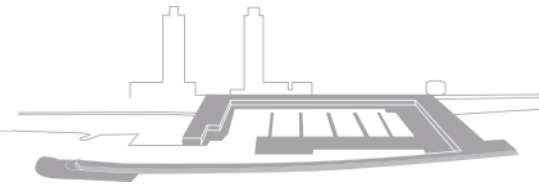




## 4. Diagnosi

Principals temes treballats fins al moment: eixos de la diagnosi

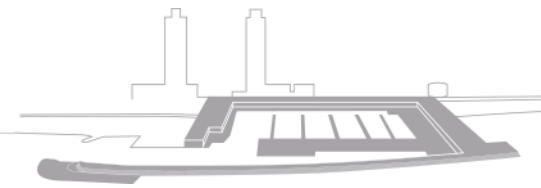
- El paper de ròtula del litoral
- Integració del port amb el seu entorn.
- Ordenació del port
- Activitats
- Estat de les infraestructures



Situació actual. Diagnosi

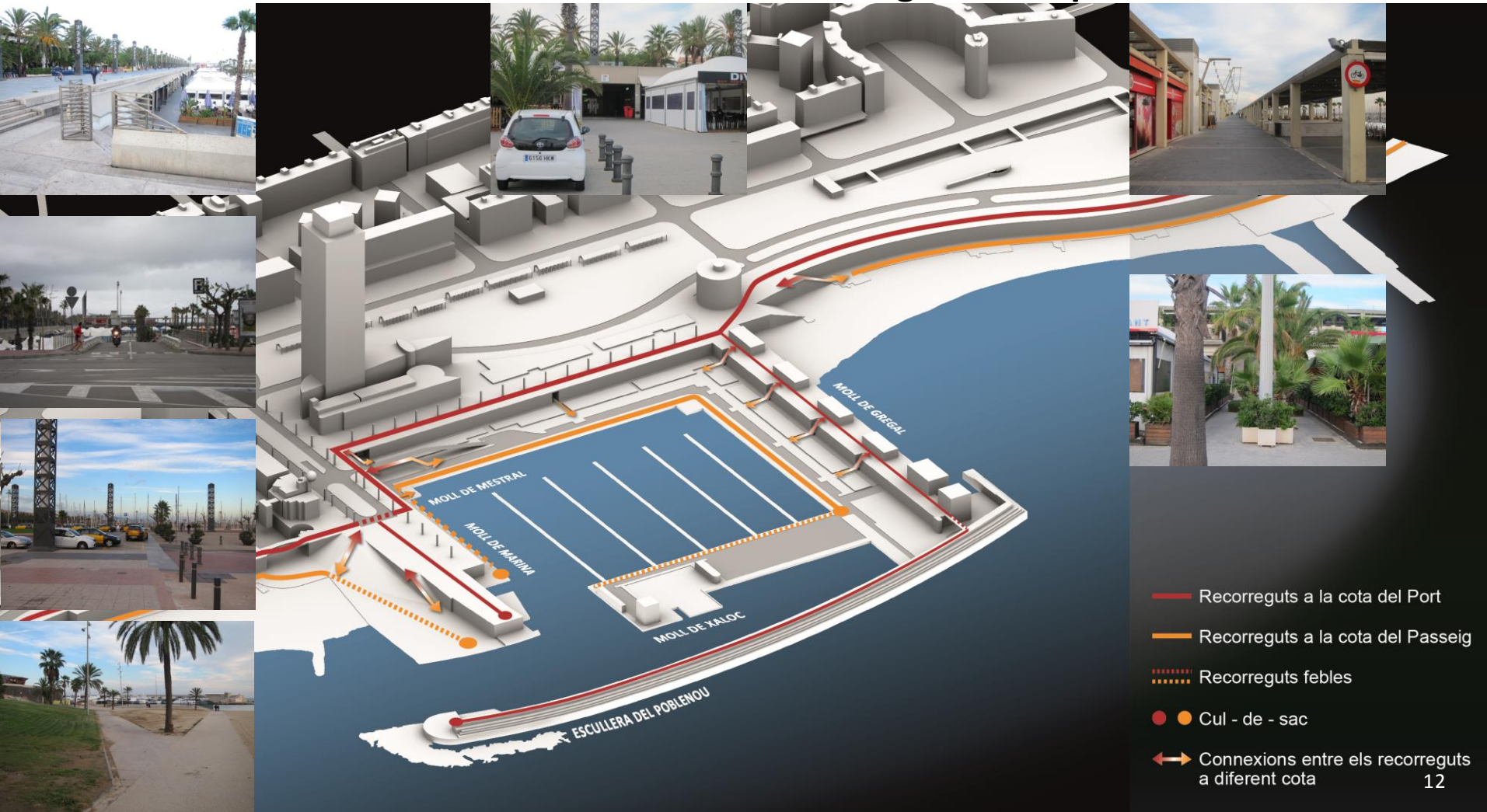
## El paper de ròtula del litoral



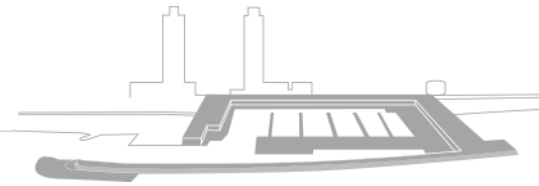


Situació actual. Diagnosi

## Integració del port amb el seu entorn

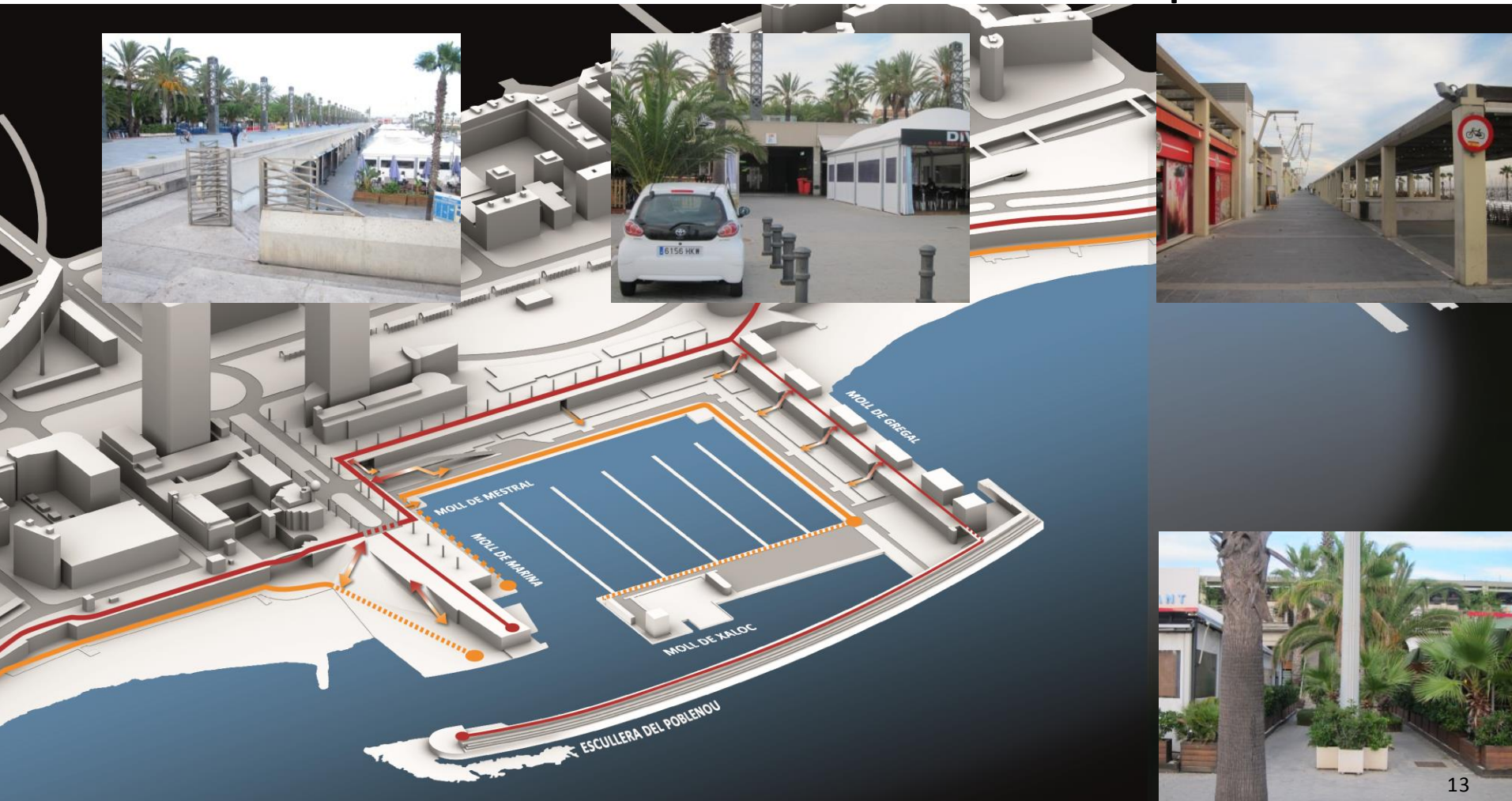


- Recorreguts a la cota del Port
- Recorreguts a la cota del Passeig
- ⋯ Recorreguts febles
- ● Cul - de - sac
- ↔ Connexions entre els recorreguts a diferent cota

