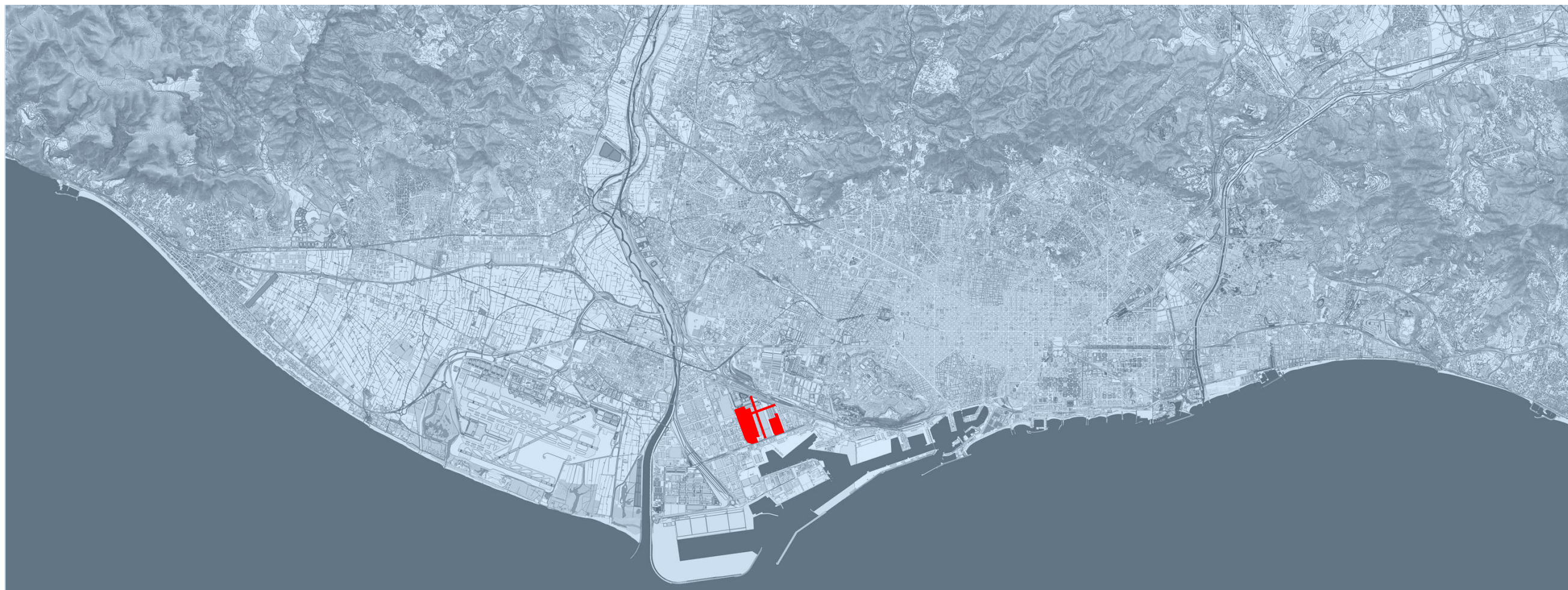


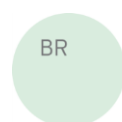


BARCELONA  
REGIONAL  
AGÈNCIA  
DESENVOLUPAMENT  
URBÀ



**MODIFICACIÓ DEL PLA DE MILLORA URBANA DEL SECTOR BZ I ESTRUCTURACIÓ DE LA VIALITAT INTERIOR DE L'ILLA DE L'EMPLAÇAMENT, AL POLÍGON DE LA ZONA FRANCA.**

Barcelona octubre 2018



CLIENT

---



REDACCIÓ

---



CARRER 60, 25-27.  
EDIFICI Z, PLANTA 2  
SECTOR A, ZONA FRANCA  
08040 BARCELONA  
T 932 237 400  
F 932 237 414

[www.bcnregional.com](http://www.bcnregional.com)  
[br@bcnregional.com](mailto:br@bcnregional.com)

COORDINACIÓ

---

Erick Valdez, *Cap de Planejament i Territori*

COL-LABORACIÓ

---

Enric Escribà, *arquitecte*

Roser Jonàs, *estudiant d'arquitectura*

i l'equip tècnic i administratiu de Barcelona Regional

© 2018, BARCELONA REGIONAL

Cap part d'aquesta publicació, incloent-hi el disseny general i la coberta, no pot ser copiada, reproduïda, distribuïda, transformada, emmagatzemada o transmesa de cap manera ni per cap mitjà, tant si és elèctric com químic, mecànic, òptic, de gravació, de fotocòpia o per altres mètodes, sense l'autorització prèvia per escrit dels titulars de la seva propietat intel·lectual.



**ÍNDEX**

<b>1. INTRODUCCIÓ .....</b>	<b>1</b>	<b>6. AVALUACIÓ ECONÒMICA I FINANCERA .....</b>	<b>17</b>
<b>2. MEMÒRIA INFORMATIVA .....</b>	<b>1</b>	<b>7. COMPROMISOS D'URBANITZACIÓ .....</b>	<b>17</b>
2.1. Iniciativa i justificació de la conveniència .....	1	<b>8. DOCUMENTACIÓ GRÀFICA.....</b>	<b>19</b>
2.2. Situació, àmbit, superfície i estat actual.....	1	<b>9. ANNEX I . SERVEIS AFECTATS I REURBANITZACIÓ .....</b>	<b>21</b>
2.3. Objecte, caràcter i finalitat.....	2	<b>10. ANNEX II . ESTUDI JUSTIFICATIU DEL COMPLIMENT DE LES SERVITUDS</b>	<b>23</b>
2.4. Marc legal.....	3	<b>AERONÀUTIQUES .....</b>	<b>23</b>
2.5. Estructura de la propietat .....	3		
2.6. Planejament vigent.....	3		
<b>3. MEMÒRIA DE LA PROPOSTA I JUSTIFICACIÓ.....</b>	<b>5</b>		
3.1. Proposta d'ordenació .....	5		
3.1.1. L'estructura general.....	6		
3.1.2. Configuració de la xarxa viària i l'accessibilitat .....	6		
3.1.3. Delimitació d'unitats d'edificació per implementar l'activitat industrial .....	7		
3.1.4. Ajustos cartogràfics i sobre la delimitació de l'àmbit .....	8		
3.1.5. Els paràmetres urbanístics .....	9		
3.1.6. La definició de la urbanització amb el objectiu de garantir serveis necessaris .....	10		
3.2. Justificació de l'ajust d'espais lliures.....	10		
3.3. Justificació jurídica del pla de millora urbana .....	11		
3.4. Servituds aeronàutiques .....	11		
<b>4. NORMATIVA.....</b>	<b>12</b>		
Capítol 1. DISPOSICIONS DE CARÀCTER GENERAL .....	12		
Article 1. Àmbit .....	12		
Article 2. Vigència i revisió.....	12		
Article 3. Marc Legal.....	12		
Article 4. Contingut: .....	12		
Article 5. Obligatorietat: .....	13		
Article 6. Infraestructures i xarxes de serveis: .....	13		
Capítol 2. REGULACIÓ .....	13		
Capítol 3. 13			
Article 7. Qualificació del sòl: .....	13		
Article 8. Regulació xarxa viària i d'aparcament (clau 5).....	13		
Article 9. Regulació dels sistemes de parcs i jardins urbans de nova creació de caràcter local (clau 6b) .....	13		
Article 10. Regulació de la zona Industrial (clau 22a).....	13		
Article 11. Vialitat privada: .....	14		
Article 12. Unitats d'edificació i parcel·lació: .....	14		
Article 13. Ordenació del volum edificable: .....	14		
Article 14. Paràmetres reguladors:.....	14		
Article 15. Previsió d'aparcaments:.....	15		
Article 16. Usos permesos:.....	15		
Capítol 4. EXECUCIÓ DEL PLA: .....	15		
Article 17. Etapes d'execució:.....	15		
Capítol 5. servituds aeronàutiques: .....	15		
Article 18. Servituds aeronàutiques: .....	15		
DISPOSICIÓ TRANSITÒRIA .....	16		
<b>5. GESTIÓ I PLA D'ETAPES.....</b>	<b>17</b>		





## 1. INTRODUCCIÓ

L'objectiu de la present modificació del Pla de Millora Urbana del Sector BZ, és el d'ajustar alguns dels seus paràmetres i condicions urbanístiques per a facilitar la implantació d'empreses, que per les seves característiques, requereixen superfícies de sòl més grans de les que el pla actual preveu, definir una estructura viària que ajudi al futur desenvolupament de l'illa de l'emplaçament i permetre la construcció d'una subestació elèctrica que ha de donar servei principalment al barri de la Marina de la Zona Franca.

L'àmbit on s'ubica la plataforma BZ està situat dins el Polígon industrial de la Zona Franca, constituït cap als anys 50 amb una superfície de més de 600 ha. És una de les àrees productives més grans de Catalunya. Des de la localització de la SEAT S.A., fins als nostres dies, el Polígon de la Zona Franca en el terme municipal de Barcelona ha acollit indústries, magatzems i serveis duaners, on el sòl industrial era més aviat escàs. Igualment va esdevenir la destinació dels trasllats forçats d'importantes empreses industrials per la pressió urbanística en àrees urbanes centrals des dels anys 70.

Té una centralitat única fruit de la proximitat al port, a l'aeroport i a les principals connexions viàries internacionals, que permet donar resposta a una demanda creixent d'espais logístics i que posa de manifest el caràcter estratègic d'aquesta peça en l'entorn metropolità.

El Polígon és propietat del Consorci de la Zona Franca que el gestiona en règim de lloguer de llarga durada per part de les empreses instal·lades.

En anys recents l'alliberament d'una part dels terrenys de l'empresa SEAT que ja no utilitzava, va incentivar el desenvolupament del Pla Especial de la façana de la Ronda Litoral del Parc Logístic de la Zona Franca aprovat el 2001 i del Pla de Millora Urbana del sector BZ aprovat l'any 2011, **objecte de la present modificació de planejament.**

Per a la redacció del PMU del BZ es va tenir en compte la hipòtesi de treball desenvolupada des del Consorci de la Zona Franca, per atreure empreses intensives en tecnologia i coneixement, amb l'objectiu de consolidar la renovació dels teixits industrials tradicionals. Es va formular un projecte econòmic pels terrenys alliberats que pivotava sobre tres eixos econòmics: alimentació, tecnologia i cultura, amb el nom de Barcelona Zona Innovació. Amb els paràmetres urbanístics i la proposta d'ordenació general es van urbanitzar els principals carrers del sector.

Els principals motius que fan necessari la realització d'ajustos a la plataforma definida pel PMU del BZ l'any 2011, són el següents:

- Primer, la gran expansió que ha tingut el Port de Barcelona, entre altres factors amb l'entrada en funcionament de la nova terminal BEST del Moll Prat i la gran projecció de creixement tant de terminals portuàries com pel potencial que es generarà amb la construcció dels nous accessos viaris i ferroviaris i les noves terminals. Aquests fets situen el BZ com un espai estratègic i atractiu per a operadors que requereixen grans peces de sòl per a implantar els seus respectius centres de distribució. En aquest sentit com a

previsió d'aquesta ampliació de les activitats logístiques del Port, la societat gestora de la ZAL del port de Barcelona, Centro Intermodal de Logística, S.A. (CILSA), va guanyar l'any 2015, mitjançant una subhasta pública, l'arrendament de pràcticament tot l'àmbit del BZ2, exceptuant una part que es destinarà a la construcció d'una subestació elèctrica, i posteriorment el mateix any, arrenda una part important de les parcel·les del BZ1.

- Segon, El Consorci de la Zona Franca de Barcelona s'ha marcat com a objectiu ajudar a petites i mitjanes empreses. En aquest sentit, la part del BZ 1 que dóna façana al carrer A té un gran potencial per a la implantació d'aquest tipus d'empreses, per la seva situació en relació a les grans infraestructures de l'entorn (Port i aeroport) i en estar enfront d'una de les futures estacions de metro de la línia 10.
- Tercer, com a conseqüència dels canvis proposats, una part dels vials interns del BZ1 es veu afectada, en aquest sentit es fa una previsió de reestructuració per millorar en el futur la mobilitat i donar més permeabilitat a tota l'illa, una vegada s'hagin alliberat els terrenys que actualment es troben en ús.

## 2. MEMÒRIA INFORMATIVA

### 2.1. Iniciativa i justificació de la conveniència

La iniciativa d'aquesta modificació de Pla de Millora Urbana és del Consorci de la Zona Franca de Barcelona, propietària dels terrenys inclosos a l'àmbit, i es presenta davant l'ajuntament de Barcelona per tal que procedeixi a la seva tramitació, de conformitat amb el que disposa l'art. 101.1 del Decret Legislatiu 1/2010, de 3 d'agost pel qual s'aprova el text refós de la Llei d'urbanisme.

Els ajustos plantejats en la present modificació ajudaran entre altres coses a:

- Potenciar petites i mitjanes empreses, creant una important oferta laboral de qualitat.
- L'expansió del Port de Barcelona facilitant la implantació d'operadors del món de la logística i distribució relacionats amb el seu desenvolupament, que necessiten grans superfícies de sòl, empreses, que generen també molts llocs de treball directes i indirectes.
- La implantació d'una instal·lació elèctrica per a donar servei principalment al sector de la Marina de la Zona Franca i en el futur a altres demandes que es generin a l'entorn.

### 2.2. Situació, àmbit, superfície i estat actual

El BZ es troba dins del Polígon de la Zona Franca en sòls que antigament ocupava la SEAT. El Pla vigent delimita dos sub àmbits (BZ-1 i BZ-2) i aquesta modificació de PMU incorpora un tercer amb l'objectiu de garantir en el futur, uns vials que permetin millorar la mobilitat, una vegada la SEAT alliberi aquests sòls.

L'àmbit s'ha adaptat respecte del PMU vigent, considerant la cartografia oficial (ETR89). La nova delimitació considerant els tres sub àmbits abasta una superfície de **51,45 ha (514.542 m<sup>2</sup>)**.

**El Sub àmbit BZ-1** té una superfície de 32,8 ha (328.021 m<sup>2</sup>) i està delimitat:

- Al sud-est per el carrer A
- Al sud-oest per el carrer 3
- Al nord-oest per la Av. 3era del Parc Logístic
- Al Nord-est per la fabrica SEAT

**El Sub àmbit BZ-2** té una superfície de 13,39 ha (133.933 m<sup>2</sup>) i està delimitat:

- Al sud-est per el carrer A
- Al sud-oest la fabrica SEAT
- Al nord-oest per el Parc Logístic
- Al Nord-est per el carrer 2

Aquests dos sub àmbits estan totalment urbanitzats i compten amb tots els serveis.

**El tercer Subàmbit** té una superfície de 5,2 ha (52.589 m<sup>2</sup>), delimita uns terrenys que es destinaran a vialitat interior de l'illa industrial per a prolongar el carrer E des del carrer 3 fins a l'avinguda del Parc Logístic i el carrer 25, des de la mateixa avinguda fins al carrer A.

Imatge 1: Situació dels tres sub-àmbits



Font: © Barcelona Regional

### 2.3. Objecte, caràcter i finalitat

Els objectius de la present modificació del PMU del BZ són els següents:

- L'ajust dels sub-àmbits que el conformen **el BZ-1**, el **BZ-2** i delimitació del nou sub àmbit, destinat a uns futurs vials que ajudaran a millorar la connexió entre els carrers 2 i 3 i l'avinguda del Parc Logístic amb el carrer A.
- La redefinició de les unitats d'edificació, per permetre la instal·lació de les activitats previstes.
- Adaptació de la mobilitat considerant la nova estructura viària i l'accessibilitat a l'àmbit.
- Modificació de la urbanització existent per dotar dels serveis necessaris per al desenvolupament del sector.
- L'adequació dels gàlibs de l'edificació, en coherència amb els paràmetres del Pla Parcial del Polígon de la Zona Franca, amb la finalitat de facilitar la implantació de les activitats i infraestructures previstes.



## 2.4. Marc legal

La present modificació de Pla de Millora Urbana s'ajusta a les finalitats específiques d'aquest tipus de plans definides al Decret legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei d'urbanisme, i al Decret 305/2006, de 18 de juliol, pel qual s'aprova el Reglament de la Llei d'Urbanisme.

Les determinacions urbanístiques que afecten a l'àmbit d'aquest PMU, són les establertes per les vigents normes urbanístiques del Pla General Metropolità de Barcelona i pel "Pla Parcial d'Ordenació del Polígon Industrial del Consorci de la Zona Franca de Barcelona", aprovat definitivament el 16 de febrer de 1968.

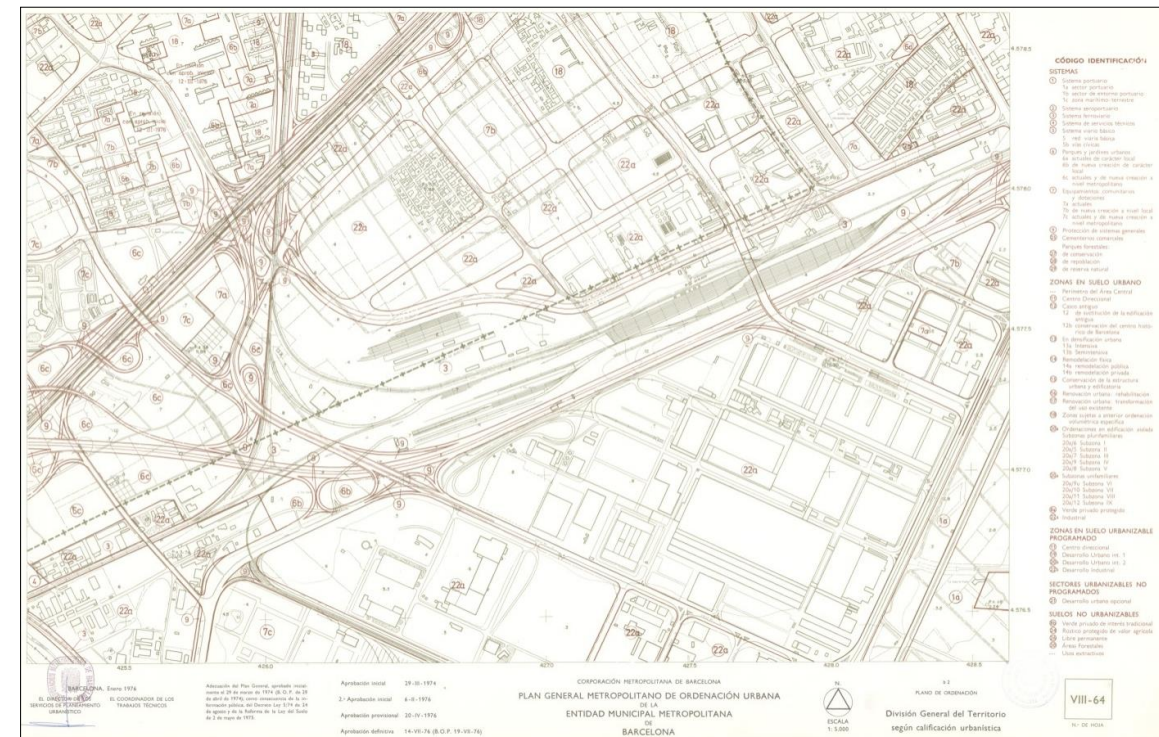
## 2.5. Estructura de la propietat

La totalitat dels sòls compresos en els tres sub-àmbits, són propietat del Consorci de la Zona Franca de Barcelona amb seu social al carrer 60, no.19, sector A del Polígon Industrial de la Zona Franca de Barcelona (08040 Barcelona).

## 2.6. Planejament vigent

La modificació del Pla de Millora Urbana proposada està dins el marc urbanístic del **Pla General Metropolità**, aprovat definitivament el 14 de juliol de 1976.

Imatge 2: Pla General Metropolità d'ordenació urbana de l'Entitat municipal Metropolitana de Barcelona



Font: © Ajuntament de Barcelona

El PGM qualifica el sòl d'industrial clau 22a. Regulat pels articles 348-352 de les NN.UU. A l'article 349.1. esmenta que:

*“Els tipus d'ordenació de la zona industrial que compti amb Pla Parcial aprovat definitivament amb anterioritat a l'entrada en vigor d'aquest Pla General ha de ser l'establert a l'indicat Pla Parcial o, si no n'hi ha, segons alineacions de vial.”*

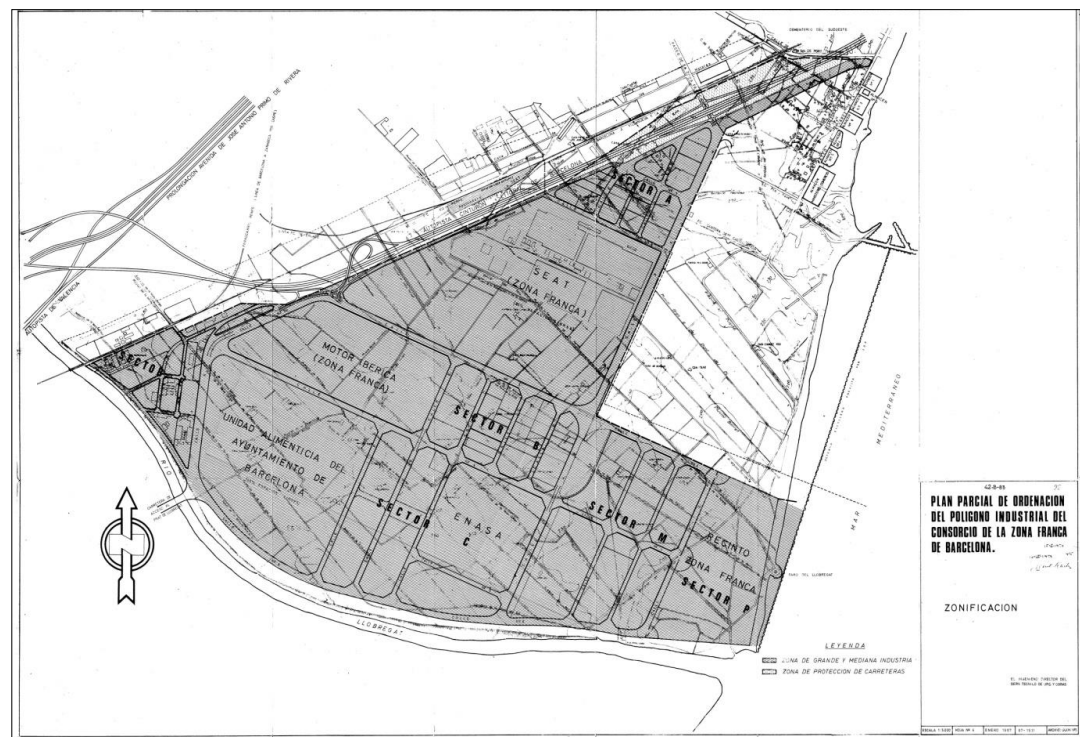
En aquest cas i a l'existir el **Pla Parcial d'Ordenació del Polígon Industrial del Consorci de la Zona Franca de Barcelona**, aprovat definitivament el 16 de febrer de 1968. Resta vigent i per tant és la figura urbanística que regula l'àmbit que ens ocupa.

Aquest Pla responia a la necessitat d'urbanitzar els terrenys de la Zona Franca de Barcelona, per tal de permetre la instal·lació d'indústries, magatzems i serveis de duana. Delimita un àmbit, deixant fora els terrenys del port interior de la Zona Franca.

Les ordenances incloses en el Pla Parcial defineixen, la urbanització i regulen l'ordenació dels terrenys compresos en el polígon industrial del Consorci de la Zona Franca de Barcelona, així com els usos i les condicions d'edificació. Defineix els sectors A, B, C, E, M i P, i les parcel·les de MOTOR IBERICA, la Unitat Alimentària de l'Ajuntament de Barcelona (actualment

MERCABARNA) i la SEAT. Per aquesta última, la memòria del Pla Parcial a l'Apartat VIII.4a. preveu uns espais lliures del vint per cent de la seva superfície.

Imatge 3: Pla Parcial d'Ordenació del Polígon Industrial del Consorci de la Zona Franca de Barcelona



Font: © Ajuntament de Barcelona

Per altra banda, i tot i no afectar directament l'àmbit d'aquesta modificació del Pla de Millora Urbana, és convenient fer referència a la transformació urbanística dels terrenys que limiten al nord de l'Àmbit. Aquesta transformació és, el "Pla Especial de la façana de la Ronda Litoral del Parc Logístic de la Zona Franca", aprovat definitivament el 24 d'octubre de 2001.

La seva finalitat és reordenar la vialitat per a la protecció de vies de comunicació (Ronda Litoral) i concretar les determinacions urbanístiques del Parc Logístic de la Zona Franca, als efectes d'adequar els diferents paràmetres urbanístics a les necessitats de les activitats i usos logístics que cal albergar.

És important aquesta referència, ja que en ser la primera transformació d'aquesta gran illa ocupada per l'empresa SEAT, és on es defineix una primera estructura urbana i uns usos que van condicionar l'ordenació d'aquest Pla.

Imatge 4: Pla Especial de la façana Ronda Litoral del Parc Logístic de la Zona Franca. Zonificació illes resultants.

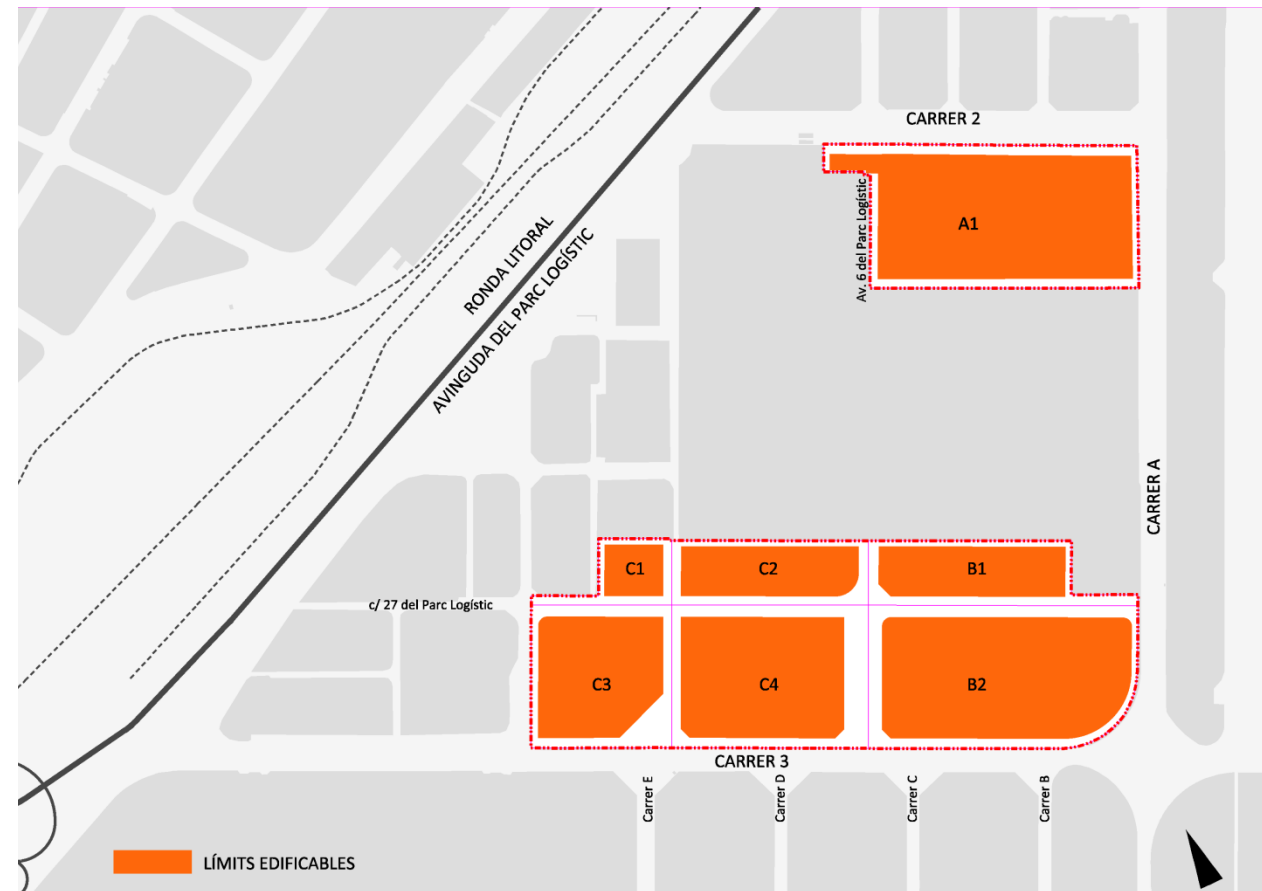


Font: © Ajuntament de Barcelona

Finalment, el Pla de millora urbana del sector BZ vigent, que el present pla modifica, amb caràcter substitutori, delimita els dos sub àmbits que ja hem fet referència, el BZ-1 i el BZ-2 i en determina i defineix els seus paràmetres urbanístics així com les unitats d'edificació, l'estructura viària i la urbanització general, segons el següent esquema:



Imatge 5: Pla de Millora Urbana del sector BZ. Unitats d'edificació. PMU vigent



Font: © Barcelona Regional

Els paràmetres urbanístics de les unitats d'edificació són els següents, corresponents a la seva qualificació urbanística de zona industrial clau 22a, regulat segons l'article 350 de les Normes urbanístiques del PGM.

Per a cada unitat d'edificació del BZ-1, es determina l'alineació dels edificis respecte de la xarxa viària general, així com el percentatge d'ocupació. En el sub àmbit BZ-2 es regula l'ocupació màxima.

Al següent quadre s'exposa de manera detallada la distribució de superfícies i sostre per a cadascuna de les unitats.

Quadre de superfícies i sostre del PMU vigent

UNITAT D'EDIFICACIÓ	CLAU	SUP. SÒL	OCUPACIÓ MÀX. 70%	SOSTRE 2m <sup>2</sup> st./m <sup>2</sup> sòl
<b>Sub Àmbit BZ-1</b>				
B1	22a	38.739,00 m <sup>2</sup>	27.117,30 m <sup>2</sup>	77.478 m <sup>2</sup>
B2	22a	104.086,00 m <sup>2</sup>	72.860,20 m <sup>2</sup>	208.172 m <sup>2</sup>
C1	22a	15.305,00 m <sup>2</sup>	10.713,50 m <sup>2</sup>	30.610 m <sup>2</sup>
C2	22a	35.437,00 m <sup>2</sup>	24.805,90 m <sup>2</sup>	70.874 m <sup>2</sup>
C3	22a	56.377,00 m <sup>2</sup>	39.463,90 m <sup>2</sup>	112.754 m <sup>2</sup>
C4	22a	78.600,00 m <sup>2</sup>	55.020,00 m <sup>2</sup>	157.200 m <sup>2</sup>
<b>Sub-total</b>		<b>328.544 m<sup>2</sup></b>	<b>229.980,80 m<sup>2</sup></b>	<b>657.088 m<sup>2</sup></b>
<b>Sub Àmbit BZ-2</b>				
A1	22a	110.878,00 m <sup>2</sup>	77.614,60 m <sup>2</sup>	221.756 m <sup>2</sup>
<b>Sub-total</b>		<b>110.878 m<sup>2</sup></b>	<b>77.614,60 m<sup>2</sup></b>	<b>221.756 m<sup>2</sup></b>
<b>TOTAL</b>		<b>439.422 m<sup>2</sup></b>	<b>307.595,40 m<sup>2</sup></b>	<b>878.844 m<sup>2</sup></b>

### 3. MEMÒRIA DE LA PROPOSTA I JUSTIFICACIÓ

#### 3.1. Proposta d'ordenació

Al sub àmbit **BZ-1**, es contempla la redefinició de les unitats d'edificació actuals, l'ordenació volumètrica i la urbanització dels espais interiors privats per a dotar dels serveis adequats a la nova configuració. La present modificació crea una nova unitat d'edificació fusionant la unitat C2 i part de les B1, B2 i C4 del PMU vigent.

Al sub àmbit **BZ-2**, es manté la unitat d'edificació actual, ja que la urbanització dels espais privats depèn dels projectes específics de les empreses que s'implantin i per la seva configuració, la connexió a vials públics està garantida. En tot cas per millorar l'accessibilitat des del carrer 2, s'ajusta la zona verda i el viari que el PMU vigent va definir, reduint de dos a un únic accés en l'encreuament entre el carrer 2 i la 62 on es proposa la construcció d'una nova rotonda que ajudarà a millorar la circulació. Concentrar l'accés en un únic punt ajudarà també al fet que la zona verda no quedi tan fragmentada.

La proposta contempla també l'ajust dels gàlils de l'edificació previstos en el front del carrer 2, passant-los dels 17 m actuals, als 10 m que preveu la normativa de la Zona Franca. Aquest ajust facilitarà per un costat la implantació de la subestació elèctrica i per un altre donarà més flexibilitat en el desenvolupament de les activitats.

El **tercer sub àmbit** s'incorpora a aquesta modificació de PMU per tal de garantir en un futur uns vials interiors de la zona 22a que ajudaran a millorar la mobilitat del polígon de la Zona Franca. La prolongació del carrer E ajudarà a connectar el carrer 3 amb l'avinguda del Parc Logístic facilitant la relació amb l'av. Joan Carles I. L'obertura del carrer 25 garantirà un nou eix transversal des de l'avinguda del Parc Logístic fins al carrer A, relacionant d'aquesta forma les estacions de metro de Parc logístic i la futura de la Línia 10 sobre el carrer A.

Seguint els objectius bàsics del Pla, la proposta desenvolupa els següents punts:

- Definició de l'estructura general.
- Configuració de la xarxa viària i l'accessibilitat.
- Delimitació d'unitats d'edificació per implementar l'activitat industrial.
- Definició dels paràmetres urbanístics.
- L'ajust dels espais lliures, per permetre el nou accés al sub àmbit BZ2.
- Ajust de la urbanització amb l'objectiu de garantir serveis necessaris.

### 3.1.1. L'estructura general

Està definida per uns eixos viaris generals que delimiten unes unitats d'edificació, que posteriorment es poden subdividir mitjançant, vials de servei, en lots edificables.

### 3.1.2. Configuració de la xarxa viària i l'accessibilitat

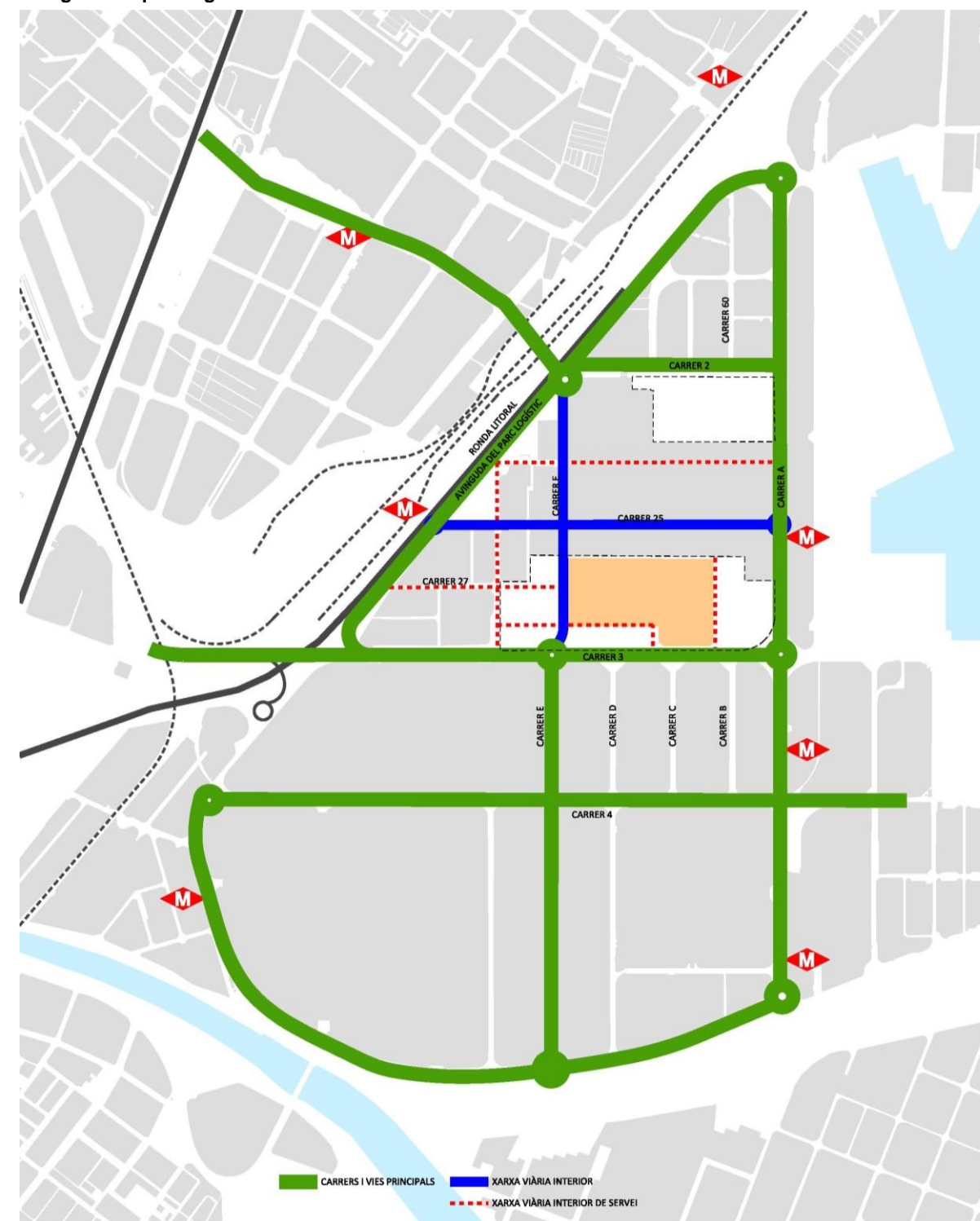
El BZ està situat dins una peça triangular de 158 ha, delimitada per l'avinguda del Parc Logístic, el carrer A i els carrers 2 i 3. El carrer 3 i el carrer A, formen l'estructura general viària de primer ordre i el carrer 2 l'estructura de carrers de segon ordre.

La possible obertura del carrer E, en el moment que s'alliberin els terrenys ocupats per la SEAT, ajudarà a millorar la comunicació de la ZAL, el Polígon Pratenc, Mercabarna i la NISSAN.

A un nivell local el subsector BZ-1 queda servit pels dos trams del carrer 27 que el connecten amb Parc logístic, el carrer A i un carrer paral·lel al carrer 3. El BZ-2 se serveix directament des del carrer A i el carrer 2.

La funció de connexió transversal del carrer 27 prevista en el planejament actual, quedarà garantida, en el futur amb el perllongament del carrer 25. La seva posició central entre els carrers 2 i 3 i la relació amb les dues estacions de metro ubicades sobre l'avinguda del Parc Logístic i el carrer A, podrà esdevenir un vial que ajudarà a estructurar i donar servei a les activitats que es generin en el futur sobre aquesta gran illa.