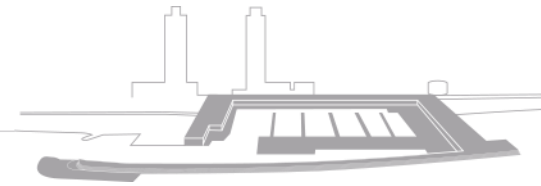


Situació actual. Diagnosi

## Ordenació del port. Punts crítics

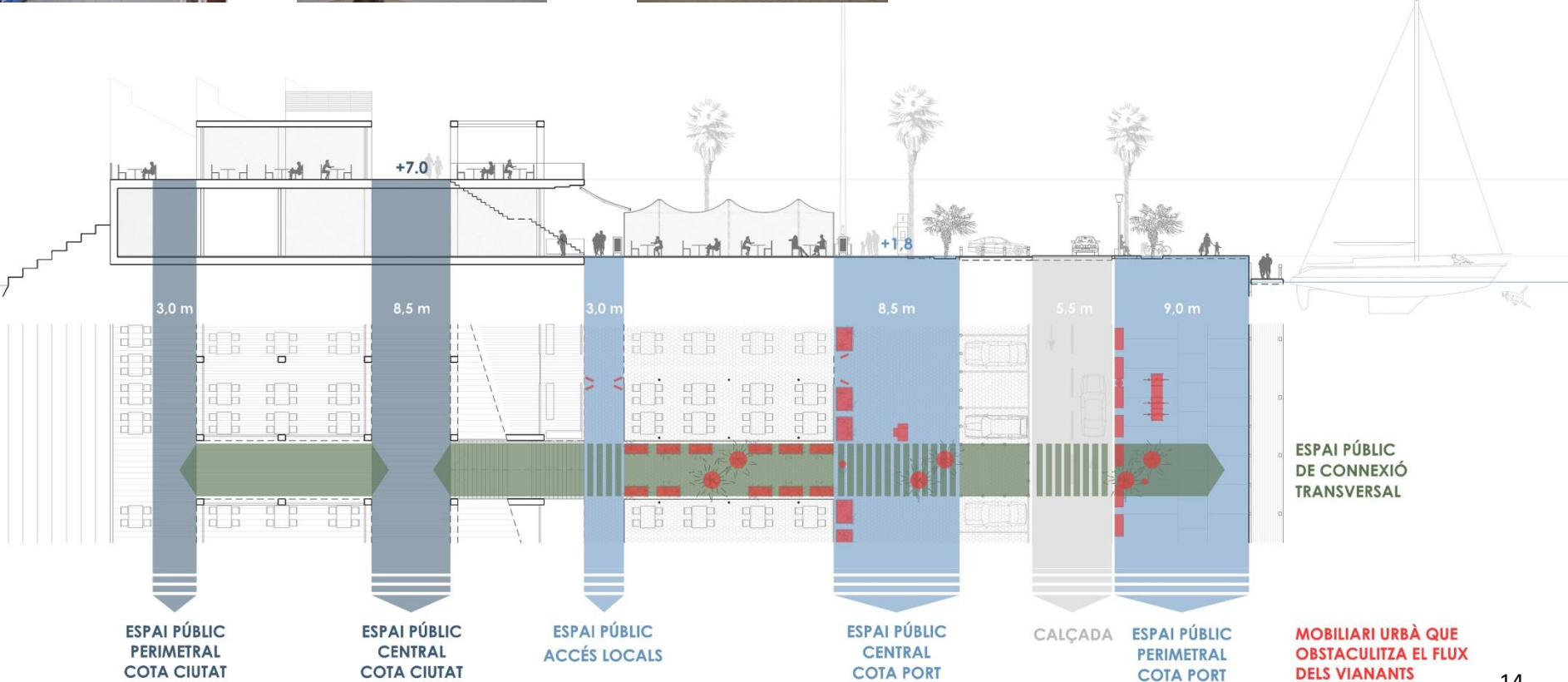




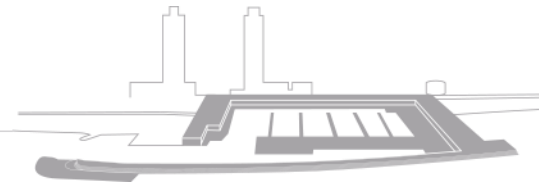


Situació actual. Diagnosi

# Ordenació del port. Configuració de l'espai públic

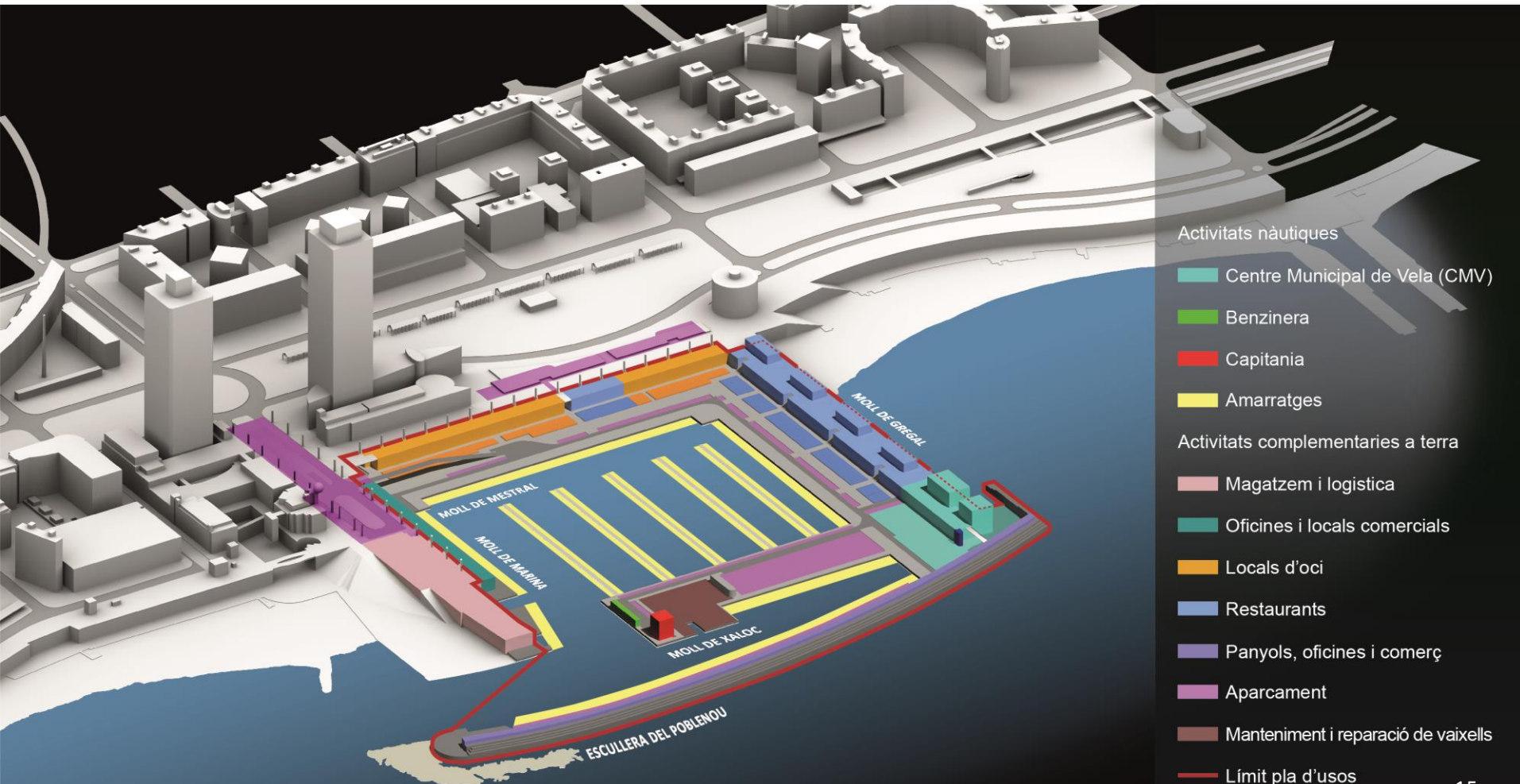


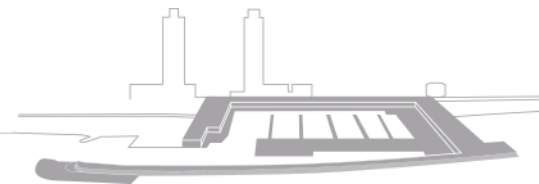
**MOBILIARI URBÀ QUE OBSTACULITZA EL FLUX DELS VIANANTS**



Situació actual. Diagnosi

# Activitats





Situació actual. Diagnosi

## Els 3 pilars del Port Olímpic



### Restauració

Més de **20 restaurants**, que comptabilitzen unes **9.500 cadires**, representats per una **associació pròpia de restauradors**



### Nàutica

**743 amarradors** en una superfície de **28.558 m<sup>2</sup>**, amb més de **100 embarcacions xàrter** i **30 empreses** dedicades a la nàutica

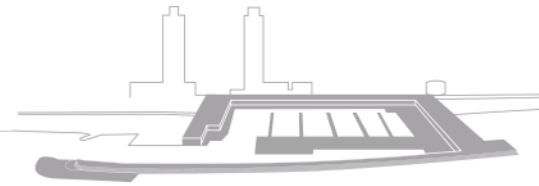


Representat principalment pel **CMV**, amb més de **26.000 usuaris**, **1.200 abonats** i **6.000 alumnes de vela escolar**