Imatge 6: Esquema general de la xarxa viària



Font: © Barcelona Regional

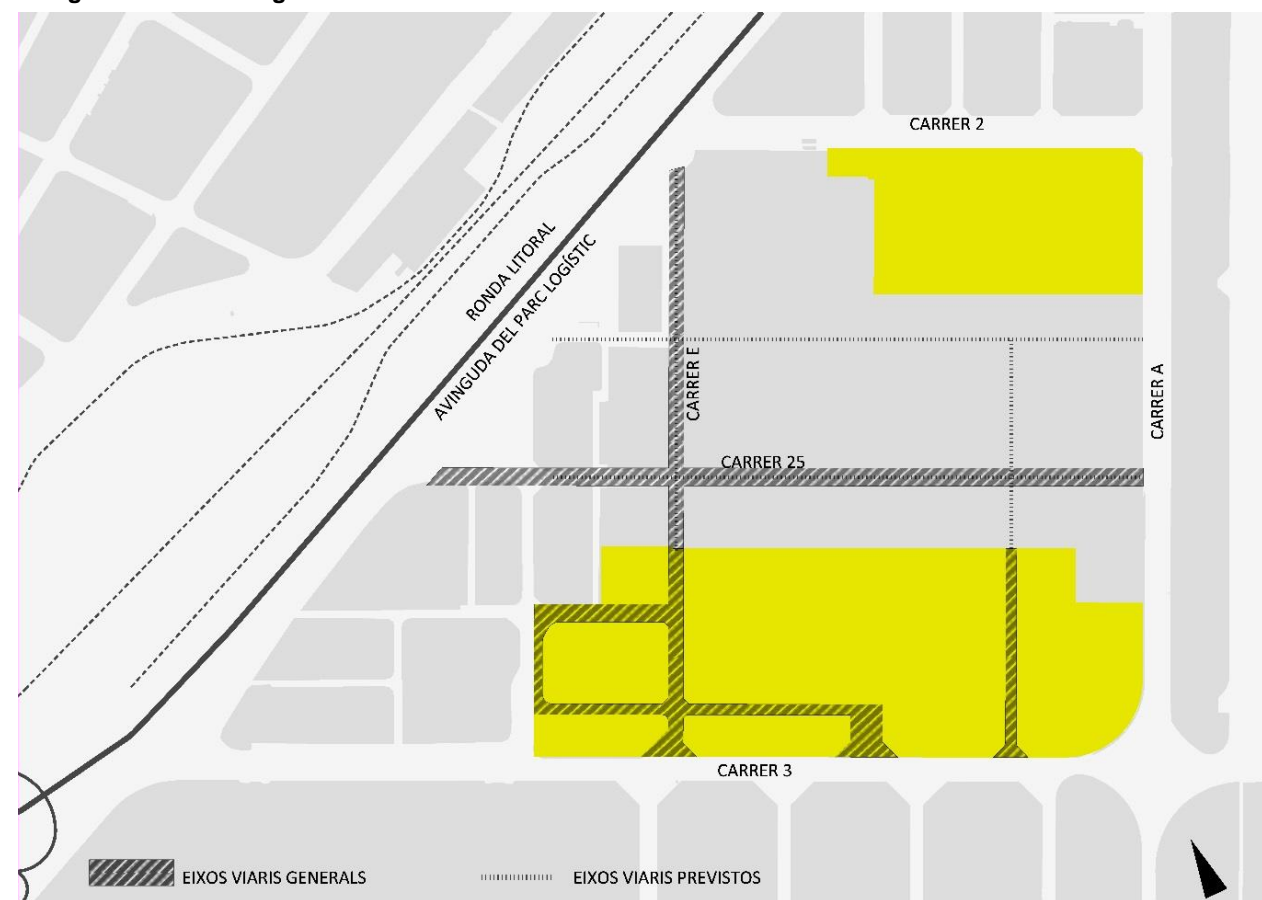
Els vials generals i de servei dintre de les unitats d'edificació, es regulen per les disposicions de l'article 139 i següents de les Ordenances Metropolitanes de l'edificació pel que fa a:

*“El règim dels terrenys de propietat particular, no edificables, destinats a espais lliures per al servei d'un o de diversos edificis independents (...)”*

-Xarxa viària. És la que permet l'accés i la delimitació de les unitats d'edificació.

-Xarxa viària de servei. És la de distribució interna de cada unitat d'edificació i seran els projectes de cada unitat els que definiran les característiques d'acord a les seves necessitats.

Imatge 7: Xarxa viària general



Font: © Barcelona Regional

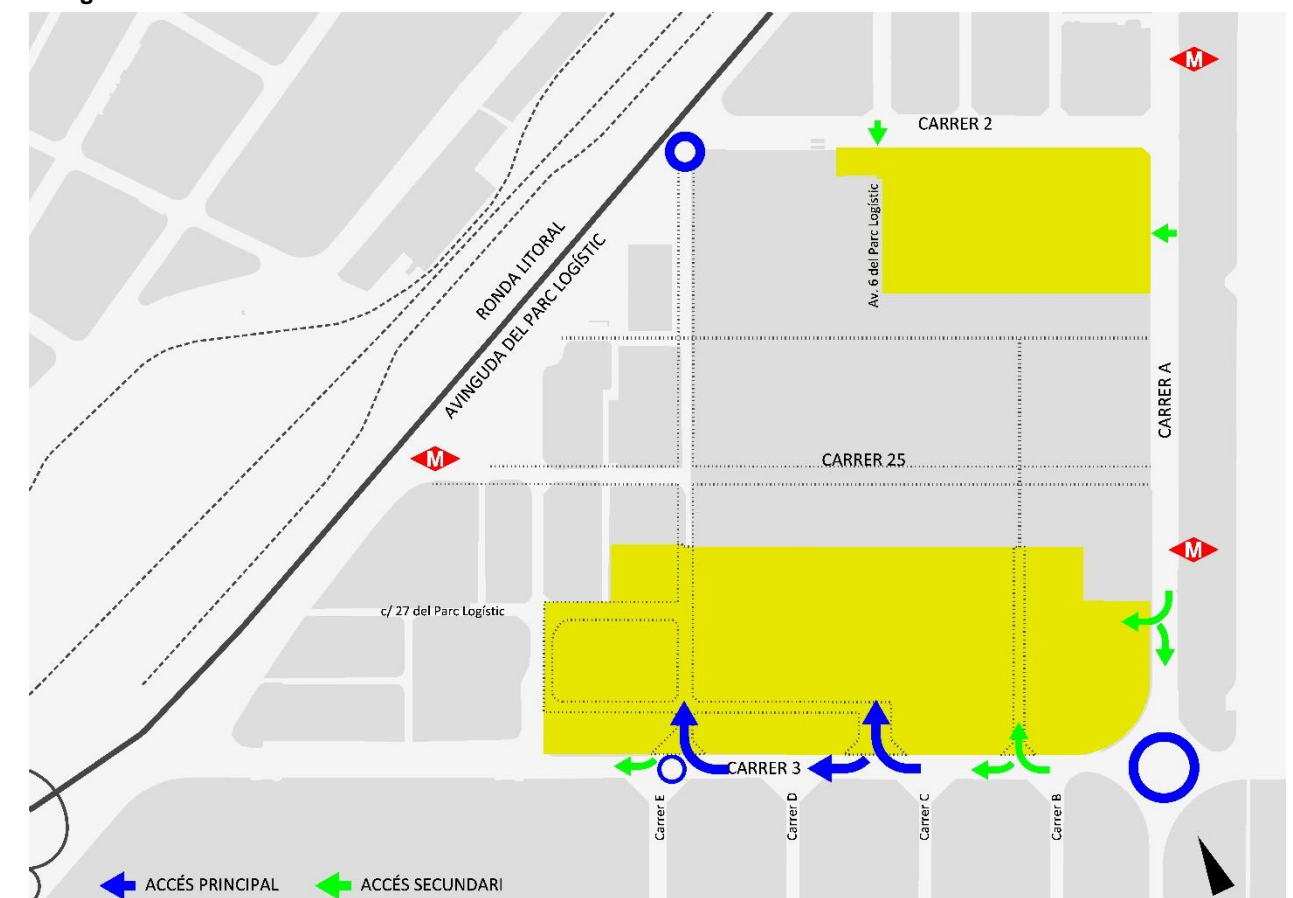
L'accessibilitat a l'àmbit es realitzarà pels vials principals del polígon industrial de la Zona Franca, garantint una excel·lent connectivitat amb la resta de xarxes principals de la regió, tant les de transport privat, com les de transport públic gràcies a la línia 9 amb la parada de Parc Logístic, i en el futur amb la posada en servei de la línia 10 sobre el carrer A.

D'aquesta manera per al sub àmbit BZ-1 es plantegen els següents accessos: Tres pel carrer 3, un a l'alçada del carrer E, un altre entre el carrer D i el C, i el tercer entre el carrer C i B, i a través

del carrer A, un de caràcter local, per on es produiran la majoria dels desplaçaments a peu per la seva proximitat amb l'estació de metro.

Pel sub àmbit BZ-2 els accessos es realitzaran pels carrers 2 i A, amb una parada de metro també propera.

Imatge 8: l'accessibilitat



Font: © Barcelona Regional

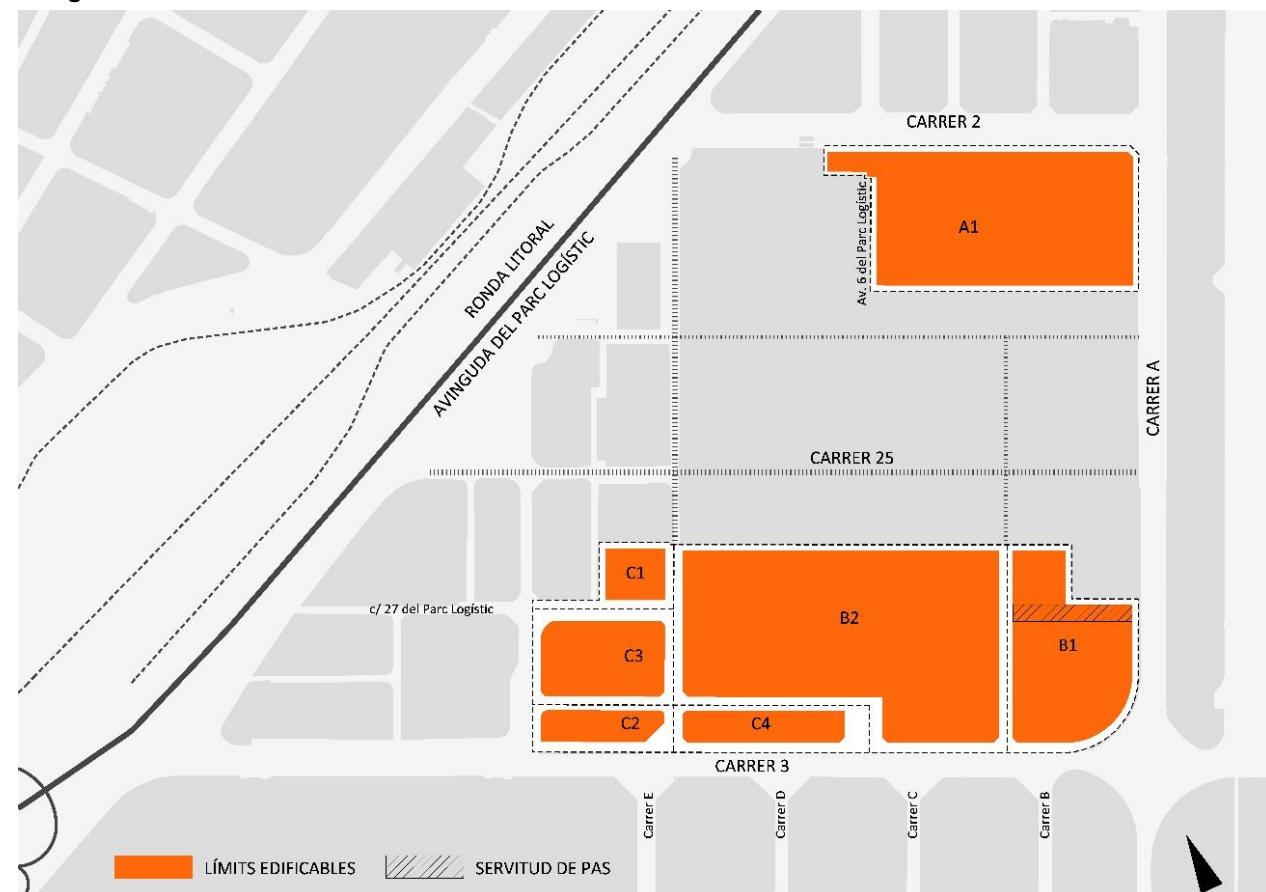
### 3.1.3. Delimitació d'unitats d'edificació per implementar l'activitat industrial

Al sub àmbit BZ-1 es proposen 6 unitats d'edificació, delimitades segons la disposició dels eixos viaris definits i al sub-àmbit BZ-2 es delimita una unitat d'edificació i no es preveu cap xarxa viària interna.



Amb aquesta configuració es pretén dotar al Pla de la màxima flexibilitat, entenent que cadascuna de les empreses que s'implantin al BZ tindran diferents necessitats de superfície de sòl, edificabilitat i funcionalitat interna.

Imatge 9: Unitats d'edificació



Font: © Barcelona Regional

Per a garantir una millor accessibilitat i evitar recorreguts massa llargs per als vianants des de la futura estació de metro del carrer A, el Pla estableix una servitud de pas per a la unitat B1.

### 3.1.4. Ajustos cartogràfics i sobre la delimitació de l'àmbit

La cartografia que es va utilitzar en la redacció del vigent PMU, era la 1:1000 de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, amb projecció ED50. Recentment s'ha emigrat cap a la cartografia 1:1000 de l'AMB amb projecció ETRS89, molt més precisa i actualitzada. Per tant la present modificació de PMU fa una transcripció del planejament vigent sobre aquesta.

Per un altre costat s'ha fet un ajust de la zonificació sobre el carrer 2, el planejament vigent defineix una secció contínua de 54 metres per a tot el carrer, amb aquesta secció es va

reurbanitzar la zona verda i es va construir la tanca del BZ2, per tant s'ha fet la transcripció d'acord amb la secció prevista pel planejament i coincident amb la realitat existent.

Imatge 10: Superposició PGM sobre PMU vigent. Ajustos



Font: © Barcelona Regional

Quadre comparatiu de superfícies amb la correcció cartogràfica

Zones / Sistemes	Clau	Planejament vigent. Carto. ED50		Planejament vigent. Carto. ETRS89		Diferència Superfície
		Superfície	%	Superfície	%	
Sub Àmbit BZ-1	22a	328.544,0 m <sup>2</sup>	64%	328.021,0 m <sup>2</sup>	63,7%	-523,0 m <sup>2</sup>
Sub Àmbit BZ-2	22a	110.878,0 m <sup>2</sup>	22%	112.720,0 m <sup>2</sup>	21,9%	1.842,0 m <sup>2</sup>
Sub Àmbit 3	22a	52.589,0 m <sup>2</sup>	10%	52.589,0 m <sup>2</sup>	10,2%	0,0 m <sup>2</sup>
	6b	19.761,0 m <sup>2</sup>	4%	19.761,0 m <sup>2</sup>	3,8%	0,0 m <sup>2</sup>
	5	2.771,0 m <sup>2</sup>	1%	1.452,0 m <sup>2</sup>	0,3%	-1.319,0 m <sup>2</sup>
<b>Total</b>	<b>22a</b>	<b>492.011,0 m<sup>2</sup></b>	<b>96%</b>	<b>493.330,0 m<sup>2</sup></b>	<b>96%</b>	<b>1.319,0 m<sup>2</sup></b>
<b>TOTAL ÀMBIT</b>		<b>514.543,0 m<sup>2</sup></b>	<b>100%</b>	<b>514.543,0 m<sup>2</sup></b>	<b>100%</b>	<b>0,0 m<sup>2</sup></b>



### 3.1.5. Els paràmetres urbanístics

L'edificabilitat del sòl amb qualificació urbanística Zona industrial clau 22a, regulada a l'article 350 de les Normes urbanístiques metropolitanas, és de 2 metres quadrats de sostre per a cada metre quadrat de sòl (2 m<sup>2</sup> st./m<sup>2</sup> sòl). Amb aquest criteri, el vigent PMU va calcular el sostre per a cada unitat d'edificació, i així el va fixar a l'article 11.2 de la seva Normativa. Per tant, el sostre total dels sub àmbits BZ-1 i BZ-2 és **877.798 m<sup>2</sup>**, corresponent 657.088 m<sup>2</sup> per al BZ-1 i 221.756 m<sup>2</sup> per al BZ-2.

Tal com s'ha mencionat la present modificació de PMU ajusta les superfícies de les zones d'acord amb la nova cartografia. En aquest sentit recull les superfícies de sòl adaptades a la realitat però manté el sostre que es va fixar per a cada unitat d'edificació a la normativa del PMU vigent, per a no alterar els aprofitaments establerts.

Per a cada unitat d'edificació dels sub àmbits BZ-1 i BZ-2 es delimita l'alineació dels edificis respecte a la xarxa viària general, així com el percentatge d'ocupació màxima.

Al quadre següent s'exposa de manera detallada la distribució de superfície i sostre per cadascuna de les unitats, així com les superfícies de sistemes que s'incorporen al sub àmbit BZ-2 per ajustar-los.

#### Quadre de Zonificació i sostres de cada unitat d'edificació.

ZONA				
UNITAT D'EDIFICACIÓ	CLAU	SUP. SÒL	OCUPACIÓ MÀX. 70%	SOSTRE TOTAL
<b>Sub Àmbit BZ-1</b>				
B1	22a	62.466,00 m <sup>2</sup>	43.726,20 m <sup>2</sup>	125.131,19 m <sup>2</sup>
B2	22a	167.751,00 m <sup>2</sup>	117.425,70 m <sup>2</sup>	336.036,93 m <sup>2</sup>
C1	22a	15.512,00 m <sup>2</sup>	10.858,40 m <sup>2</sup>	31.073,46 m <sup>2</sup>
C2	22a	18.644,00 m <sup>2</sup>	13.050,80 m <sup>2</sup>	37.347,45 m <sup>2</sup>
C3	22a	37.760,00 m <sup>2</sup>	26.432,00 m <sup>2</sup>	75.640,41 m <sup>2</sup>
C4	22a	25.888,00 m <sup>2</sup>	18.121,60 m <sup>2</sup>	51.858,55 m <sup>2</sup>
<b>Sub-total</b>		<b>328.021,00 m<sup>2</sup></b>	<b>229.614,70 m<sup>2</sup></b>	<b>657.088,00 m<sup>2</sup></b>
<b>Sub Àmbit BZ-2</b>				
A1	22a	112.720,00 m <sup>2</sup>	78.904,00 m <sup>2</sup>	221.756,00 m <sup>2</sup>
<b>Sub-total</b>		<b>112.720,00 m<sup>2</sup></b>	<b>78.904,00 m<sup>2</sup></b>	<b>221.756,00 m<sup>2</sup></b>
<b>TOTAL ZONA (22a)</b>		<b>440.741,00 m<sup>2</sup></b>	<b>308.518,70 m<sup>2</sup></b>	<b>877.798,00 m<sup>2</sup></b>
<b>SISTEMES</b>				
<b>Sub Àmbit BZ-2</b>				
Espais lliures	6b	19.761,00 m <sup>2</sup>		
Viari	5	1.452,00 m <sup>2</sup>		
<b>Sub-total</b>		<b>21.213,00 m<sup>2</sup></b>		
<b>TOTAL SISTEMES (6b i 5)</b>		<b>21.213,00 m<sup>2</sup></b>		
<b>TOTAL SUB-ÀMBIT BZ1</b>		<b>328.021,00 m<sup>2</sup></b>		
<b>TOTAL SUB-ÀMBIT BZ2</b>		<b>133.933,00 m<sup>2</sup></b>		
<b>TOTAL ÀMBIT PMU</b>		<b>461.954,00 m<sup>2</sup></b>		

Per als sòls delimitats en el tercer subàmbit no s'estableixen paràmetres urbanístics, ja que actualment formen part d'un conjunt que es troba en ús. En tot cas la seva delimitació en aquest planejament té a veure amb la finalitat de garantir en el futur els vials necessaris per a un millor funcionament de l'illa de l'emplaçament.

L'alçada reguladora màxima de les edificacions serà de 24,40 m. sent d'aplicació la condició 2<sup>a</sup> de l'article 3r. De les Ordenances del Pla Parcial del Polígon Industrial de la Zona Franca de Barcelona:

*“La alçada màxima de les construccions serà de 24,40 metres; aquesta alçada podrà excedir-se per la construcció de la coberta i/o instal·lacions tècniques o elements de la mateixa a una alçada superior (en no més de 2 metres i en una projecció en planta inferior al 20 % de la superfície de la coberta en el pla horitzontal), quan el disseny del projecte constructiu plantegi aquesta alçada en funció de qüestions estètiques o arquitectòniques.”*

### Previsió d'aparcament:

Tal com s'exposa en l'estudi de mobilitat, es preveu un nombre de desplaçaments de 29.210 que seguint una distribució modal, comporta que sigui necessari destinar una part de l'àmbit del PMU a l'estacionament de vehicles privats.

En aquest sentit el Pla proposa una zona d'aparcament perimetral a tot el recinte, donant front al carrer **3** i al carrer **A**. La seva posició perimetral, a més de permetre flexibilitat en la distribució de les implantacions industrials, ajuda a limitar la circulació dels vehicles privats a l'interior del recinte. Aquestes àrees d'aparcament formaran part de la superfície destinada a serveis per cada unitat d'edificació. La dotació del nombre i tipus de places d'aparcament a la calçada és de:

- 671 places per automòbil i vehicles comercials
- 190 places per a motocicletes

El total de places d'aparcament que es requereixen per normativa en aplicació dels ratis que fixa l'article 298 de les Normes Urbanístiques del PGM segons les activitats que es preveuen és de 2.075 turismes i 619 motocicletes, el que implica que les places que falten s'hauran de garantir a l'interior de les parcel·les de les empreses que es vagin instal·lant. Les actualment instal·lades ja compten amb les preceptives places a excepció del mòdul C3. Al seu entorn però, els mòduls C2 i C4 compten amb escreix de places per satisfer aquest dèficit.