### Esport

Oci nocturn



## Locals comercials

Superfície en planta: 9.197,45 m<sup>2</sup>

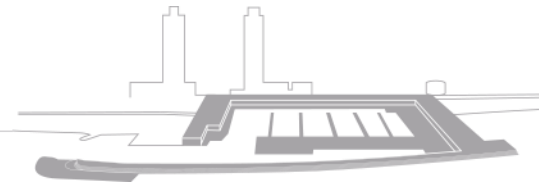
**Oci nocturn**  
2.091,65 m<sup>2</sup>

**Restaurants**  
5.413,42 m<sup>2</sup>

**Altres usos**  
1.692,38 m<sup>2</sup>



Situació actual. Diagnosi

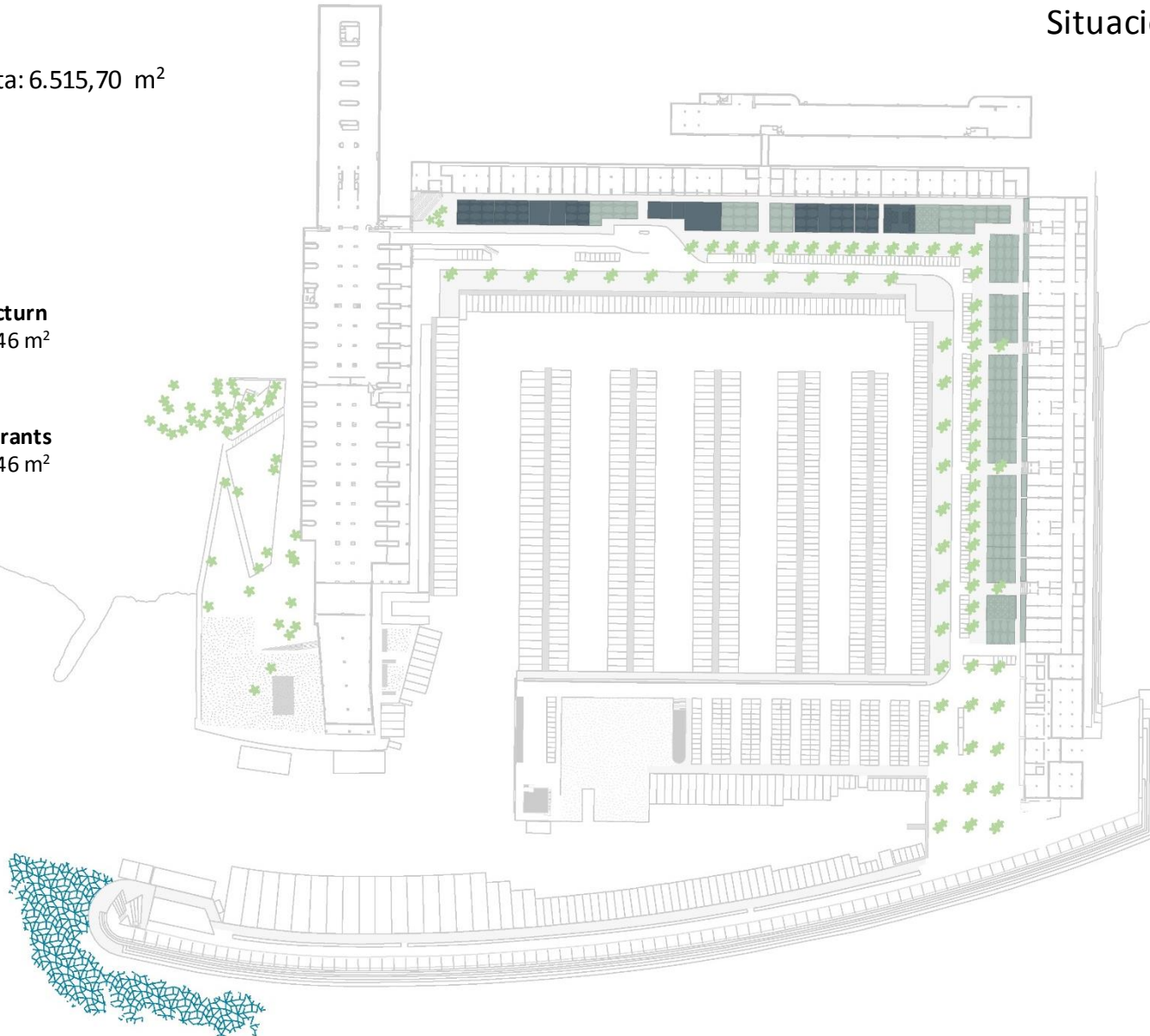


## Terrasses

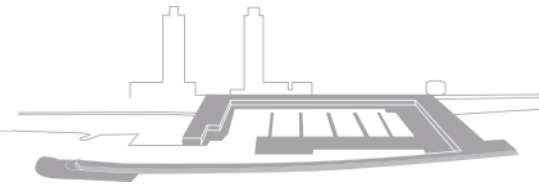
Superfície en planta: 6.515,70 m<sup>2</sup>

 **Oci nocturn**  
2.094,46 m<sup>2</sup>

 **Restaurants**  
4.421,46 m<sup>2</sup>



Situació actual. Diagnosi

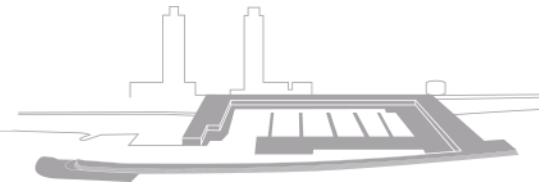


## Panyols

Superfície en planta: 3.084,68 m<sup>2</sup>

Situació actual. Diagnosi





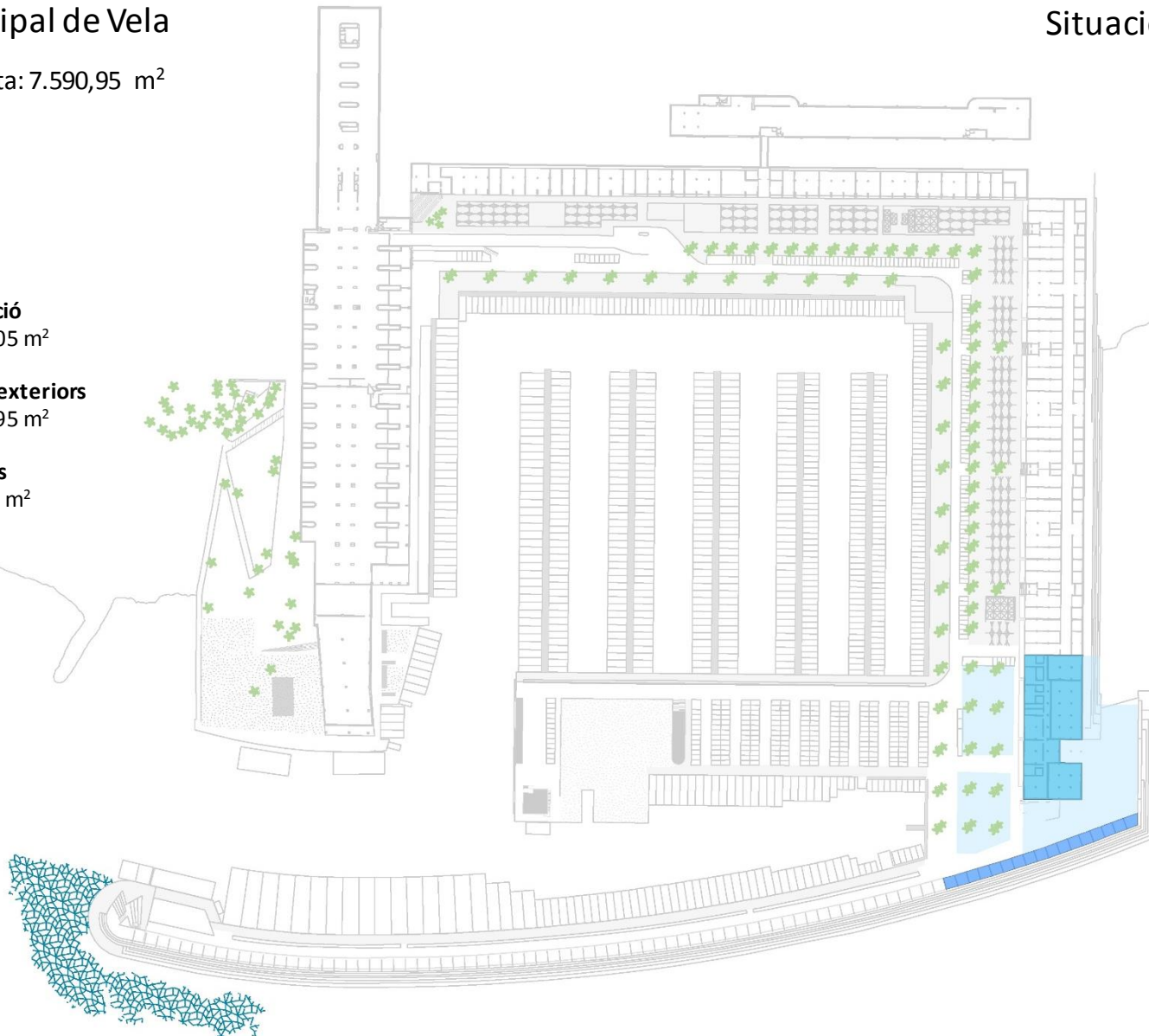
## Centre Municipal de Vela

Superfície en planta: 7.590,95 m<sup>2</sup>

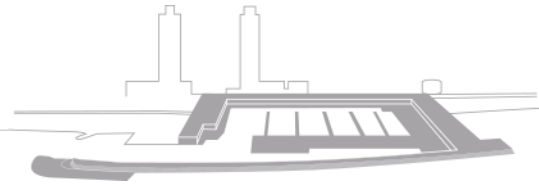
 **Edificació**  
2.035,05 m<sup>2</sup>