Per altra banda l'estudi de mobilitat justifica una necessitat de 366 places de bicicleta que s'hauran de reservar fora de calçada.

En quan a camions i furgonetes hi ha una capacitat de places d'aparcament dins els recintes actuals de les empreses de 383 comptabilitzant molls i places, cobrint sobradament per cada recinte les places necessàries. En quant a les futures empreses són necessaris 170 places de molls dins els recintes i 38 places de carrega i descarrega de 3x8 m al carrer o dins el recinte, a la unitat d'edificació B1.

### 3.1.6. La definició de la urbanització amb el objectiu de garantir serveis necessaris.

Actualment els subàmbits BZ-1 i BZ-2, estan totalment urbanitzats i compten amb tots els serveis.

La present modificació del PMU fusiona algunes unitats d'edificació existents i ja urbanitzades. Aquesta situació provoca que s'hagin de reconduir alguns serveis segons l'estructura de carrers

resultant o fer-los discórrer per l'interior de parcel·les en les franges no edificables. En tal cas, per garantir el seu correcte manteniment, es preveuran les servituds necessàries.

La xarxa viària interna resultant mantindrà les instal·lacions de serveis urbanístics bàsics definits en el projecte d'urbanització corresponent al vigent PMU. Els serveis bàsics que s'inclouen són:

- Pavimentació de calçades, encintat de voreres i enjardinament
- Abastament d'aigua
- Xarxa de clavegueram
- Subministrament elèctric mitjà i baixa tensió
- Enllumenat públic
- Gas
- Telecomunicacions
- Anell estructurat de fibra òptica
- Instal·lacions per a energies renovables

En la sèrie de plànols O.04 es defineixen els ajustos que s'han de realitzar a la urbanització actual i s'incorpora com Annex I una descripció més detallada d'aquestes modificacions i dels serveis afectats.

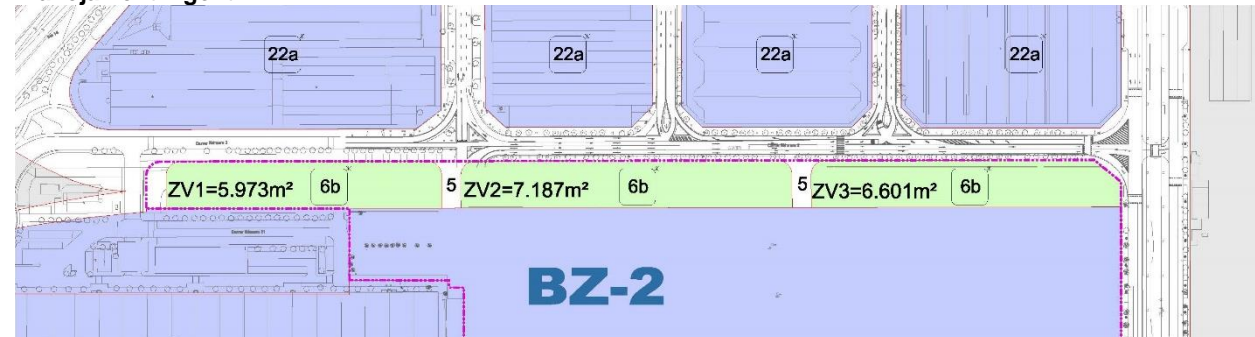
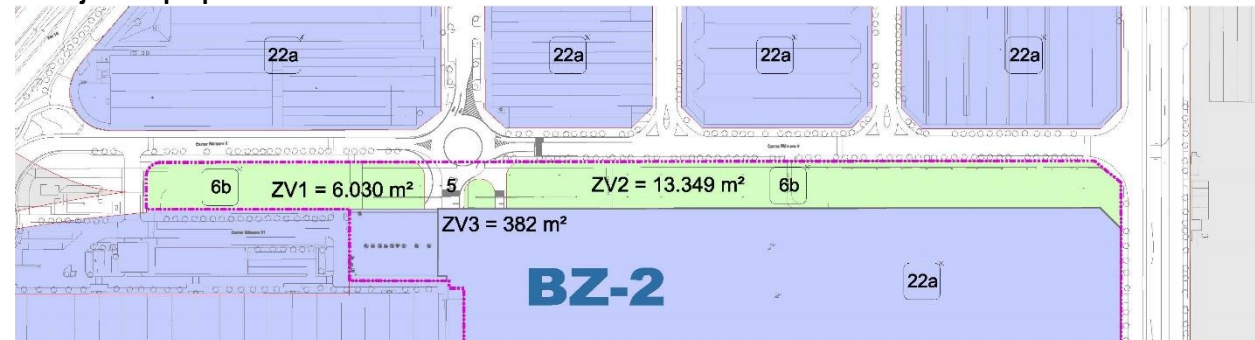
### 3.2. Justificació de l'ajust d'espais lliures.

L'accessibilitat al subàmbit BZ-2 està garantida pels carrers A i 2. El planejament vigent té planificats dos accessos sobre carrer 2, però a causa de l'activitat que es desenvoluparà en aquest subàmbit és necessari concentrar l'accés en un únic punt, permetent un millor control per les activitats.

Aquesta situació comporta per tant, la reordenació de les peces d'espais lliures clau 6b sobre el carrer 2, unificant-ne dues, evitant així una innecessària fragmentació de l'espai lliure, mantenint en tot moment la seva superfície i funcionalitat, d'acord amb el que estableix l'article 98 del TRLLU.

#### Quadre d'equilibri de sistemes:

Sistemes BZ2	Planejament vigent (Carto.ED50)		Planejament vigent (Carto. ETRS89)		Diferència
	Clau	Superfície	%	Superfície	%
	6b	19.761,0 m <sup>2</sup>	4%	19.761,0 m <sup>2</sup>	3,8%
					0,0 m <sup>2</sup>

**Imatge 11: reordenació dels espais lliures****Planejament vigent****Planejament proposat**

Font: © Barcelona Regional

**3.3. Justificació jurídica del pla de millora urbana**

Aquest pla de millora urbana és coherent amb les finalitats específiques d'aquest tipus de plans definides al Decret legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei d'urbanisme, i al Decret 305/2006, de 18 de juliol, pel qual s'aprova el Reglament de la Llei d'Urbanisme.

Per altra banda, amb aquesta modificació de Pla de Millora Urbana no s'alteren ni els usos principals, ni els aprofitaments i les càrregues urbanístiques, ni l'estructura fonamental del planejament urbanístic general. Per tant les seves operacions ja són contingudes en el planejament urbanístic general, i no requereix la modificació d'aquest prèviament o simultàniament.

Conté les determinacions pròpies de llur naturalesa i llur finalitat, degudament justificades i desenvolupades en els estudis, els plànols i les normes corresponents. Aplica el que estableix

l'article 70 en remissió als articles 65 i 66 per als plans parcials urbanístics, a excepció del que disposen els apartats 3 i 4 de l'article 65 pel que fa a la reserva de sòl.

En tot moment es respecten les determinacions urbanístiques establertes per les vigents normes urbanístiques del Pla General Metropolità de Barcelona i pel "Pla Parcial d'Ordenació del Polígon Industrial del Consorci de la Zona Franca de Barcelona".

**3.4. Servituds aeronàutiques**

Per la proximitat de l'àmbit a l'aeroport de Barcelona i per estar dins la delimitació de les servituds d'aeròdrom i instal·lacions radioelèctriques s'incorpora a aquest Pla, com a Annex 2, l'Estudi justificatiu del compliment de la normativa de servituds aeronàutiques.

Aquest estudi ha estat elaborat tenint en compte les determinacions del *Real Decreto 1002/2011, de 8 de julio, por el que se confirman las servidumbres aeronáuticas acústicas, el Plan de acción asociado y el mapa de ruido del aeropuerto de Barcelona, establecidos por Orden FOM/3320/2010, de 16 de noviembre*, pel que fa a les servituds aeronàutiques acústiques, i el *Real Decreto 2051/2004, de 11 de octubre, por el que se modifican las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Barcelona*, pel que fa a les servituds aeronàutiques de l'aeròdrom i radiofreqüències.

## 4. NORMATIVA

### CAPÍTOL 1. DISPOSICIONS DE CARÀCTER GENERAL

#### Article 1. Àmbit

1.-L'àmbit d'aquest Pla de Millora Urbana comprèn tres subàmbits discontinus d'una superfície total de 51,45 ha (514.542 m<sup>2</sup>).

El primer subàmbit anomenat BZ-1, té una superfície d de 32,80 ha (328.017 m<sup>2</sup>) i està delimitat:

- Al sud-est per el carrer A,
- Al sud-oest per el carrer 3
- Al nord-oest per la Av. 3era del Parc Logístic
- Al Nord-est per la fabrica SEAT

El segon subàmbit anomenat BZ-2, té una superfície de 13,39 ha (133.936 m<sup>2</sup>) i està delimitat:

- Al sud-est per el carrer A,
- Al sud-oest la fabrica SEAT
- Al nord-oest per el Parc Logístic
- Al Nord-est per el carrer 2

El tercer Subàmbit té una superfície de 5,2 ha (52.589 m<sup>2</sup>), delimita uns terrenys que es destinaran a vialitat interior de l'illa de l'emplaçament per a perllongar el carrer E des del carrer 3 fins a l'avinguda del Parc Logístic i el carrer 25, des de la mateixa avinguda fins al carrer A.

2.-Els límits de cada subàmbit estan representats al plànol: I.3 ÀMBIT DE PLANEJAMENT I TOPOGRÀFIC.

#### Article 2. Vigència i revisió

1. La vigència del present Pla de Millora Urbana és indefinida sense perjudici de la seva modificació en els termes legalment establerts.
2. La modificació del Pla de Millora Urbana s'ajustarà al mateix tràmit que l'establert per a la seva formulació a l'article 85 del Decret legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, Text refós de la Llei d'Urbanisme.

#### Article 3. Marc Legal

1. Aquest Pla de Millora Urbana és l'instrument d'ordenació urbanística del territori inclòs en aquest sector, i es formula d'acord amb l'ordenament jurídic vigent en matèria urbanística, especialment el Decret Legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, pel qual s'aprova el Text Refós de la Llei d'Urbanisme (en endavant TRLLU) i el Decret 305/2006, de 18 de juliol, pel qual s'aprova el Reglament de la Llei d'Urbanisme.
2. Les referències a les Normes Urbanístiques del Pla General Metropolità ho són al Pla General Metropolità aprovat definitivament el 14 de juliol de 1976, en la versió del "Text refós de la modificació de determinats articles de les Normes del Pla General Metropolità" aprovat definitivament per Resolució del Conseller de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya de data 8 d'agost de 1988, i les seves modificacions successives.
3. En tot allò no previst expressament a aquesta normativa, seran d'aplicació les Normes Urbanístiques del Pla General Metropolità i les Ordenances Metropolitanaes d'Edificació, així com les ordenances reguladores del Pla Parcial del Polígon Industrial de la Zona Franca de Barcelona, vigents segons l'article 349 de les mateixes normes urbanístiques del PGM.

#### Article 4. Contingut:

El Pla de Millora Urbana està integrat pels següents documents:

- 1 MEMÒRIA
- 2 NORMATIVA URBANÍSTICA
- 3 AVALUACIÓ ECONÒMICA I FINANCERA I COSTOS D'URBANITZACIÓ
- 4 DOCUMENTACIÓ GRÀFICA
- 5 ANNEX 1. SERVEIS AFECTATS I REURBANITZACIÓ.
- 6 ANNEX 2. ESTUDI JUSTIFICATIU DEL COMPLIMENT DE LES SERVITUDS AERONÀUTIQUES.



## 7 INFORME MEDIAMBIENTAL

## 8 INFORME MOBILITAT SOSTENIBLE

2. Tenen caràcter normatiu les presents normes urbanístiques i els plànols d'ordenació següents:

## O.1 PLANEJAMENT PROPOSAT

## O.2.0\_ORDENACIÓ. BZ ALINEACIONS.

## O.2.1\_ORDENACIÓ. BZ-1 UNITATS D'EDIFICACIÓ.

## O.2.2\_ORDENACIÓ. BZ-1 ALINIACIONS I RASANTS.

## O.2.3\_ORDENACIÓ. BZ-1 SERVITUDS DE PAS I D'INSTAL·LACIONS.

## O.3 ORDENACIÓ. BZ-2 UNITATS D'EDIFICACIÓ - ALINIACIONS I RASANTS.

**Article 5. Obligtorietat:**

1. L'administració i els particulars estan obligats a respectar les disposicions d'aquest Pla de Millora Urbana, i en particular les de la present Normativa Urbanística, a la qual haurà d'ajustar-se tota la intervenció sobre l'àmbit de planejament.

**Article 6. Infraestructures i xarxes de serveis:**

1. La xarxa viària interna resultant ha de mantenir les instal·lacions de serveis urbanístics bàsics definits en el projecte d'urbanització corresponent al vigent PMU amb els ajustos previstos en la present modificació d'aquest Pla de Millora Urbana.

2. Aquest projecte d'obres bàsiques de serveis afectats i reurbanització es desenvoluparà a través d'un o diversos projectes d'urbanització complementaris que defineixin, en relació amb el cicle de l'aigua, energies renovables i xarxes de serveis.

**CAPÍTOL 2. REGULACIÓ****CAPÍTOL 3.****Article 7. Qualificació del sòl:**

El sòls inclosos a l'àmbit de la modificació del Pla de millora urbana del sector BZ del polígon de la Zona Franca són qualificats, segons el seu destí en l'ordenació, de:

- Xarxa viària i d'aparcament (clau 5). Únicament tenen la qualificació de viari els sòls que donen accés a les unitats d'edificació del BZ2 des del carrer 2.
- Parcs i jardins urbans de nova creació de caràcter local (clau 6b)
- Zona industrial (clau 22a)

**Article 8. Regulació xarxa viària i d'aparcament (clau 5)**

1. Comprèn els sòls de sistemes destinats a la vialitat i l'aparcament, que han de permetre garantir un nivell d'accessibilitat i de mobilitat adequat, i que s'identifica en el plànol de *O.1 Planejament proposat* amb la clau 5.
2. Les seves determinacions s'estableixen en els articles 196 a 199 de les NUPGM.
3. Tots els espais destinats a sistema viari delimitats són de titularitat pública.

**Article 9. Regulació dels sistemes de parcs i jardins urbans de nova creació de caràcter local (clau 6b)**

1. Comprèn els sòls de sistemes que s'identifiquen en el plànol *O.1 Planejament proposat* amb la clau 6b.
2. Les seves determinacions s'estableixen en els articles 202 i 203 de les NUPGM.

**Article 10. Regulació de la zona Industrial (clau 22a)**

1. Comprèn els sòls de zona que s'identifiquen en el plànol *O.1 Planejament proposat* amb la clau 22a.
2. Els sòls qualificats com a zona industrial 22a, en tot allò que no sigui especificat en aquestes normes, són d'aplicació les disposicions per al Sector C, del "Pla Parcial d'ordenació del polígon industrial del Consorci de la Zona Franca de Barcelona", aprovat el 16 de febrer de 1968, i les especificacions per a la zona 22a de les Normes Urbanístiques del PGM vigents.

3. A banda de les determinacions a les quals remet l'apartat anterior, les activitats industrials en sòls 22a han de complir:

- a) No trobar-se incloses en l'Annex 1 de la Llei 20/2009, del 4 de desembre, de prevenció i control ambiental de les activitats", en vigor des de l'11/08/2010.
- b) Que l'activitat no excedeixi de la 4a categoria, d'acord amb allò que preveu l'article 287 de les Normes urbanístiques del PGM.

#### **Article 11. Vialitat privada:**

1. La xarxa viària i la de servei, tenen la consideració de terrenys no edificables de propietat privada, segons la regulació que comprenen els articles 139 i següents de les Ordenances Metropolitanes de l'Edificació, ja que es configura com a terrenys no edificables destinats al servei d'un o diversos edificis independents.

2. La definició de la urbanització de la vialitat interior de servei estarà incorporada en els projectes d'edificació de cada unitat d'edificació segons els seus requeriments i necessitats.

3. El sòl lliure d'edificació pot ser destinat a vialitat interior, patis de maniobres o aparcaments de vehicles.

#### **Article 12. Unitats d'edificació i parcel·lació:**

1. Els subàmbits BZ-1 i BZ-2 estan dividits en unitats d'edificació, i requeriran cada una de elles d'un projecte constructiu unitari i coherent. En el cas de resoldre's amb dos o més projectes constructius, s'elaboraran en coordinació per tal de garantir la coherència i funcionalitat de cada unitat. Aquestes unitats d'edificació podran ser ocupades per més d'un establiment.

2. S'estableix una parcel·lació mínima de 10.000 m<sup>2</sup>, segons la Condició 3<sup>a</sup> de les Ordenances del "Plan Parcial de Ordenación del polígono industrial del Consorcio de la Zona Franca de Barcelona".

3. Excepcionalment per al desenvolupament d'instal·lacions tècniques es permetran parcel·les inferiors a 10.000 m<sup>2</sup>, en aquest cas s'ajustarà la superfície de parcel·la a les necessitats funcionals del servei.

#### **Article 13. Ordenació del volum edificable:**

L'ordenació de l'edificació s'estableix d'acord amb els paràmetres característics del tipus d'edificació aïllada a excepció de les unitats d'edificació C1 i B1 on es permet la d'alineació de vial, referida als terrenys no edificables de propietat privada regulats a l'article 11 d'aquesta normativa.

#### **Article 14. Paràmetres reguladors:**

1. Ocupació de l'edificació: no podrà ser superior al 70% de la superfície de referència de cada unitat edificatòria, definida en els plànols O.2.2 i O.3.

En el subsòl s'admet per a l'ús d'aparcament, l'ocupació de l'espai delimitat per la projecció dels gàlibos màxims d'edificació indicats als plànols d'ordenació (O.2.2 i O.3).

S'entén com a límit màxim d'edificació l'alineació màxima que poden ocupar les edificacions, dibuixada per a cada unitat edificatòria als plànols d'ordenació (O.2.2 i O.3) amb les següents precisions:

- Si en un dels llinars de la unitat en els plànols d'ordenació no s'estableix límit màxim de l'edificació, s'entén que aquesta té la condició de alineació de vial.
- S'autoritza el vol de marquesines i elements lleugers en tota la façana per sobre la planta baixa amb vol màxim de 5 metres. S'autoritza també l'ocupació amb vol de 5 metres a la planta pis en un màxim del 15% de la façana de cada illa per a edificis que pel seu caràcter concentrin l'edificació en alçada. No es permetrà aquest vol en les edificacions alineades a vial i en cap cas podrà sobrepassar el gàlib màxim d'edificació.
- Les estacions transformadores pròpies de cada unitat d'edificació, podran situar-se fora del límit edificable sempre que siguin soterrades.
- En el plànol O.2.3 Servituds de pas i d'instal·lacions, s'assenyalen les servituds de pas i de pas d'instal·lacions que s'hauran de respectar dins de les unitats d'edificació.

**2. Edificabilitat:**

UNITAT D'EDIFICACIÓ	CLAU	SUP. SÒL	OCUPACIÓ MÀX. 70%	SOSTRE TOTAL
<b>Sub Àmbit BZ-1</b>				
B1	22a	62.466,00 m <sup>2</sup>	43.726,20 m <sup>2</sup>	125.131,19 m <sup>2</sup>
B2	22a	167.751,00 m <sup>2</sup>	117.425,70 m <sup>2</sup>	336.036,93 m <sup>2</sup>
C1	22a	15.512,00 m <sup>2</sup>	10.858,40 m <sup>2</sup>	31.073,46 m <sup>2</sup>
C2	22a	18.644,00 m <sup>2</sup>	13.050,80 m <sup>2</sup>	37.347,45 m <sup>2</sup>
C3	22a	37.760,00 m <sup>2</sup>	26.432,00 m <sup>2</sup>	75.640,41 m <sup>2</sup>
C4	22a	25.888,00 m <sup>2</sup>	18.121,60 m <sup>2</sup>	51.858,55 m <sup>2</sup>
<b>Sub-total</b>		<b>328.021,00 m<sup>2</sup></b>	<b>229.614,70 m<sup>2</sup></b>	<b>657.088,00 m<sup>2</sup></b>
<b>Sub Àmbit BZ-2</b>				
A1	22a	112.720,00 m <sup>2</sup>	78.904,00 m <sup>2</sup>	221.756,00 m <sup>2</sup>
<b>Sub-total</b>		<b>112.720,00 m<sup>2</sup></b>	<b>78.904,00 m<sup>2</sup></b>	<b>221.756,00 m<sup>2</sup></b>
<b>TOTAL ZONA (22a)</b>		<b>440.741,00 m<sup>2</sup></b>	<b>308.518,70 m<sup>2</sup></b>	<b>877.798,00 m<sup>2</sup></b>

3. Alçada reguladora màxima: 24,40 m. sent d'aplicació la condició 2ª de l'article 3r. De les Ordenances del Pla Parcial del Polígon Industrial de la Zona Franca de Barcelona:

*“La alçada màxima de les construccions serà de 24,40 metres; aquesta alçada podrà excedir-se per la construcció de la coberta i/o instal·lacions tècniques o elements de la mateixa a una alçada superior (en no més de 2 metres i en una projecció en planta inferior al 20 % de la superfície de la coberta en el pla horitzontal), quan el disseny del projecte constructiu plantegi aquesta alçada en funció de qüestions estètiques o arquitectòniques.”*

4. Separació mínima: La marcada en els plànols d'ordenació.

**Article 15. Previsió d'aparcaments:**

S'aplicaran els ratis d'aparcament de l'art.300 de les Normes del PGM

1 plaça d'aparcament per cada 100 m<sup>2</sup> útils d'indústria.

1 plaça d'aparcament per a cada 200 m<sup>2</sup> útils de magatzems.

1 plaça d'aparcament per a cada 60 m<sup>2</sup> útils d'oficines.

**Article 16. Usos permesos:**

Els usos permesos son aquells descrits a l'article 311.1 de la Normativa Urbanística Metropolitana per a la zona industrial. No s'admeten en cap cas les activitats que puguin ocasionar impacte ambiental, d'acord amb la regulació que sigui vigent.

**CAPÍTOL 4. EXECUCIÓ DEL PLA:****Article 17. Etapes d'execució:**

S'estableix una única etapa d'execució de 4 anys, des que el pla sigui executiu.

**CAPÍTOL 5. SERVITUDS AERONÀUTIQUES:****Article 18. Servituds aeronàutiques:**

1. Atenent que l'àmbit del BZ es troba afectat per les determinacions relatives a servituds aeronàutiques de l'aeroport de Barcelona, les construccions i instal·lacions, així com qualsevol altra actuació que es contempli a l'àmbit de la "Modificació del PLA DE MILLORA URBANA del Sector BZ del polígon de la Zona Franca", inclosos tots els seus elements (com antenes, parallamps, xemeneies, pont-grua, equips d'aire condicionat, caixes d'ascensor, cartells, coronaments decoratius), així com qualsevol altre afegit sobre tals construccions, així com els mitjans mecànics necessaris per a la seva construcció (grues, etc.), modificacions del terreny o objecte fix (pals, antenes, aerogeneradors incloses les seves pales, cartells, etc.), així com el gàlib de viari o ferroviari, no poden vulnerar les Servituds Aeronàutiques de l'Aeroport de Barcelona-El Prat.
2. Qualsevol emissor radioelèctric o altre tipus de dispositiu que pogués donar origen a radiacions electromagnètiques perturbadores del normal funcionament de les instal·lacions radioelèctriques aeronàutiques, encara que no vulnerant les superfícies limitadores d'obstacles, requerirà la corresponent autorització de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria, conforme el que preveu l'Article 16 del Decret 584/72 de servituds aeronàutiques. Donat que les servituds aeronàutiques constitueixen limitacions legals al dret de propietat a raó de la funció social d'aquesta, la resolució que a tals efectes

s'evacués només podrà generar algun dret a indemnització quan afecti drets ja patrimonialitzats.

3. Qualsevol construcció, instal·lació (pals, antenes, aerogeneradors – incloses les pales-, mitjans necessaris per a la seva construcció incloses les grues de construcció i similars) o plantació, requerirà acord favorable previ de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria (AESA), conforme als articles 30 i 31 del Decret 584/1972, de 24 de febrer, de Servituds Aeronàutiques, modificat pel Reial Decret 297/2013.
4. D'acord amb l'article 10 del Decret 584/1972 de Servituds Aeronàutiques, modificat pel Reial Decret 297/2013, la superfície compresa dins de la projecció ortogonal sobre el terreny de l'àrea de servituds d'aeròdrom i de les instal·lacions radioelèctriques aeronàutiques de l'Aeroport de Barcelona - El Prat queda subjecta a una servitud de limitació d'activitats, en virtut de la qual l'Agència Estatal de Seguretat Aèria (AESA) podrà prohibir, limitar o condicionar activitats que s'ubiquin dins la mateixa i puguin suposar un perill per a les operacions aèries o per al correcte funcionament de les instal·lacions radioelèctriques. L'esmentada possibilitat s'estendrà als usos del sòl que facultin per a la implantació o exercici de les dites activitats, i abastarà, entre d'altres:
  - a. Les activitats que suposin o portin aparellada la construcció d'obstacles de tal mena que puguin induir turbulències.
  - b. L'ús de llums, inclosos projectors o emissors làser, que puguin crear perills o induir a confusió o error.
  - c. Les activitats que impliquin l'ús de superfícies grans i molt reflectants que puguin donar lloc a enlluernament.
  - d. Les actuacions que puguin estimular l'activitat de la fauna en l'entorn de la zona de moviments de l'aeròdrom.
  - e. Les activitats que donin lloc a la implantació o funcionament de fonts de radiació no visible o la presència d'objectes fixes o mòbils que pugui interferir el funcionament dels sistemes de comunicació, navegació i vigilància aeronàutiques o afectar-los negativament.
  - f. Les activitats que facilitin o portin aparellada la implantació o funcionament d'instal·lacions que produeixin fum, boires o qualsevol altres fenomen que suposi un risc per a les aeronaus.
  - g. L'ús de mitjans de propulsió o sustentació aeris per a la realització d'activitats esportives, o de qualsevol altra mena.

Aquests sòls es regularan segons el que s'especifica a l'article 10 pels sòls qualificats de 22a, sempre que no quedin alliberats de les edificacions i instal·lacions actualment existents. En tal cas, es conservarà la seva qualificació de sòl industrial, però es regularan segons *l'article 11 vialitat privada*, d'aquestes normes.

## DISPOSICIÓ TRANSITÒRIA

Disposició transitòria per als sòls qualificats de zona Industrial 22a compresos dins el subàmbit tercer amb destí a vials interiors.



## 5. GESTIÓ I PLA D'ETAPES

Per la gestió del Pla de millora urbana no es delimita cap polígon d'actuació urbanística, atesa la propietat única dels terrenys i la consecució dels usos i aprofitaments vigents, ni sòls públics pendents de cessió.

S'estima que l'execució de l'adaptació de la urbanització així com els desviaments i reposicions dels serveis afectats, es produeixi en el termini d'un quadrienni.

El cost de l'obra civil dels serveis afectats i la reurbanització de la vialitat i les zones verdes s'estima aproximadament en 2,76 milions d'euros, respecte de l'obra mecànica dels diferents serveis s'ha fet una estimació, a l'espera dels projectes definitius de cadascuna de les companyes, que ascendeix a uns 2 milions d'euros.

## 6. AVALUACIÓ ECONÒMICA I FINANCERA

L'article 66.d de la Llei d'urbanisme de Catalunya, aplicable als Plans de Millora Urbana atès allò que disposa l'Art. 70.7 del mateix Text legal, estableix la necessitat d'elaborar una avaluació econòmica i financera, que ha de contenir l'estudi i justificació de 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.

Atès que la totalitat de les inversions corresponen als propietaris dels terrenys (ConSORCI de la Zona Franca) d'acord amb llurs respectius pressupostos, i s'executarà sobre vialitat privada que no serà objecte de cessió, l'impacte en les finances públiques, en tot cas serà positiu fruit de la recaptació en concepte d'IBI, l'impost sobre construccions, instal·lacions i obres (ICIO) i altres impostos municipals.

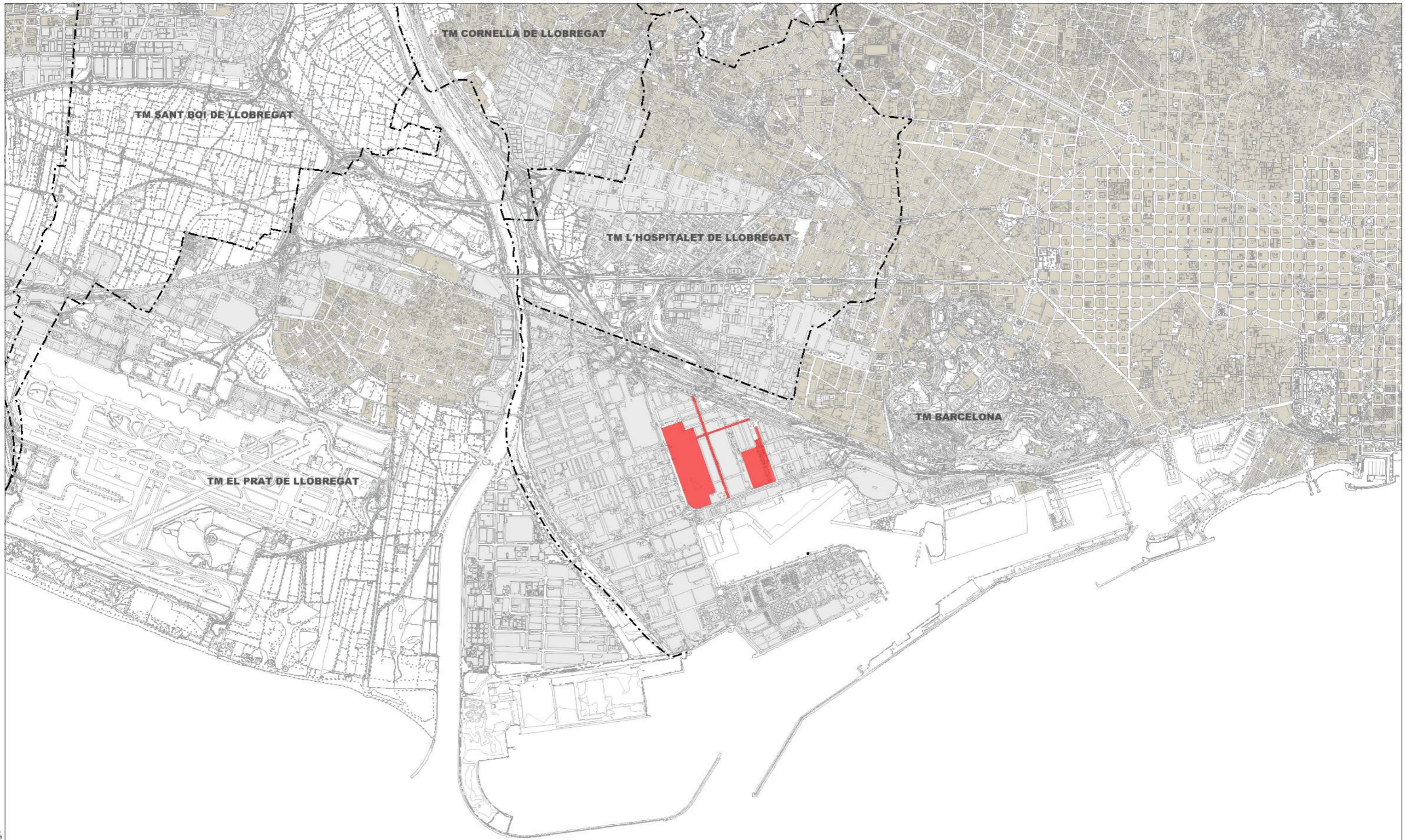
## 7. COMPROMISOS D'URBANITZACIÓ

La totalitat dels costos generats per la reurbanització dels carrers, zones verdes i de l'ajust dels serveis necessaris d'aquest àmbit aniran a càrrec del Consorci de la Zona Franca de Barcelona o dels concessionaris previ acord amb el CZF.

Per al desenvolupament de la present modificació de PMU es fa necessari ajustar puntualment la urbanització tal i com s'explica a la memòria i a la documentació gràfica així com adaptar els següents serveis:

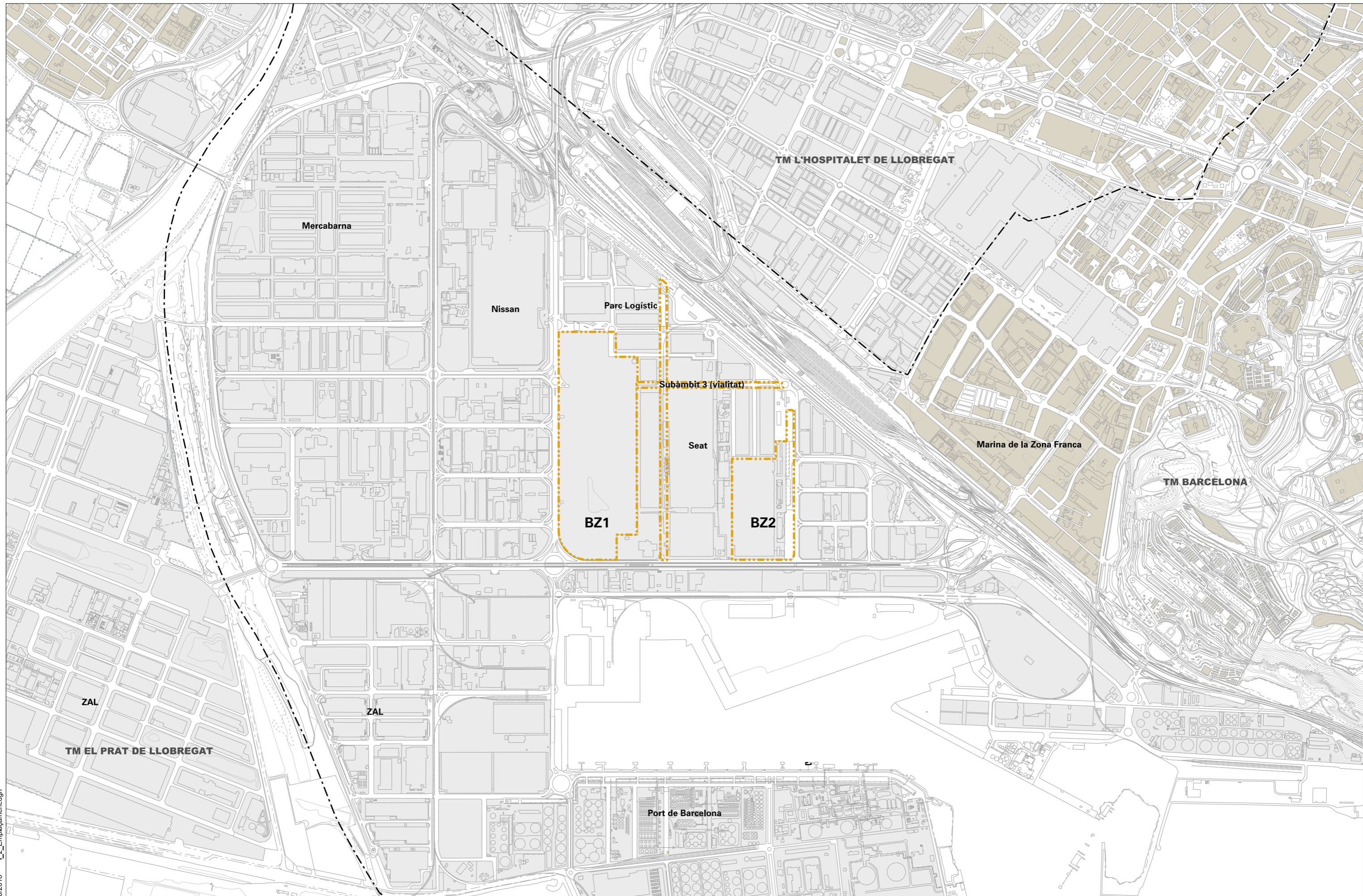
- Fred i calor urbans
- Aigua potable
- Gas
- Mitja tensió
- Enllumenat
- Reg
- Aigua residual