 **Espais exteriors**  
4.949,95 m<sup>2</sup>

 **Panyols**  
605,95 m<sup>2</sup>



Situació actual. Diagnosi



# Moll de marina

Superfície en planta: 8.931,48 m<sup>2</sup>

Situació actual. Diagnosi

**Planta de residus**  
4.071,40 m<sup>2</sup>

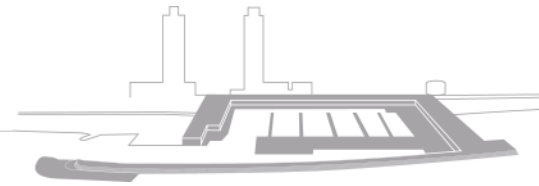
**Local buit**  
807,07 m<sup>2</sup>

**Patí català**  
1.216,18 m<sup>2</sup>

**Espai exterior Patí Català**  
2.836,83 m<sup>2</sup>










## Serveis portuaris

Superfície en planta: 15.494,35 m<sup>2</sup>

 **Capitania**  
141,72 m<sup>2</sup>

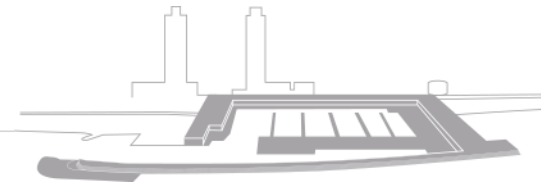
 **Lavabos i altres serveis**  
170,73 m<sup>2</sup>

 **Benzinera**  
120,62 m<sup>2</sup>

 **Varador**  
7.590,95 m<sup>2</sup>



Situació actual. Diagnosi



# Espai públic

Superfície en planta: 40.219,52 m<sup>2</sup>

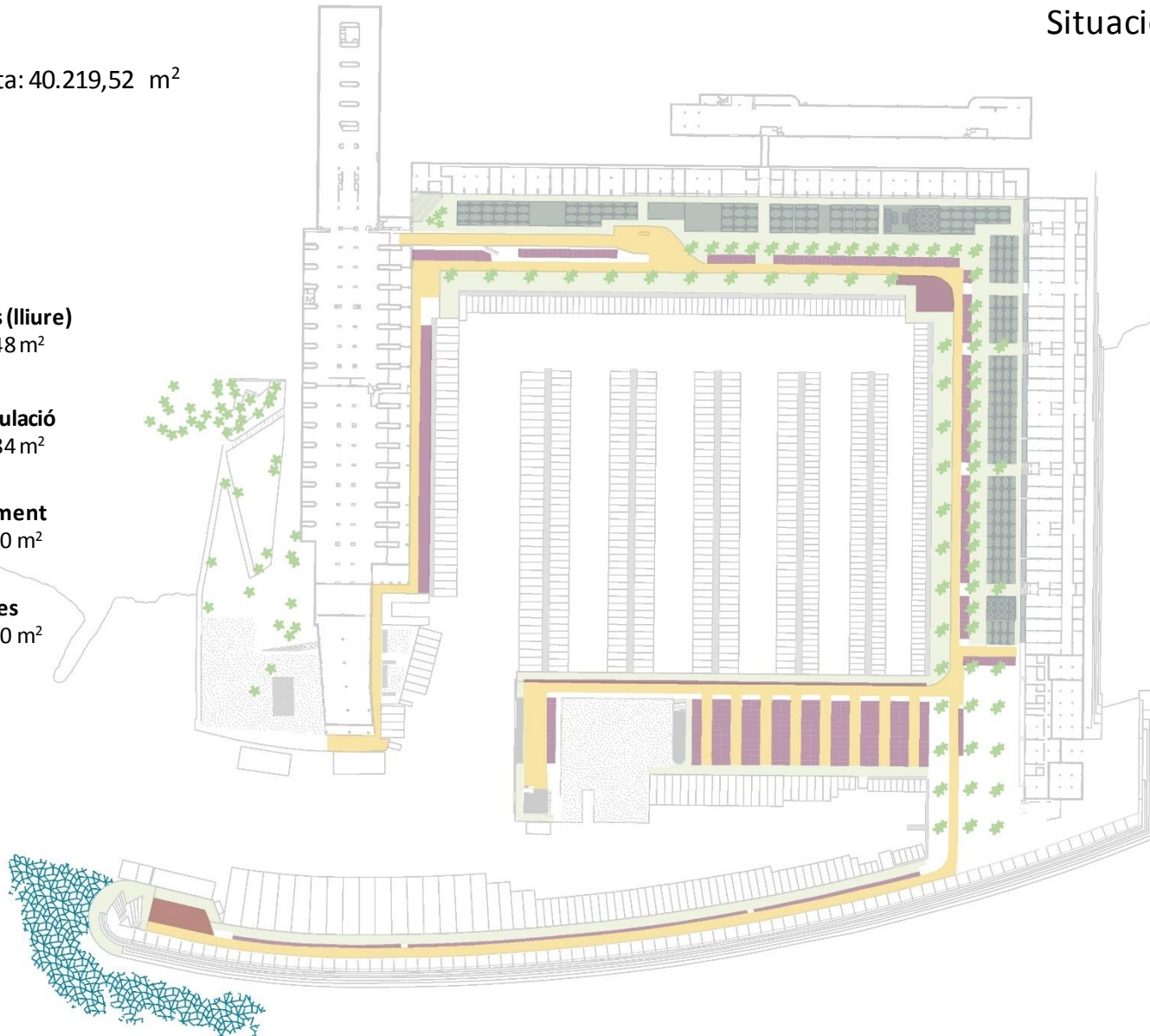
Situació actual. Diagnosi

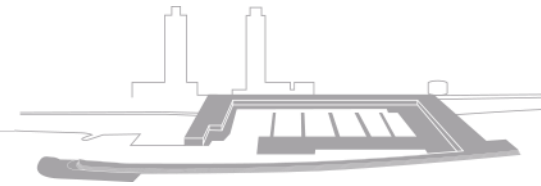
**Vianants (lliure)**  
15.514,48 m<sup>2</sup>

**Vials circulació**  
11.504,84 m<sup>2</sup>

**Aparcament**  
6.684,50 m<sup>2</sup>

**Terrasses**  
6.515,70 m<sup>2</sup>





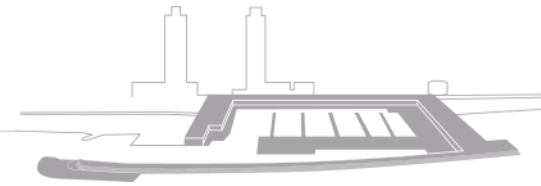
## Situació actual. Diagnosi

### Superfície en planta dels diferents espais del Port Olímpic (cota de port)

<b>Locals comercials</b>		
Restaurants		5.413,42
Oci nocturn		2.091,65
Altres		1.692,38
<b>Total</b>		<b>9.197,45</b>
<b>Terrasses</b>		
Restaurants		4.421,24
Oci nocturn		2.094,46
<b>Total</b>		<b>6.515,70</b>
<b>Panyols</b>		<b>3.084,68</b>
<b>Centre Municipal de Vela</b>		
Edificació		2.035,05
Espai exterior		4.949,95
Panyols		605,95
<b>Total</b>		<b>7.590,95</b>