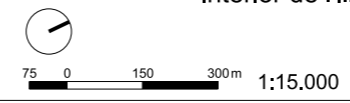


Codi: - F931042 03/10/2018 I\_1\_Situació.dgn





Codi: - F931042 02/10/2018 1\_2\_Emplaçament.dgn







--- Límit municipal  
--- Àmbit Mod. PMU

TM L'HOSPITALET DE LLOBREGAT

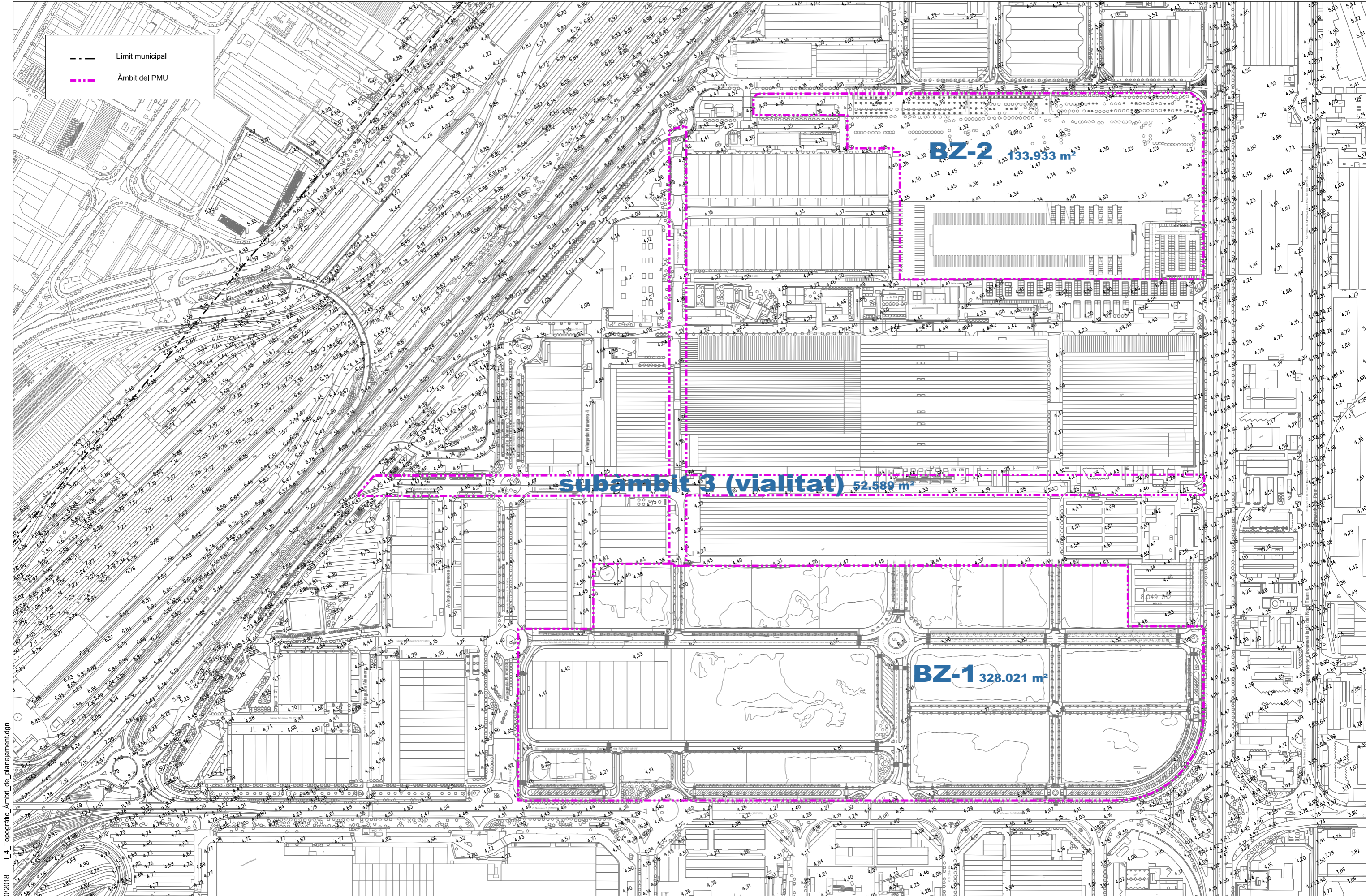
TM BARCELONA

TM EL PRAT DE LLOBREGAT

BZ1

BZ2





- - - Limit municipal  
 ..... Àmbit del PMU

**BZ-2** 133.933 m<sup>2</sup>

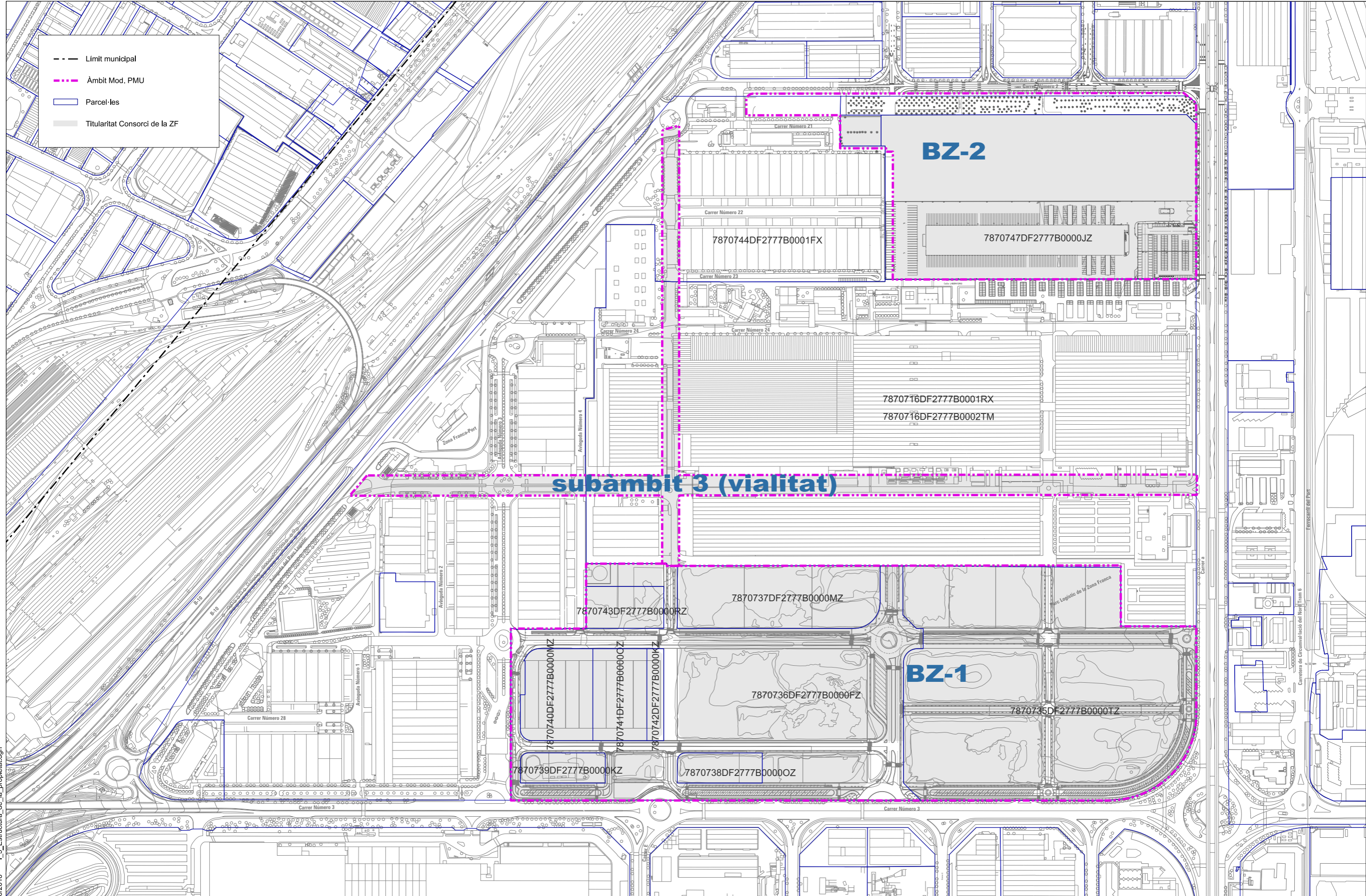
**subambit 3 (vialitat)** 52.889 m<sup>2</sup>

**BZ-1** 328.021 m<sup>2</sup>

Codi: - F931042 02/10/2018 I.4. Topogràfic. Àmbit de planejament.dgn

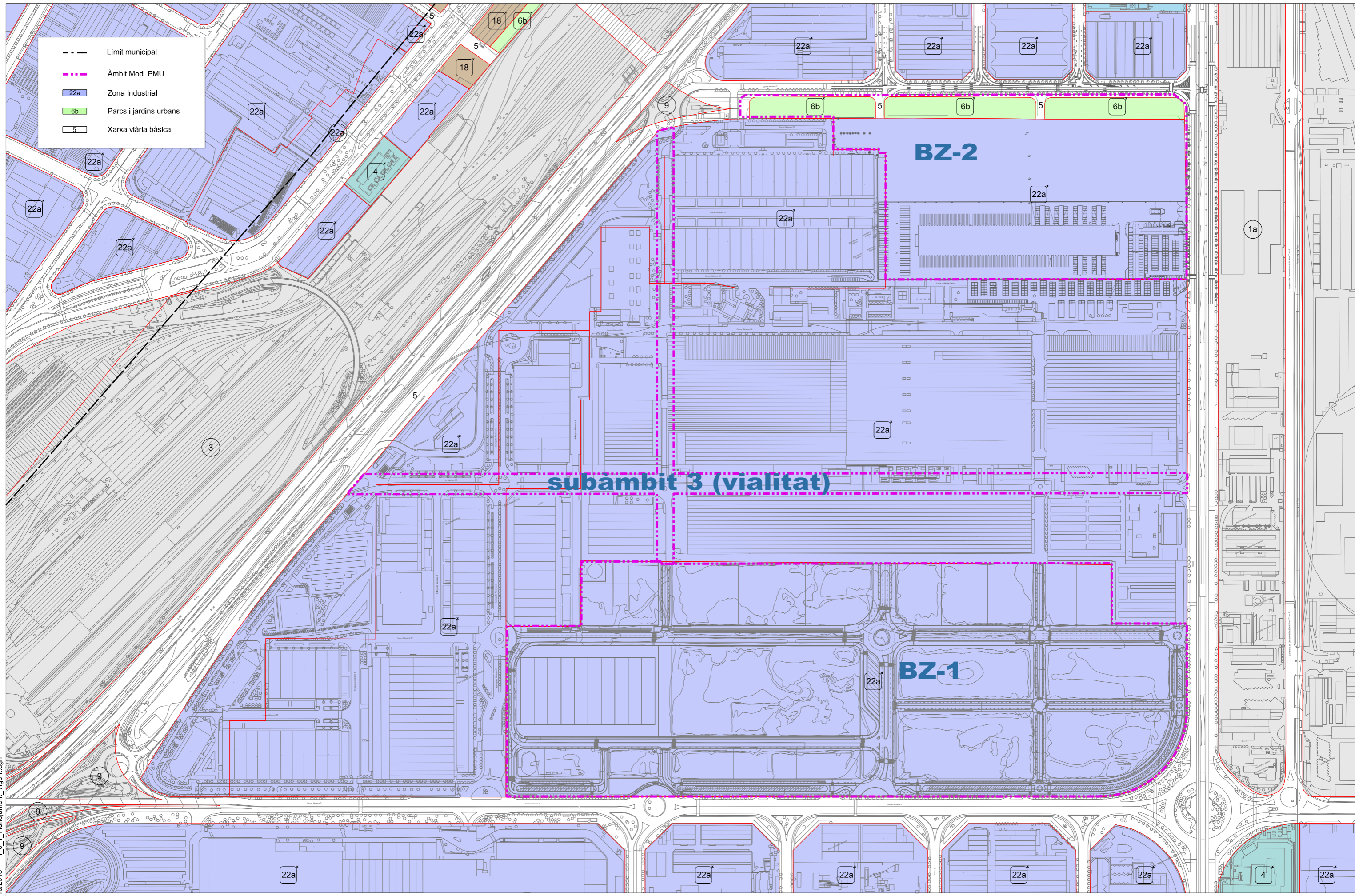


- Limit municipal
- Àmbit Mod. PMU
- Parcel·les
- Titularitat Consorci de la ZF



Codi: - F931042 03/10/2018 1.5\_Estructura de la propietat.dgn





- Límit municipal
- Àmbit Mod. PMU
- Zona Industrial
- Parcs i jardins urbans
- Xarxa viària bàsica

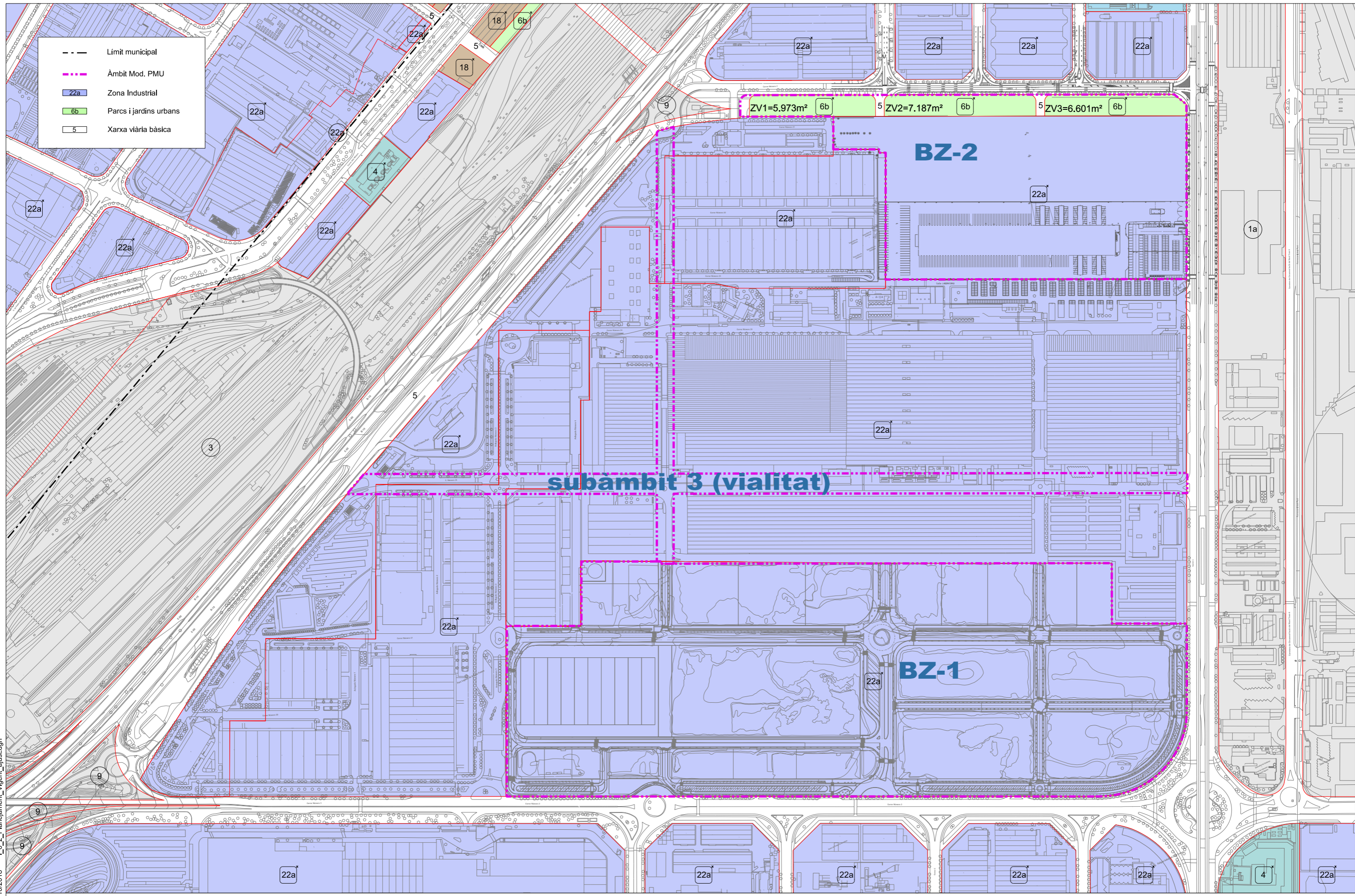
subambit 3 (vialitat)

BZ-2

BZ-1

Codi: - F931042 02/10/2018 I.6.1\_Planejament\_Vigent.dgn





- Límit municipal
- Àmbit Mod. PMU
- Zona Industrial
- Parcs i jardins urbans
- 5 Xarxa viària bàsica

subambit 3 (vialitat)

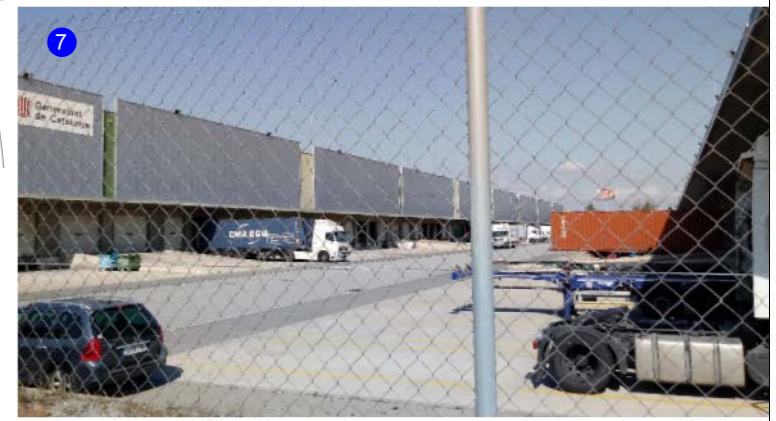
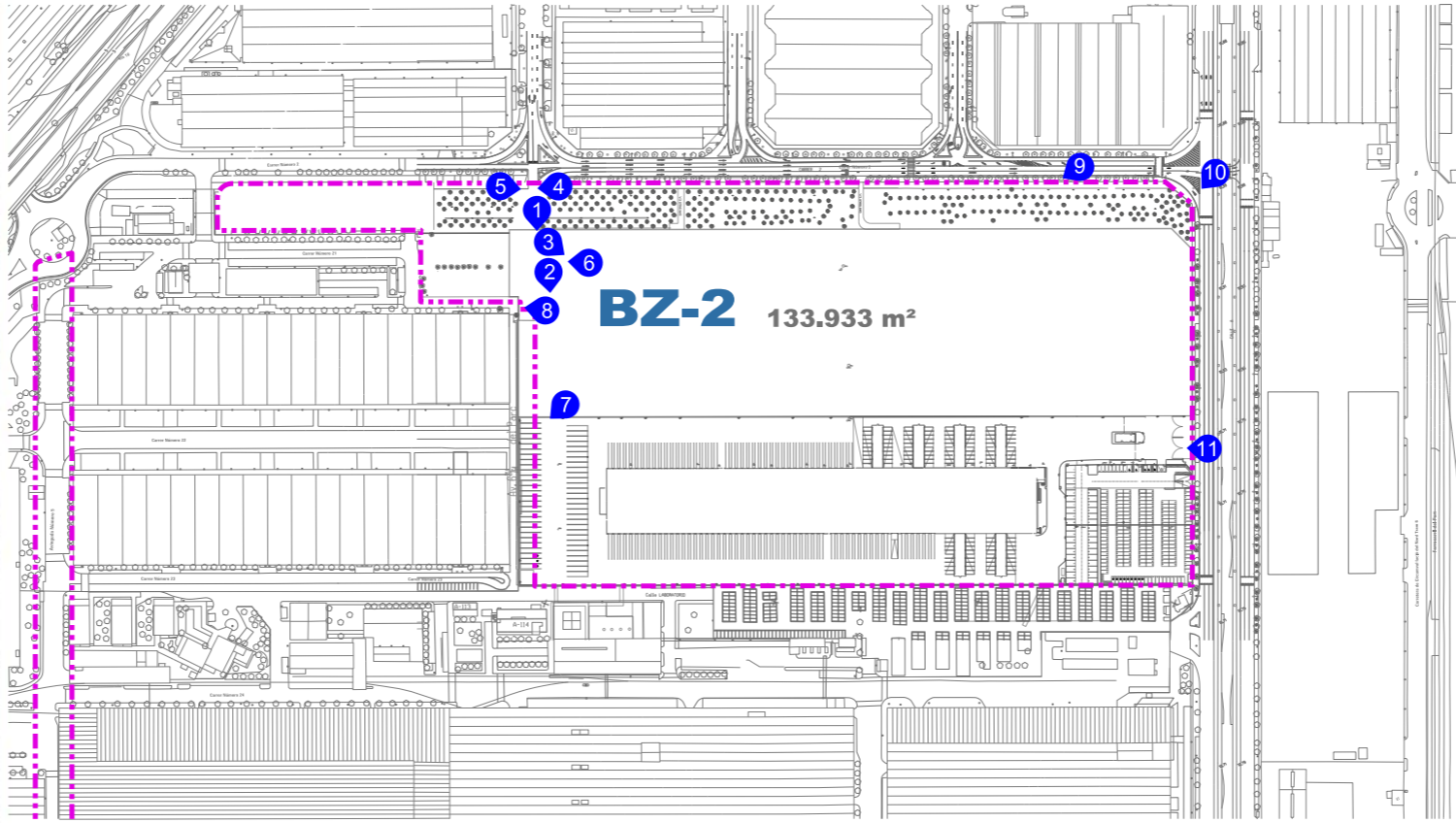
BZ-2

BZ-1

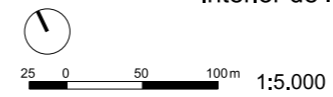
ZV1=5.973m² 6b 5 ZV2=7.187m² 6b 5 ZV3=6.601m² 6b

Codi: - F931042 02/10/2018 I.6.2\_Planejament\_Vigent\_ajustLdgn





Modificació del Pla de Millora Urbana del Sector BZ i estructuració de la vialitat interior de l'illa de l'emplaçament, al polígon de la Zona Franca Octubre 2018