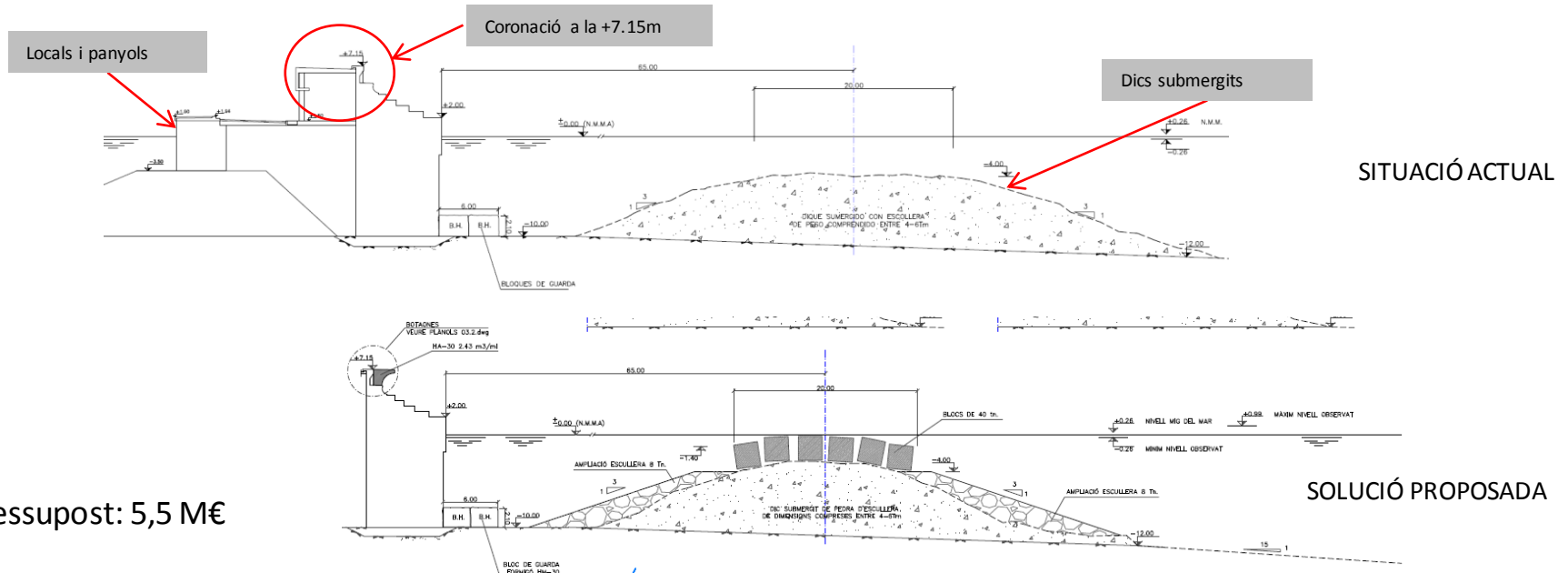
<b>Espai públic</b>		
Vials		11.504,84
Terrasses		6.515,70
Aparcaments		6.684,50
Vianants		15.514,48
<b>Total</b>		<b>40.219,52</b>
<b>Serveis portuaris</b>		
Varador		7.590,95
Capitania		141,72
Benzinera		170,73
Lavabos i altres serveis		7.590,95
<b>Total</b>		<b>15.494,35</b>
<b>Moll de marina</b>		
Planta de residus		4.071,40
Local buit		807,07
Patí català		1.216,18
Espai exterior Patí català		2.836,83
<b>Total</b>		<b>8.931,48</b>

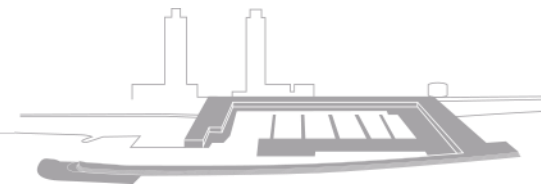
\*superfícies aproximades segons càlculs propis



Situació actual. Diagnosi

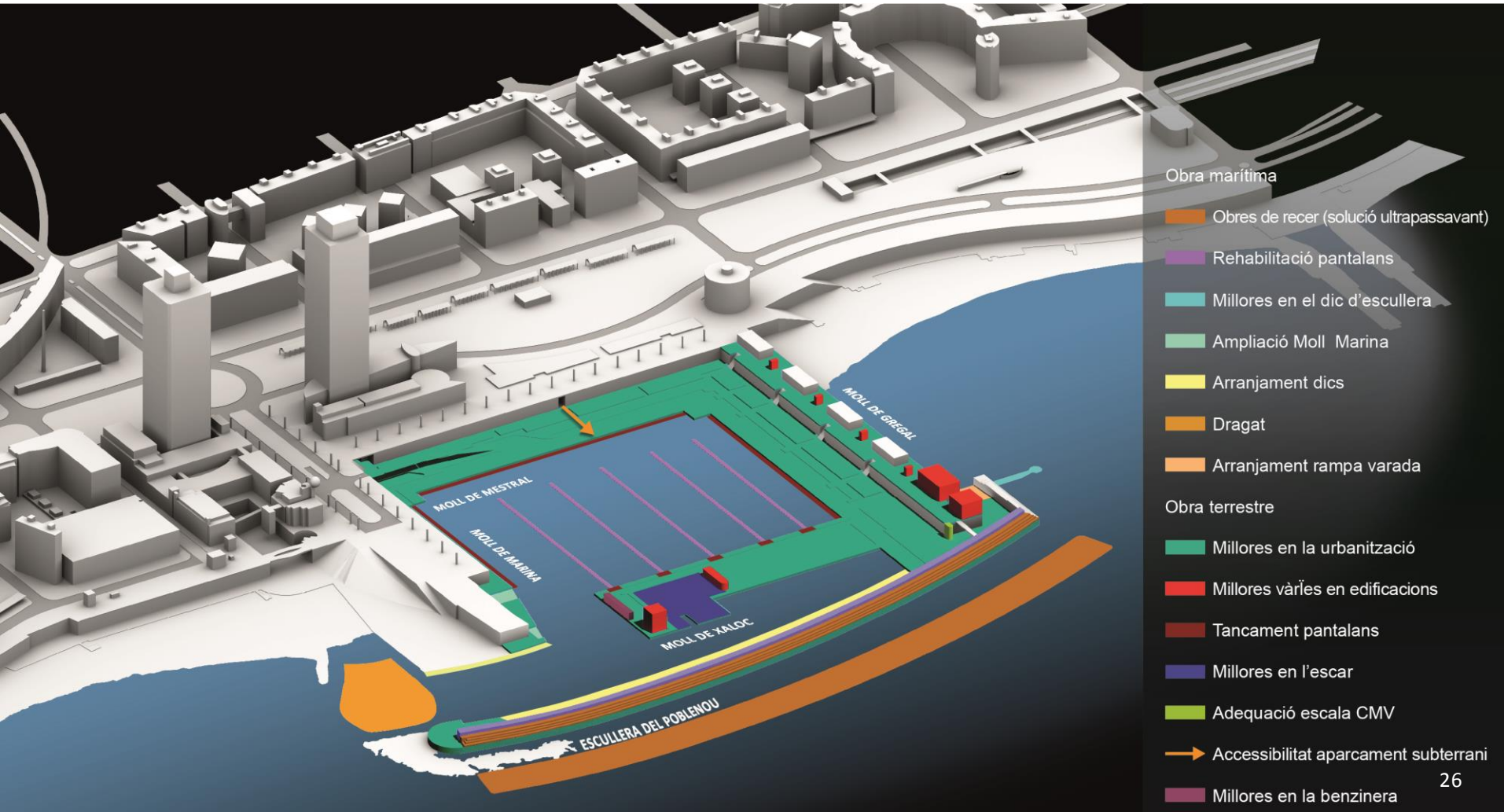
## Estat de les infraestructures. El dic de recer

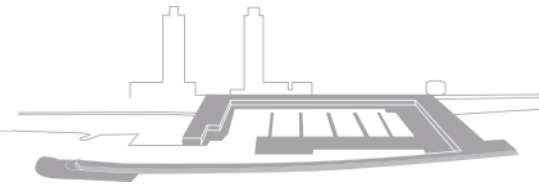




Situació actual. Diagnosi

## Actuacions inicialment previstes per a la rehabilitació del port





## Línies de treball actuals

## Situació actual. Diagnosi

### Aprofundiment en el funcionament actual del port

#### Activitats:

- Caracterització per tipologies.
- Distribució actual dins el port.

#### Mobilitat:

- Lògiques d'aparcament (règim d'ocupació, usuaris, temps d'estada, tipologia de vehicles...)
- Proveïdors del port
- Vehicles especials
- Gestió de càrrega i descàrrega

#### Flota:

- Repartiment d'eslores
- Grau d'ocupació
- Tipus d'embarcació (motor, vela, motos nàutiques...)
- Activitat nàutica (privat, chàrter, escola, esbarjo...)
- Ús (navegació, allotjament...)

#### Organització d'esdeveniments:

- Tipus
- Freqüència

#### Medi Ambient:

- Generació i gestió de residus
- Consums d'aigua i energia
- Gestió sanejament
- Soroll
- Dragatges

### Infraestructures

S'està actualitzant la diagnosi sobre l'estat actual de les infraestructures del port. Aquesta diagnosi anirà acompanyada de les accions de millora i de la seva valoració.

### Xarxes de serveis

Caracterització de les xarxes de serveis actuals per tal de millorar la seva implantació, esquemes de funcionament (fonts, gestió...)

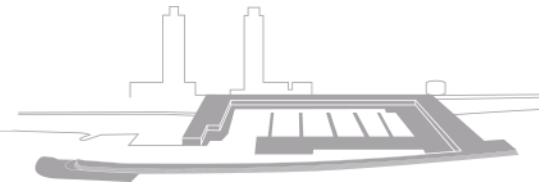
### Entrevistes

Entrevistes amb diferents actors per a conèixer de primera mà demandes, propostes de millora i punts de conflicte actuals (Districtes, Institut Barcelona de l'Esport, Pobasa, Club de Mar, CSIIIC, restauradors, empreses de lloguer d'embarcacions, associacions de veïns, ...)

### Enquestes

S'estan preparant enquestes dirigides a les activitats empresarials actuals del port, amarristes i usuaris. A partir d'aquestes enquestes es vol obtenir informació entre d'altres de:

- Activitats: tipus, nombre de treballadors, horaris, proveïdors, necessitats logístiques...
- Treballadors del port: nombre, sistema de transport, origen...
- Usuaris: perfil, d'on venen, què fan al port, com hi ha arribat, periodicitat...
- Amarristes: perfil, necessitats, freqüència de navegació...



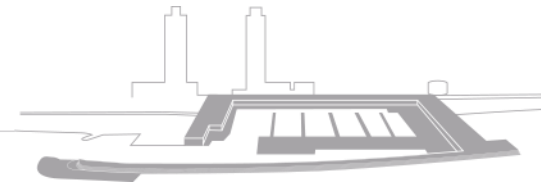
## 5. Primeres estratègies d'intervenció

- Millorar la integració del Port amb el seu entorn

Es proposa introduir nous elements que permetin la configuració de diferents itineraris des del passeig cap al port i a la inversa, eliminar els culs de sac que es donen en l'actualitat i augmentar la visibilitat dels accessos. D'aquesta manera s'integrarà millor la instal·lació amb el seu entorn i s'incentivarà al públic a la utilització del recinte interior, afavorint l'aparició de noves activitats.

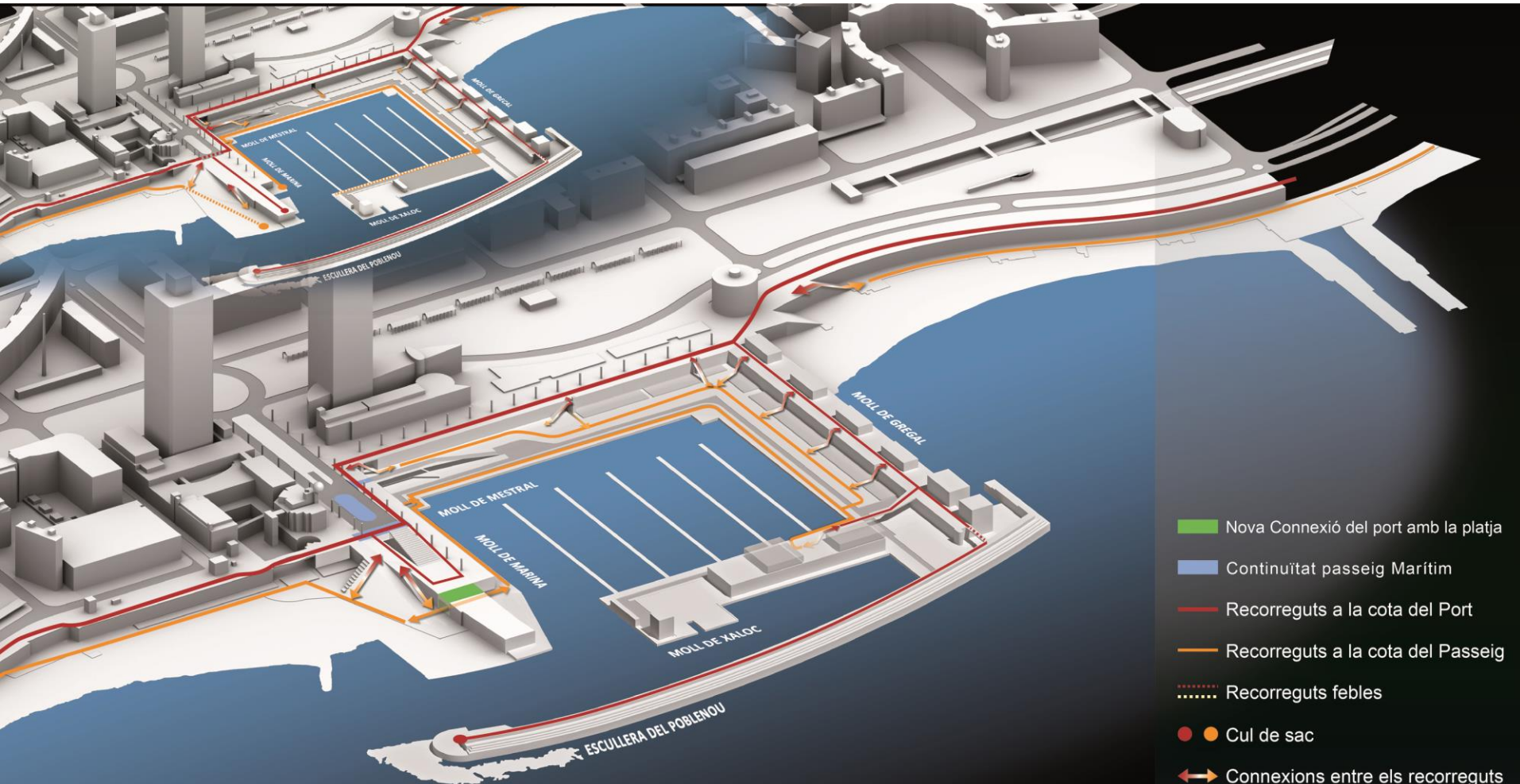
- Reordenar i millorar l'espai públic.

Es proposa reordenar els diferents elements que configuren l'espai públic a cota de moll, evitant l'efecte barrera cap a mar que produeixen les franges d'aparcament perimetrals al mirall d'aigua, i maximitzant els espais d'ús per a vianants. Es crearan àmbits de certa entitat que obriran la possibilitat d'introduir noves activitats (p.e. jocs infantils) que generin atracció des del passeig.

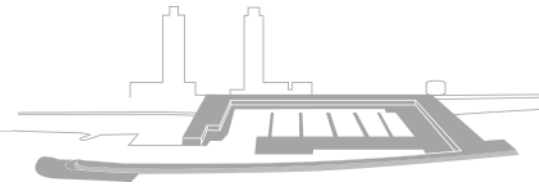


# Primeres estratègies d'intervenció

Proposta per a millorar de la integració del port amb el seu entorn







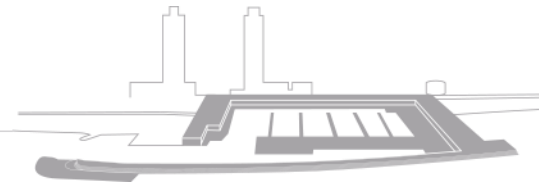
- Plantejar nous usos i activitats que aprofitin el potencial del port com a instal·lació nàutica i urbana.

Potenciar totes aquelles activitats del port que suposin un apropament de la ciutadania al mar i a la nàutica, prioritant les que posin en valor la situació i singularitat d'aquesta infraestructura.

Moll Marina → Posar en valor la singularitat d'un espai, actualment infrautilitzat millorant la imatge de l'entorn i del port, i facilitant la transició d'usos i espais entre l'exterior i interior d'aquesta infraestructura.  
Usos (en estudi): comercial, nàutic i esportiu, nàutic i cultural, nàutic portuari, nàutic i turístic, recerca i investigació.

Moll de Mestral → Emplaçar noves activitats que ara, per manca d'afluència, resulten difícilment plantejables.

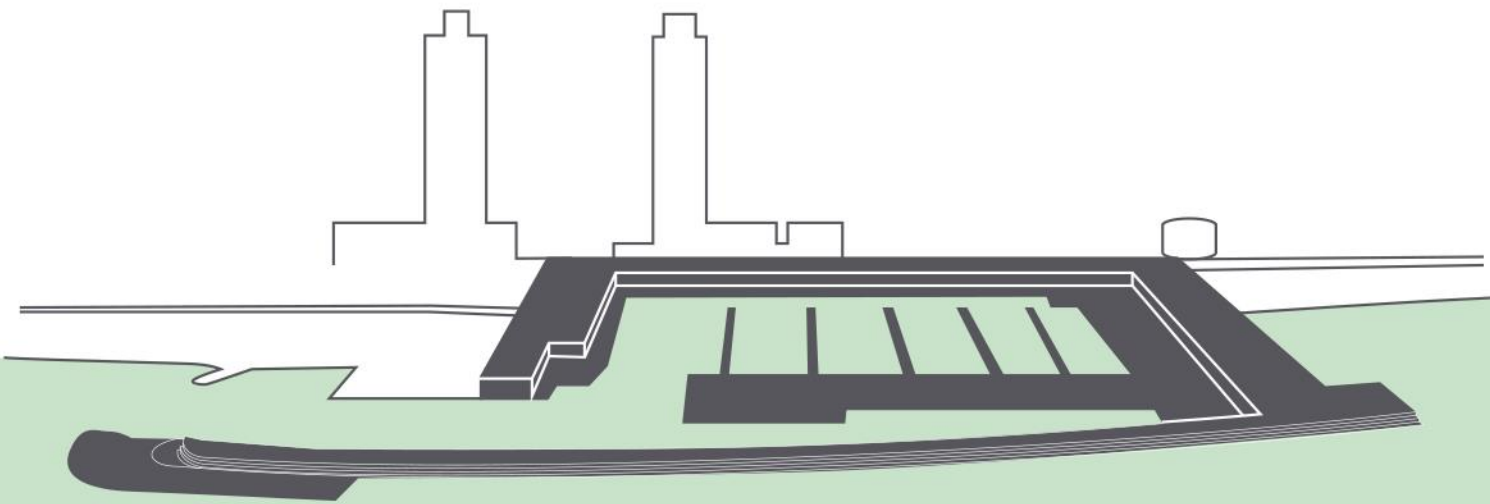
Moll de Gregal → Potenciar les instal·lacions del Centre Municipal de Vela com un equipament ideal per a apropar al ciutadà al món de la vela. Mantenir l'oferta de restauració com un dels pols d'atracció del port, racionalitzant les distribucions d'espais actuals i el seu impacte sobre l'entorn.