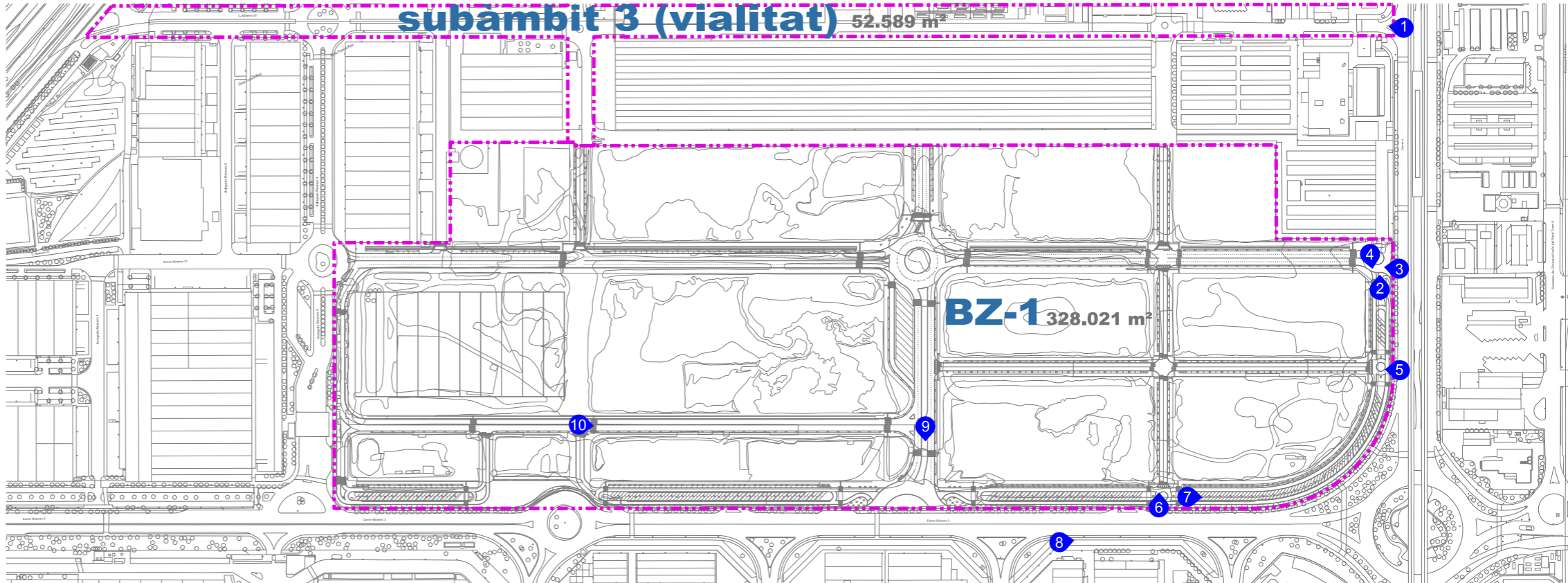
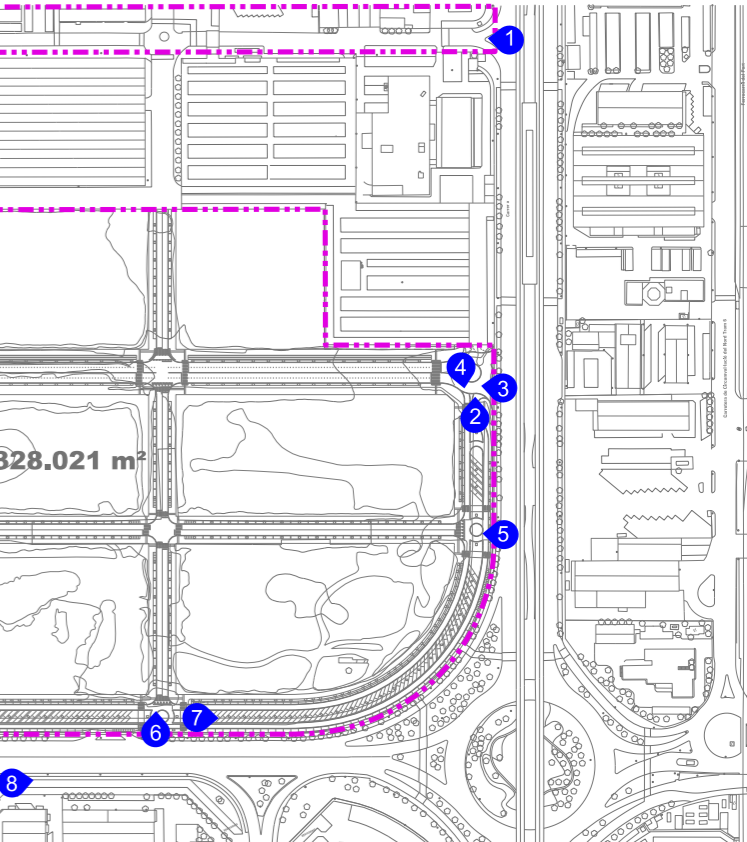
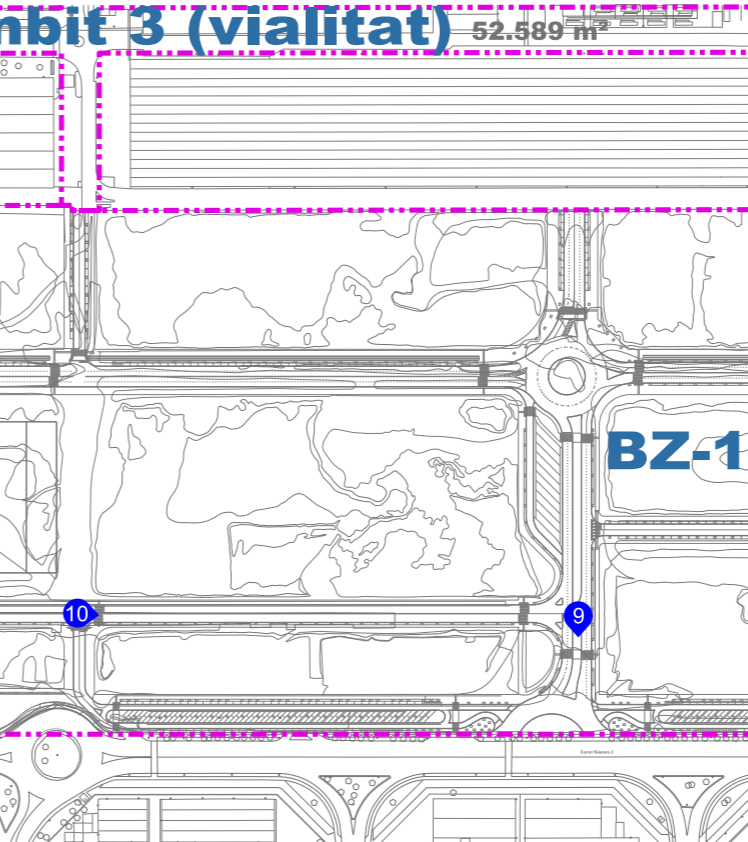
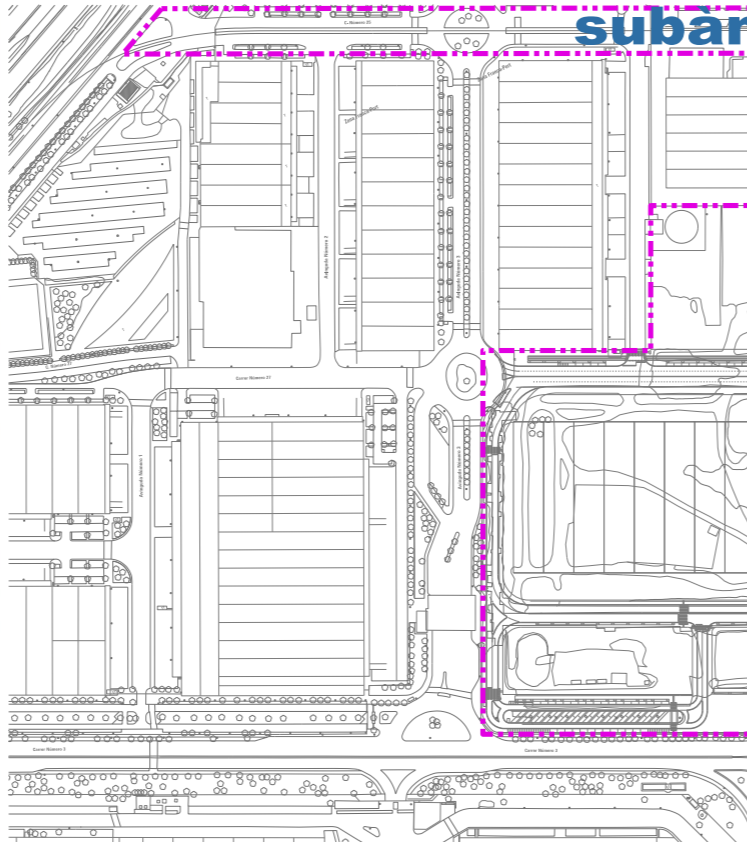


Reportatge Fotogràfic

**1.7.1**

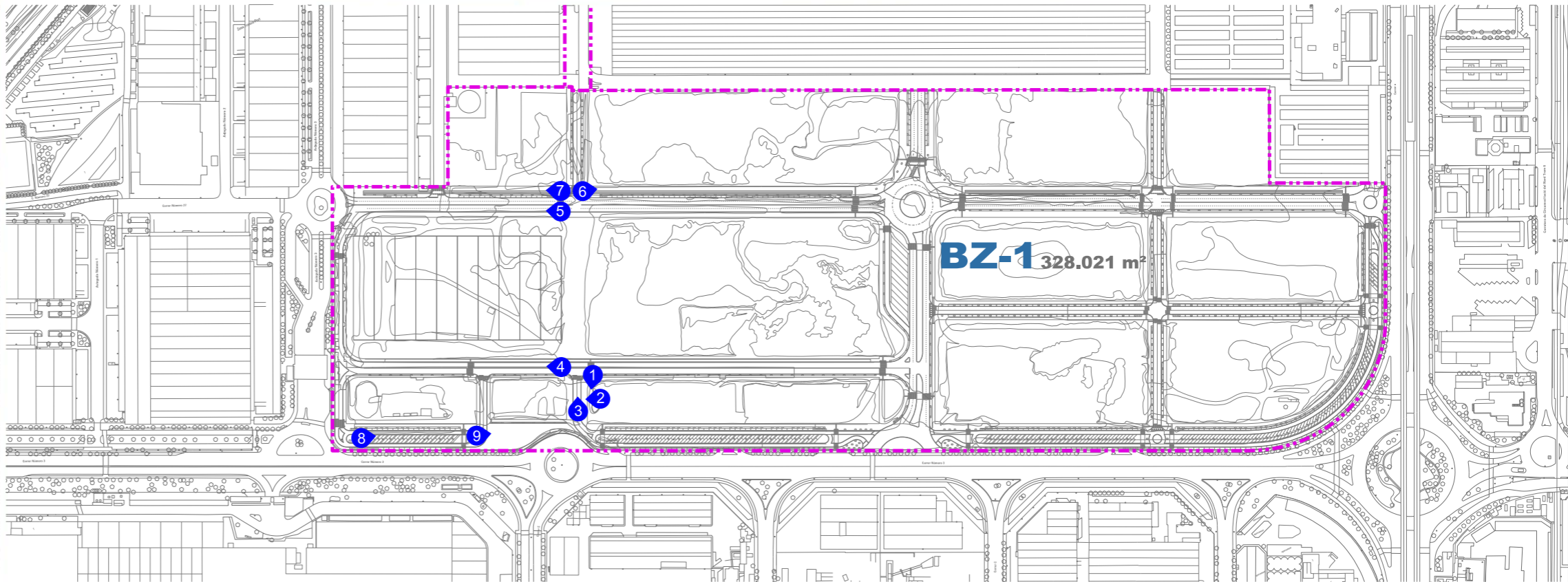






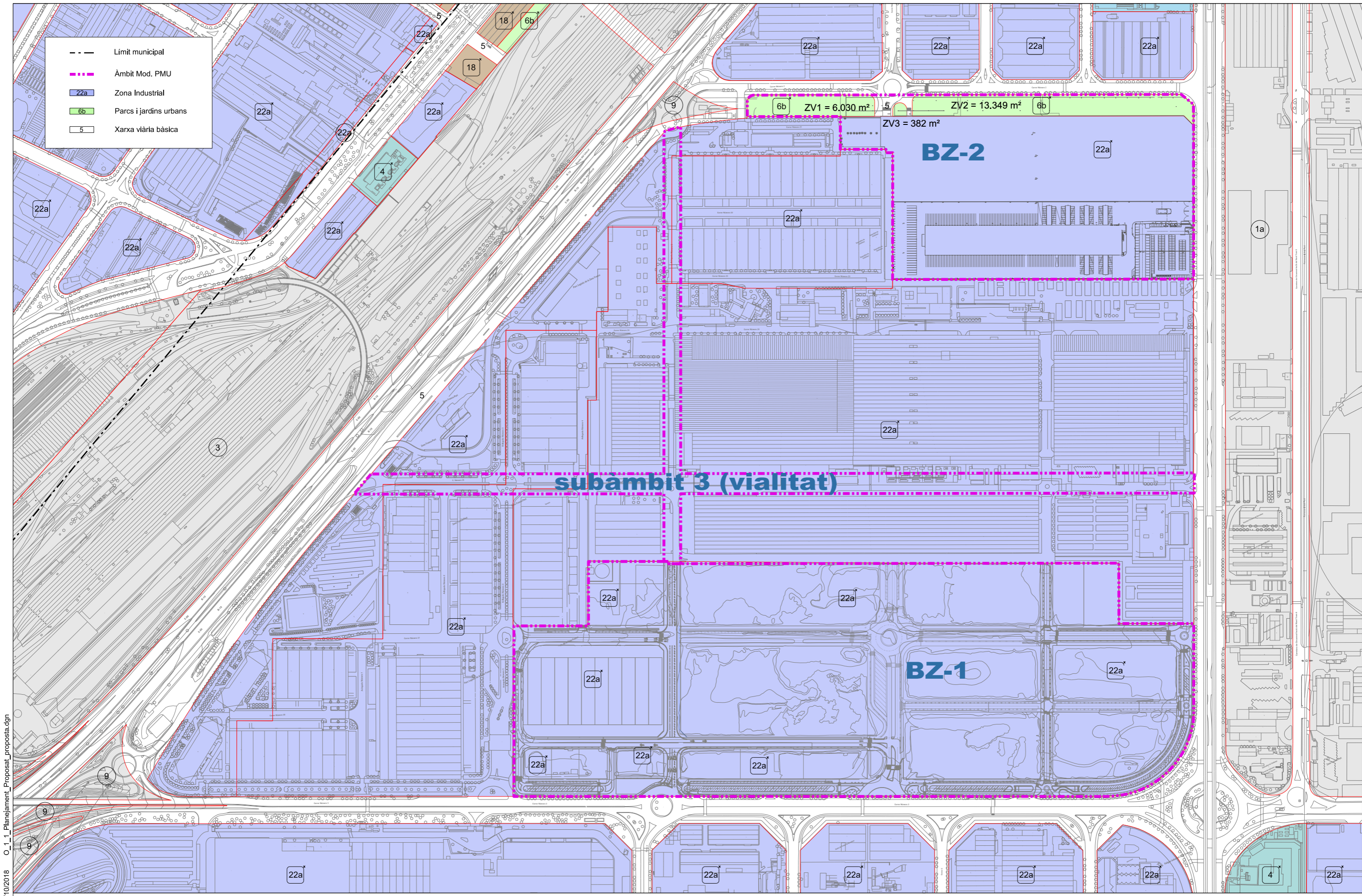
Codi: - F931042\_02/10/2018\_1.7.2\_Reportatge\_Fotografic.dgn





Codi: - F931042\_02/10/2018\_L7\_3\_Reportatge\_Fotografic.dgn





- Límit municipal
- Àmbit Mod. PMU
- Zona Industrial
- Parcs i jardins urbans
- Xarxa viària bàsica

subambit 3 (vialitat)







BZ-2

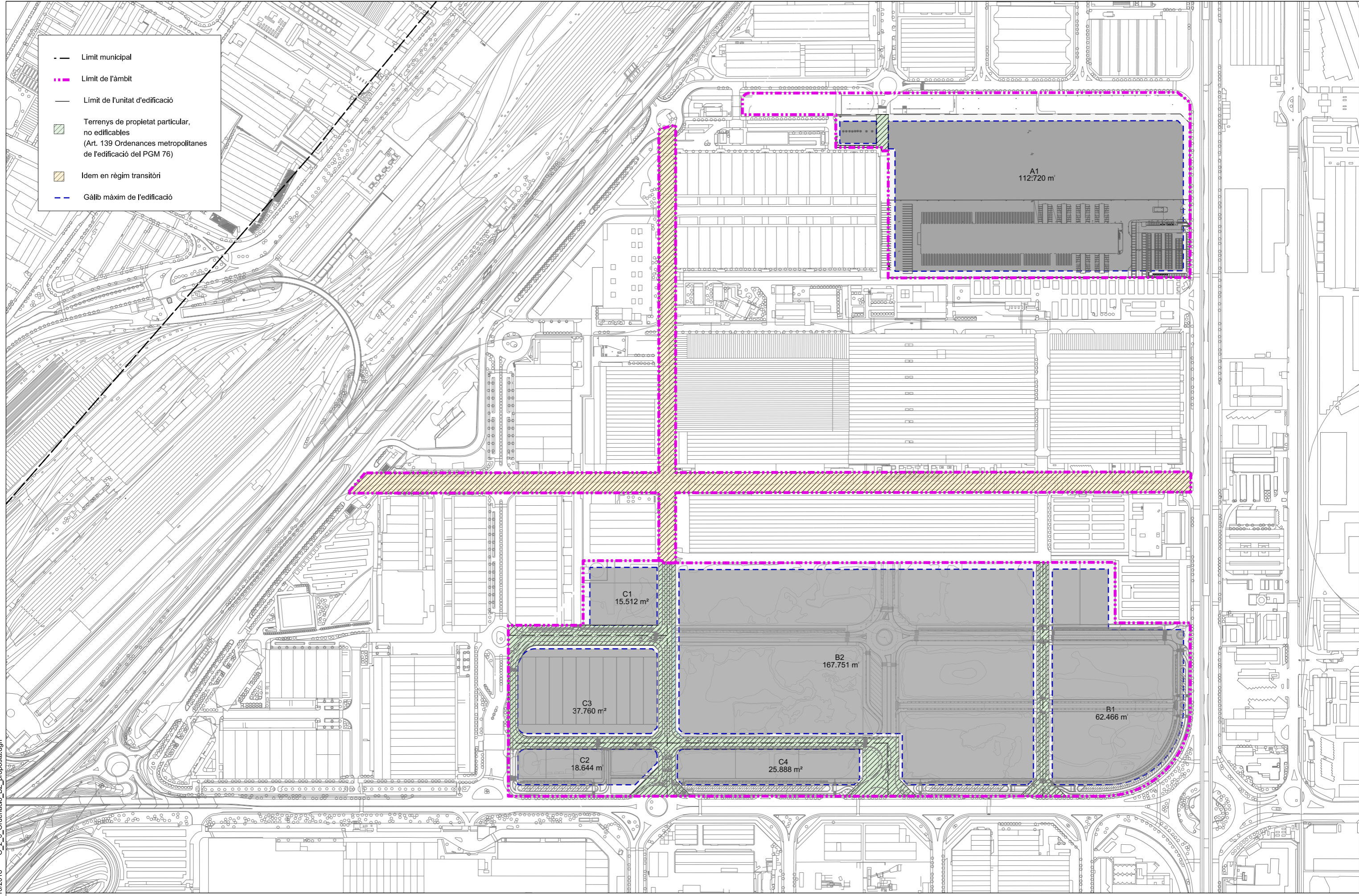
BZ-1

Modificació del Pla de Millora Urbana del Sector BZ i estructuració de la vialitat interior de l'illa de l'emplaçament, al polígon de la Zona Franca Octubre 2018

Codi: - F931042 02/10/2018 O\_1\_1\_Planejament\_Proposat\_proposta.dgn



-  Límit municipal
-  Límit de l'àmbit
-  Límit de l'unitat d'edificació
-  Terrenys de propietat particular, no edificables (Art. 139 Ordenances metropolitananes de l'edificació del PGM 76)
-  Idem en règim transitori
-  Gàlib màxim de l'edificació