- Promocionar la instal·lació per a usos relacionats amb el mar.
- Adequar edificacions i espais d'acord amb els nous usos.
- Reordenar la flota per a adequar-la a la situació actual del mercat i fer-la més popular.
- Augmentar la sostenibilitat ambiental.

# Comissió de seguiment per a la Millora del Port Olímpic

Juny 2017



Moltes gràcies!



**Ajuntament  
de Barcelona**



BARCELONA  
REGIONAL  
AGÈNCIA  
DESENVOLUPAMENT  
URBÀ

### 3. Treballs previs per a una modificació puntual del Pla Especial d'Usos del Port Olímpic.

El Port Olímpic, com ja s'ha dit, fou una de les infraestructures necessàries per a la celebració dels Jocs Olímpics de 1.992, que actualment es troba en un règim de concessió i explotació a càrrec de l'empresa Port Olímpic de Barcelona, S.A. (POBASA) essent l'actual concessionària l'Ajuntament de Barcelona.

Passades les Olimpíades, la infraestructura esdevingué un espai singular i rellevant per a la ciutat, compartint els usos d'esport nàutic amb els de lleure i oci, essent aquests darrers els que varen anar agafant més incidència i notorietat.

Des de mitjans dels anys noranta, ja poc després de la finalització de les Olimpíades, l'auge de l'ús lúdic del Port comportà que des de l'Ajuntament es prengué consciència de la necessitat de reordenar els espais públics del Port, especialment aquells d'ús privatiu com les terrasses dels locals de lleure i oci. És per això que en data 4 de desembre de 1.997, a proposta de POBASA, el Regidor del Districte de Sant Martí, va aprovar el Projecte de Reordenació de les terrasses i Zones de Passeig i aparcaments del Port Olímpic, *"per a la instal·lació d'uns mòduls d'umbracle standard per a tot el recinte, donat que es considera urgent i necessari endreçar aquest espai. Assegurant unes amplades mínimes de pas per als usuaris i vianants destinades a garantir la seguretat de les vies d'evacuació de la zona, amb la implantació d'uns criteris d'homogeneïtzació dels elements "vetlladors" que permetin mantenir la imatge del port com la d'un conjunt, amb criteris unitaris, adaptant el mòdul tipus que satisfaci totes les necessitats de cobriment i umbracle de la zona"*.

A la seva vegada, s'aprovà un annex al Reglament de Policia i Explotació del Port Olímpic de Barcelona, referent a locals comercials, tallers i terrasses situades en la zona de concessió, atès que, d'origen, l'esmentat Reglament, no contenia cap regulació al respecte, així com un annex referent, especialment, a la instal·lació dels nous mòduls d'umbracles i l'ús de les terrasses.

Posteriorment, s'aprovà un nou Reglament Particular de Policia, Gestió i Explotació del Port Esportiu Port Olímpic de Barcelona, que incorporà les normes ja vigents.

El dit Port, incorporat al Pla General Metropolità de Barcelona com a sistema portuari dins de la zona de domini públic, tenia, fins l'any 2.006, el marc normatiu de referència del Port Olímpic havia estat el règim derivat del títol de concessió i el Reglament intern de funcionament, amb els seus annexes.

Aquest marc normatiu, no obstant, esdevingué insuficient per tal de dotar al port d'un marc jurídic clar i adequat pel que feia a la regulació dels usos de pública concurrència, per la qual cosa ja des de l'any 2.001 es començà a treballar en una regulació que dotés al Port d'un instrument per a regular les activitats de concurrència pública, procés que finalment acabà amb l'aprovació definitiva, el 21 de juliol de 2.006 del Pla Especial d'Usos del Port Olímpic de Barcelona.

Aquest Pla dotà al Port Olímpic d'una regulació pròpia i específica, especialment, en aquells punts que resultaven més inconcrets en les indicades regulacions genèriques relatius a les activitats d'oci, fent especial atenció a la regulació de les terrasses.

El Port Olímpic, per tant, es troba, actualment pendent de decisió de ciutat envers què vol ser.

#### **JUSTIFICACIÓ DE LA MODIFICACIÓ DEL PLA ESPECIAL.**

Mentre la Ciutat repensa el Port Olímpic, la realitat de la situació d'ocupació de l'espai públic per part de les terrasses, tant per la pròpia situació de l'incompliment manifest de la regulació vigent com per els problemes de seguretat que en resulten i, especialment, per la nova normativa genèrica pel que fa a les terrasses de la ciutat, fa necessària i urgent una modificació del Pla Especial d'Usos del Port Olímpic de Barcelona que determini de forma clara les condicions de la ubicació de les terrasses i de l'ocupació de l'espai públic i s'ajusti a la normativa genèrica vigent.

Amb el transcurs del temps, s'ha detectat de forma manifesta que la configuració actual de les ocupacions de l'espai comú especial per part de les terrasses, resultat de l'aplicació de la regulació prevista l'any 2.006 i de les adaptacions posteriors que s'han anat fent, no ha donat el resultat esperat. La concentració d'activitats musicals i de restauració als molls de Mestral i Gregal, amb gran incidència en l'ocupació dels espais públics, la progressiva utilització ciutadana com a espai de lleure del Port, l'existència de normatives ambigües, ha donat lloc a una situació que cal corregir.

Tanmateix, i principalment, els canvis normatius que s'han anat produint en els darrers temps en relació a les activitats de pública concurrència i, especialment, l'aprovació de l'Ordenança de Terrasses de l'Ajuntament de Barcelona, demanden una adaptació de les previsions normatives que, més enllà de la singularitat de l'espai públic del Port Olímpic, mantingui uns criteris uniformes pel que fa, essencialment, a les condicions i elements de les mateixes.

En concret, l'article 3 apartat segon de l'Ordenança de Terrasses de Barcelona estableix que :

“ Les condicions i característiques dels elements de les terrasses previstes en la secció 4 del capítol 2 també són d'aplicació a les instal·lacions de terrasses:

../..

- a) que siguin complementàries de les activitats principals desenvolupades a l'emparedament d'una concessió administrativa municipal.
- d) que siguin complementàries de les activitats principals desenvolupades a l'emparedament d'una concessió administrativa que autoritzi altres administracions públiques

Concretament, i a l'emparedament d'aquest article, els són d'aplicació les condicions i característiques dels elements de les instal·lacions de terrasses recollides en els articles 17 a 28 de l'esmentada Ordenança. Es tracta doncs, del que podem anomenar aplicabilitat relativa atès que només aquests conceptes els són d'aplicació, essent propi del Pla Especial la resta de condicions, com pot ésser, la ubicació, les mides o els horaris.

Així doncs, la regulació de les condicions i característiques de les instal·lacions de les terrasses hauran de ser les previstes en la normativa indicada.

## **ÀMBIT I OBJECTE DE LA MODIFICACIÓ DEL PLA D'USOS**

L'àmbit d'aplicació de la modificació puntual del Pla Especial d'Usos es circumscriu, per tant, a l'àmbit de la concessió administrativa atorgada per la Generalitat de Catalunya en data 20/06/1990 a la societat Vila Olímpica SA per a la construcció i explotació del Port Olímpic, a la que ja s'ha fet referència.

Aquest àmbit s'inclou dins el Port Olímpic de Barcelona i té una superfície de 82.856'32 m<sup>2</sup> (8'28 Ha).

En base a l'anàlisi de l'estat actual de les activitats al Port Olímpic i la seva afectació sobre l'espai públic es fa necessària una revisió de la regulació normativa establerta en el Pla Especial d'Usos amb els següents objectius:

- a. Actuar sobre els problemes de seguretat dels locals de concurrència pública i les seves terrasses en relació a l'espai públic que ocupen.
- b. Adaptar la regulació de les terrasses a la normativa genèrica de la ciutat.
- c. Donar coherència a les diferents regulacions que incideixen sobre la formalització de les terrasses.

## **MARC NORMATIU**

La modificació del Pla Especial d'Usos del Port Olímpic de Barcelona, com a instrument urbanístic, es redactarà com a desenvolupament de les previsions sobre règim d'usos del Pla general Metropolità i les previsions de l'article 67 de la Carta Municipal de Barcelona i la el Decret Llei 1/2010 de refosa de la Llei d'Urbanisme, i es fonamenta en el que estableixen les següents normatives :

- Article 37 de la Llei 5/1998, de 17 d'abril de Ports de Catalunya
- El Decret 258/2003, de 21 d'octubre, d'aprovació del reglament de desenvolupament de la Llei 5/1998

- Llei 11/2009, de 6 de juliol, de regulació administrativa dels espectacles públics i les activitats recreatives
- Decret 112/2010, de 31 d'agost, que aprova el Reglament d'espectacles públics i activitats recreatives.
- Ordenança municipal d'Activitats i dels establiments de concurrència pública de Barcelona
- Ordenança municipal d'ús de les vies i els espais públics de Barcelona.
- Ordenança de les Terrasses de Barcelona.
- Reglament particular de policia, gestió i explotació del Port Olímpic de Barcelona.

## **ANÀLISI DE L'ESTAT ACTUAL**

Pel que fa a l'àmbit d'aplicació d'aquesta modificació puntual, es tracta d'un entorn situat en dues plataformes diferenciades, per una banda la dels molls i per l'altra la del passeig marítim. La cota inferior és la que acull la major part de l'activitat de concurrència pública alhora que es relaciona directament amb el mar i els seus embarcadors i amb totes les dinàmiques pròpies d'un port esportiu, mentre que la cota superior (cota 7,30) resulta coincident amb la dels vials circumdants, el propi Passeig Marítim i el carrer de la Marina.

La disposició dels locals es basa en tres molls amb característiques diferenciades:

### **MOLL DE LA MARINA.**

Consta de 15 locals situats a la cota inferior.

### **MOLL DE MESTRAL.**

Consta de 44 locals situats a la cota inferior. Per la part posterior tenen una galeria dels serveis que els connecta transversalment. Per la façana principal disposen d'un espai per a la ubicació d'una terrassa a l'aire lliure, separada per una franja de vial de 3,20 m d'amplada.



## MOLL DE GREGAL.

Consta de 32 locals a la cota inferior, amb els corresponents espais de terrassa deixant una franja de 3,20 m d'amplada, i uns magatzems a la part posterior. Els locals d'aquest moll connecten també amb la cota superior, mitjançant sis edificacions aïllades.

La connexió del conjunt d'activitats que es desenvolupen a la cota inferior del recinte del Port Olímpic connecten amb la cota superior a través d'una rampa per a vehicles que arrenca des del c/Marina, i a través de diversos nuclis de comunicació vertical per a vianants situats al llarg del moll de Mestral i de Gregal.

## **CARACTERÍSTIQUES DE L'ORDENACIÓ ACTUAL DE LES ACTIVITATS DE CONCURRÈNCIA PÚBLICA**

Les activitats de concurrència pública ubicades dins l'àmbit del Port Olímpic es situen en locals de forma rectangular, amb tres de les façanes interiors i una façana principal que dona a l'exterior, en àmbits qualificats com a *"Accessos, vials, passeig marítims i altres elements d'aprofitament i ús públic per a vianants."*

Es tracta de locals que en la majoria de casos tenen una amplada propera als 6,25 m, però que en alguns casos poden arribar als 10,70 m. La llargada dels locals és de 14 m en el cas del Moll de Mestral, i de 18,25 m i 3 m d'espai porxat en façana en el cas del Moll de Gregal.

Les activitats de concurrència pública disposen d'un espai addicional situat davant de la façana principal per a la disposició de terrasses.

La posició de les terrasses, i la formalització que tenen actualment en base a tancaments prefabricats perimetrals, generen uns espais corredor de 3,20 m d'amplada i que varien entre els 24,40 m i els 59,45 m de llargada.

## **LES ACTIVITATS DE CONCURRÈNCIA PÚBLICA A L'ÀMBIT DEL PORT OLÍMPIC**

Per a l'anàlisi i diagnosi de la situació actual s'han utilitzat les dades existents en les bases de dades del districte de Sant Martí a data de 2016.

La situació actual dels diferents molls del port mostra diferències sensibles pel que fa als tipus d'activitats de concurrència pública que s'hi desenvolupen. El Moll de Gregal té la totalitat dels seus locals destinats a activitats de restauració, mentre que en el Moll de Mestral hi trobem una major diversitat d'establiments.

En aquest Moll de Mestral, un 32% de les llicències estan destinades a activitats de restauració. La resta es reparteixen entre un 44% d'establiments d'activitats musicals i un 24% que disposen de doble llicència, musical i de restauració.

## **SOBRE EL CONJUNT DE L'ÀMBIT DEL PORT OLÍMPIC**

El Port Olímpic, tal i com s'ha descrit anteriorment, presenta unes característiques, tant per la seva ubicació en relació al passeig Marítim com a la pròpia ubicació de l'activitat de concurrència pública, que fan necessari un anàlisi detallat de les conseqüències i l'impacte que té en l'entorn i en les pròpies dinàmiques que hi tenen lloc.

En aquesta línia, s'estan realitzant una sèrie de simulacions virtuals, a càrrec del Servei de Prevenició, Extinció d'Incendis i Salvament, de l'ajuntament de Barcelona, per tal d'avaluar una possible evacuació del conjunt, per tal d'extreure conclusions sobre la incidència de l'ordenació actual de les terrasses, i proposant noves distribucions que permetin obtenir millors resultats en un hipotètic desallotjament del Port.

## **SOBRE L'ORDENACIÓ ACTUAL DE LES TERRASSES**

Si analitzem les determinacions del "*Código Técnico de la Edificación*", (en endavant CTE), concretament el "*Documento Básico SI Seguridad en caso de incendio*", (en endavant DB-SI),

observem que per a poder realitzar correctament la evacuació d'un edifici o local cal dirigir als seus ocupants a un espai exterior segur.

Preocupa especialment la disposició actual de les terrasses, en cas de necessitat d'evacuació dels locals, perquè el passadís que generen les dues façanes dels establiments (la del propi local i la de la terrassa) difícilment pot assimilar-se a un espai d'aquestes característiques, malgrat formar part del sistema d'accessos públics del port. Per aquest motiu s'està analitzant si el corredor del port Olímpic incompleix les condicions previstes legalment.

## **INFORME AMBIENTAL**

L'avaluació ambiental de Plans i Programes ve regulada per la legislació urbanística catalana (DL 1/2010; modificat per la Llei 3/2012; i el seu Reglament, D 305/2006, de 18 de juliol), en desenvolupament de la Directiva europea 2001/42/CE, sobre avaluació ambiental de plans i programes.

D'acord amb aquesta legislació la modificació puntual del Pla especial d'usos del Port Olímpic, al tractar-se d'un planejament derivat de caràcter sectorial i que no té incidència en el sòl no urbanitzable, no entra dins els supòsits obligatoris d'avaluació ambiental estratègica ni tampoc els d'avaluació d'impacte ambiental que es reserva a l'execució d'obres.

En el present document no resulta procedent l'avaluació ambiental. Amb tot, val a dir que la regulació que conté el present Pla especial millora les condicions de la qualitat ambiental del medi urbà on actua.

Es tracta d'una regulació que precisament té com a objectiu el de permetre l'equilibri i la millora de la funcionalitat dels espais lliures de la ciutat, la qual cosa es planteja com una millora de la realitat existent i de la seva evolució i no com un plantejament estratègic de canvi de model que pugui afectar negativament les condicions ambientals del medi.

## **INFORME DE SOSTENIBILITAT ECONÒMICA**

A l'article 69.1 de la TRLLU "Determinacions i documentació dels plans especials urbanístics" s'especifica que:

1. Els plans especials urbanístics contenen les determinacions que exigeixen el planejament territorial o urbanístic corresponent o, **a manca d'aquest, les pròpies de llur naturalesa i llur finalitat, degudament justificades i desenvolupades en els estudis, els plànols, les normes i els catàlegs que escaiguin.**

**A l'article 92.2 del decret 305/2006, de 18 de juliol, pel qual s'aprova el Reglament de la llei d'urbanisme es determina** que els plans especials urbanístics no previstos pel pla d'ordenació urbanística municipal han de justificar la necessitat de llur formulació i llur compatibilitat amb el planejament urbanístic general. A aquests efectes, es consideren compatibles amb el planejament urbanístic general, i no requereixen la seva modificació prèvia:

*a) Els plans especials urbanístics que estableixin determinacions de protecció del patrimoni cultural, del paisatge i dels valors ambientals concurrents, o que estableixin les limitacions d'usos necessàries per ordenar la incidència i els efectes urbanístics, ambientals i sobre el patrimoni urbà que les activitats produeixen sobre el territori, sempre que no alterin els usos principals establerts pel planejament general.*

La llei d'urbanisme determina que els instruments que han de contemplar un estudi econòmic són: els plans d'ordenació urbanística municipal que han de considerar únicament un informe de sostenibilitat econòmica (art. 59.3,d), no així els programes d'actuació urbanística municipal (art. 61.1,d) o els plans parcials urbanístics (art. 66.1,d) on es considera necessari realitzar **una avaluació econòmica justificant la seva viabilitat i un informe de sostenibilitat econòmica que ponderi l'impacte de les actuacions previstes en les finances públiques de les administracions responsables de la implantació i el manteniment de les infraestructures i de la implantació i prestació dels serveis necessaris.** Als plans de millora urbana se'ls apliquen les mateixes prescripcions que als plans parcials exceptuant en el que respecta a les cessions de sistemes.

Per als plans especials no s'especifica que hagin d'incorporar una avaluació econòmica o un informe de sostenibilitat econòmica i s'entén per tant que en funció del tipus de pla tindria sentit o no realitzar-lo. Els objectius generals del present PE tenen a veure principalment amb assolir una millora dels usos i les activitats de concurrència pública existents, i la preservació de la seguretat i de la qualitat de l'espai públic.

D'aquesta forma el Pla estableix la substitució d'elements fixes per a les terrasses per elements i mobiliari no permanent. (zones específiques de regulació). Dintre d'aquestes zones el PE no delimita cap polígon d'actuació urbanística i no s'especificuen de forma directa beneficis o

càrregues relacionades amb indemnitzacions, expropiacions, afectacions, costos d'urbanització o qualsevol altra càrrega. Per tant, no hi ha cap element que justifiqui l'elaboració d'una avaluació econòmica.

La posada en marxa del conjunt d'actuacions per a la gestió del Pla d'usos representarà unes despeses per a l'administració que no superaran les ja establertes en la seva gestió actual. La capacitat tècnica i econòmica de l'Ajuntament de Barcelona resulta suficient per a fer front a aquestes noves exigències.

BBC  
BN