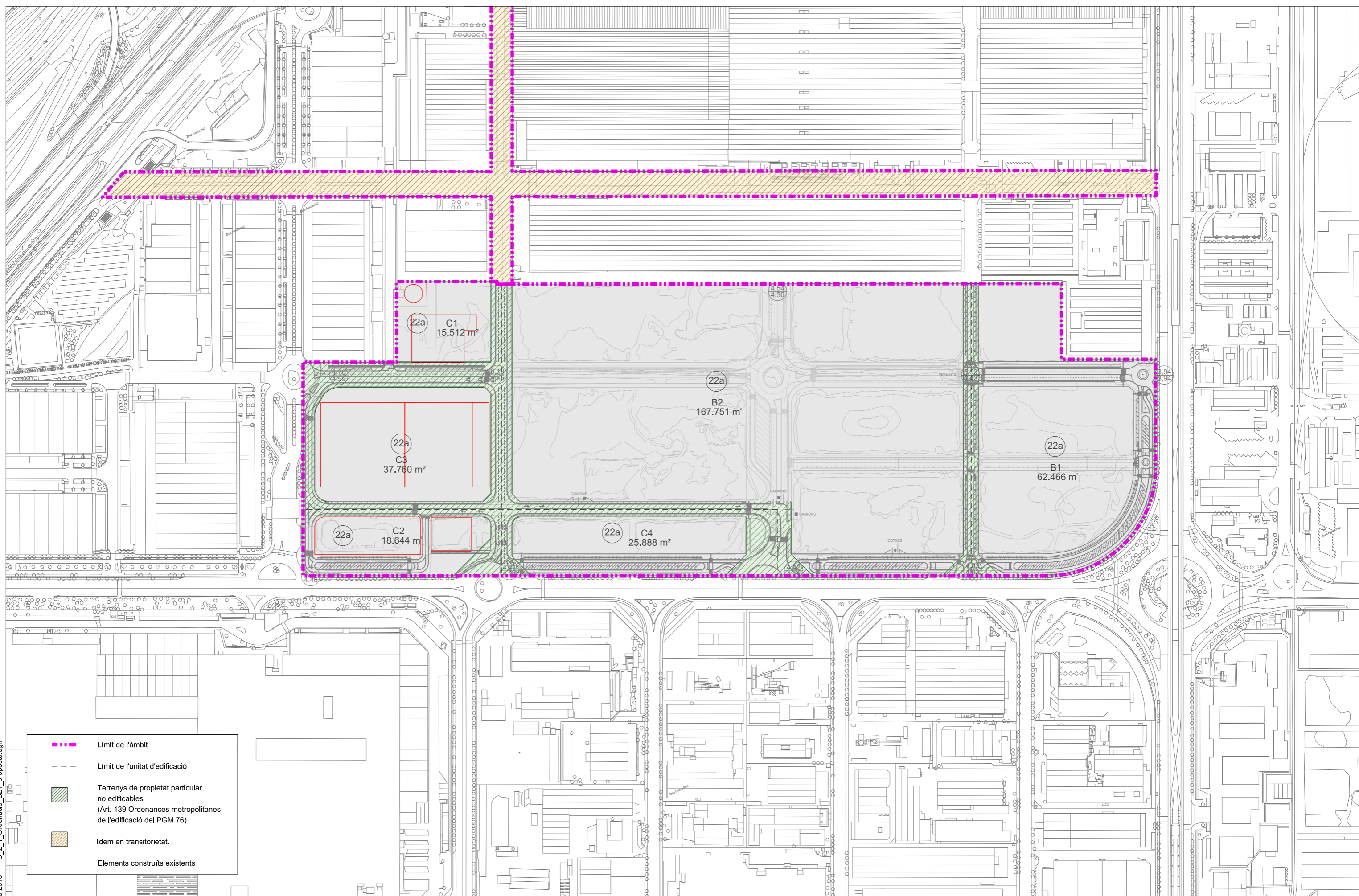


Codi: - F931042\_02/10/2018 O\_2\_0\_Ordenacio\_BZ\_proposta.dgn



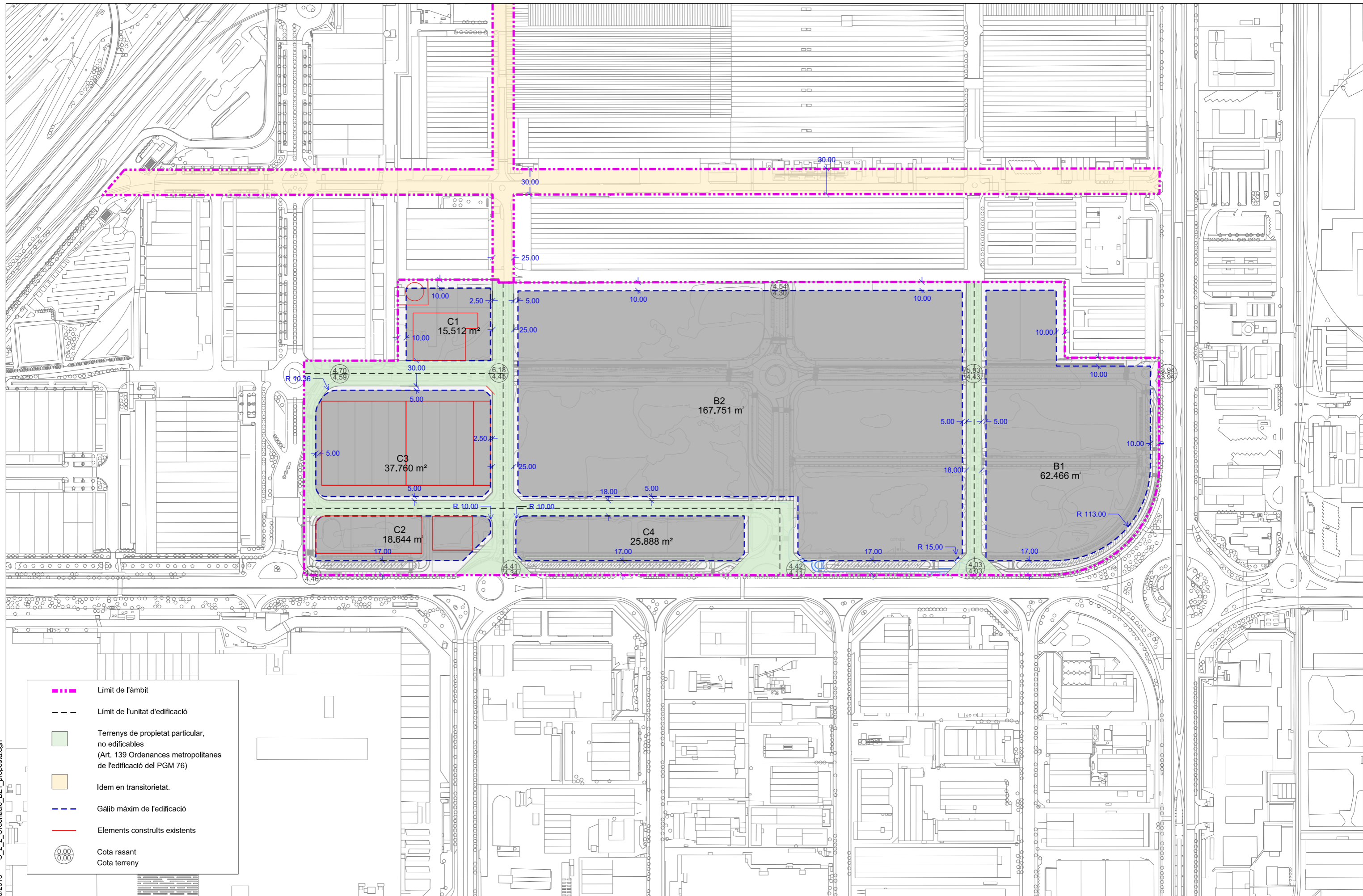
Codi: - F931042 02/10/2018 O\_2\_1\_Ordenacio\_BZ1\_proposta.dgn

- - - - Límit de l'àmbit  
- - - - Límit de l'unitat d'edificació  
 Terrenys de propietat particular, no edificables (Art. 139 Ordenances metropolitanas de l'edificació del PGM 76)  
 Idem en transitorietat.  
— Elements construïts existents

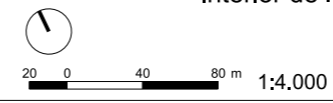




Codi: - F931042\_02/10/2018 O\_2\_2\_Ordenacio\_BZ1\_proposta.dgn

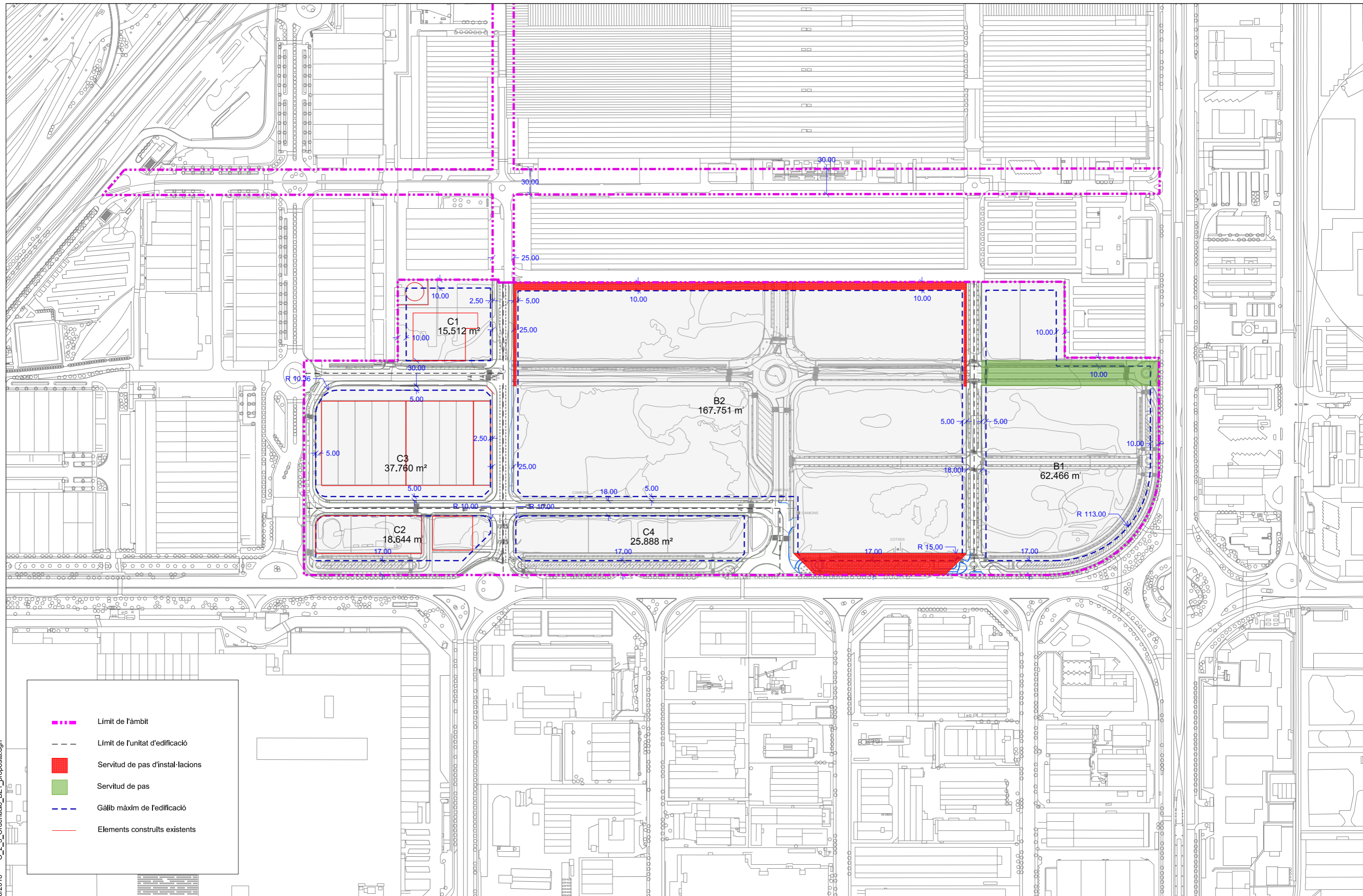








- - - - Límit de l'àmbit
- - - - Límit de l'unitat d'edificació
- Terrenys de propietat particular, no edificables (Art. 139 Ordenances metropolitanas de l'edificació del PGM 76)
- Idem en transitorietat.
- - - - Galib màxim de l'edificació
- - - - Elements construïts existents
- 0.00 Cota rasant
- 0.00 Cota terreny

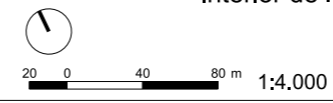




Codi: - F931042\_02/10/2018 O\_2\_3\_Ordenacio\_BZ1\_proposta.dgn

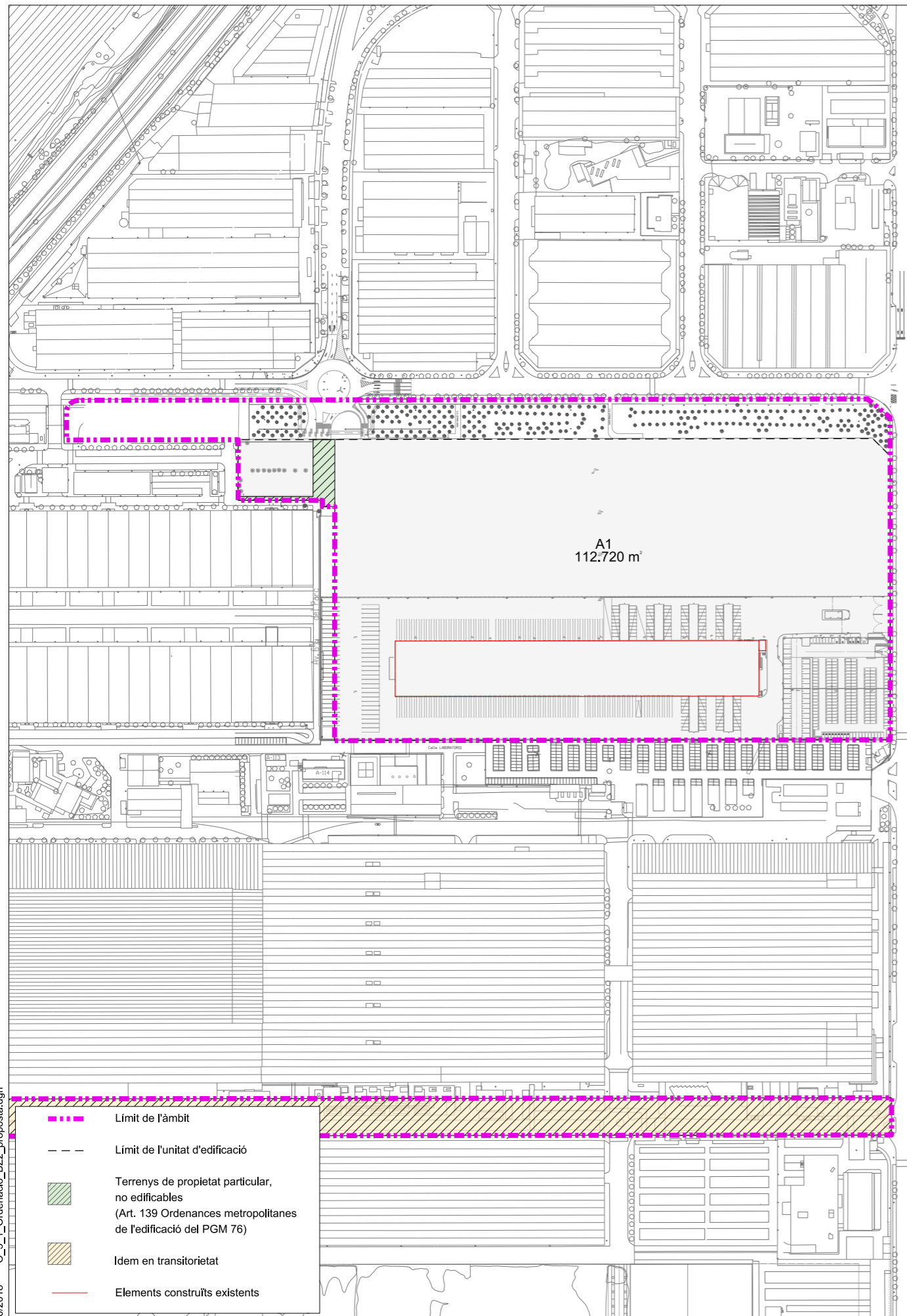







	Límit de l'àmbit
	Límit de l'unitat d'edificació
	Servitud de pas d'instal·lacions
	Servitud de pas
	Gàlib màxim de l'edificació
	Elements construïts existents

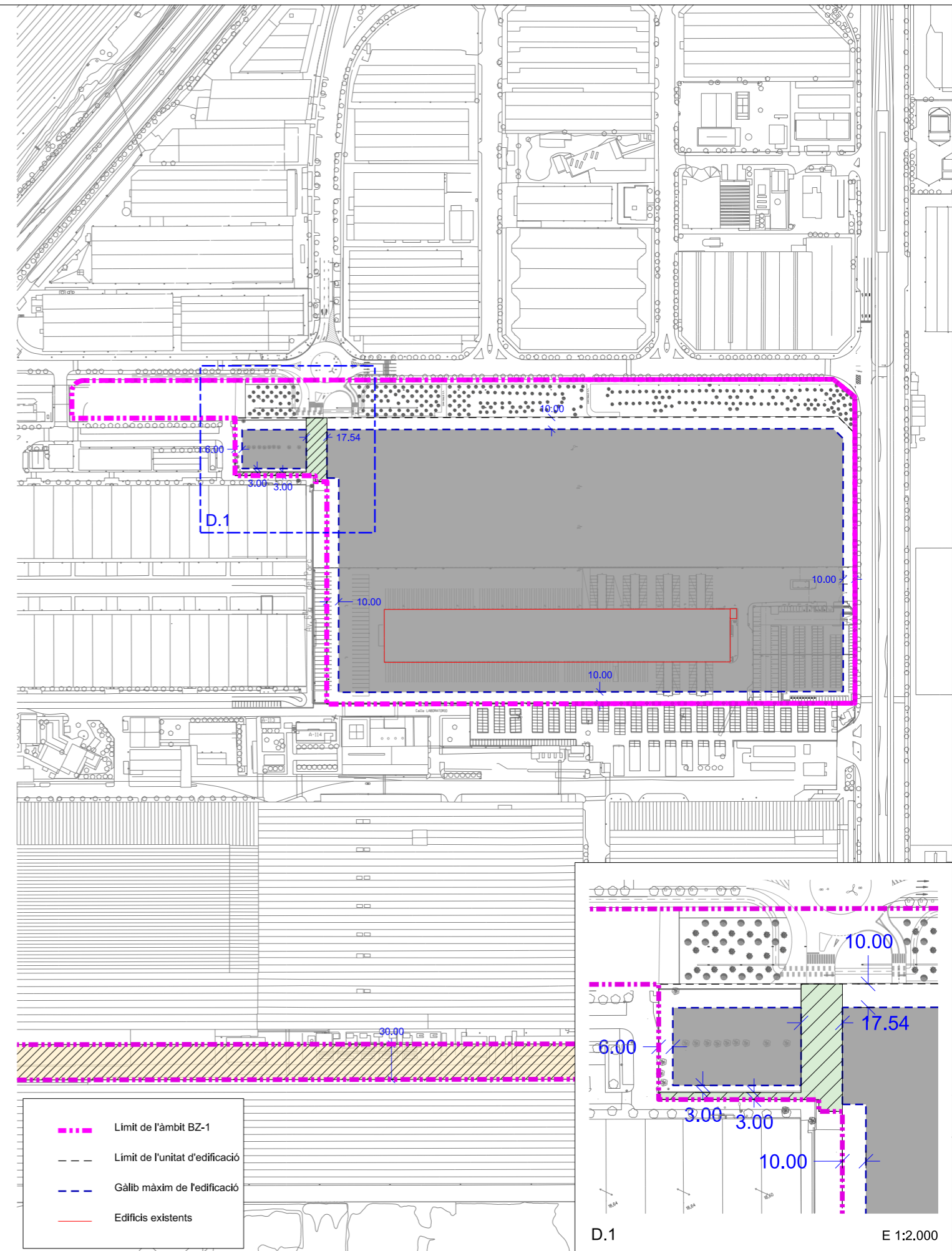








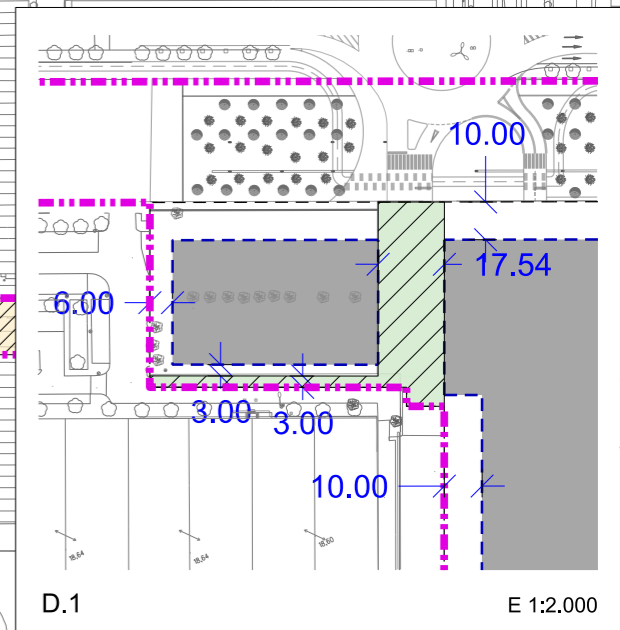
Codi: - F931042\_02/10/2018 O\_3\_1\_Ordenacio\_BZ2\_proposta.dgn



-  Limit de l'àmbit
-  Limit de l'unitat d'edificació
-  Terrenys de propietat particular, no edificables (Art. 139 Ordenances metropolitanas de l'edificació del PGM 76)
-  Idem en transitorietat
-  Elements construïts existents

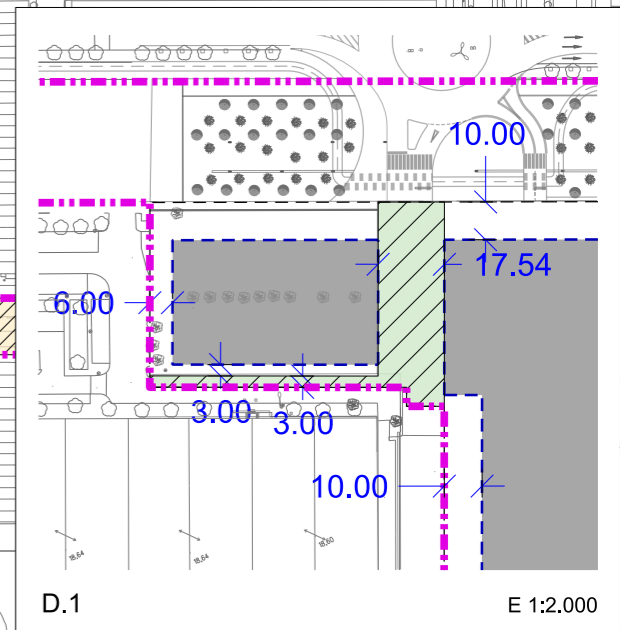
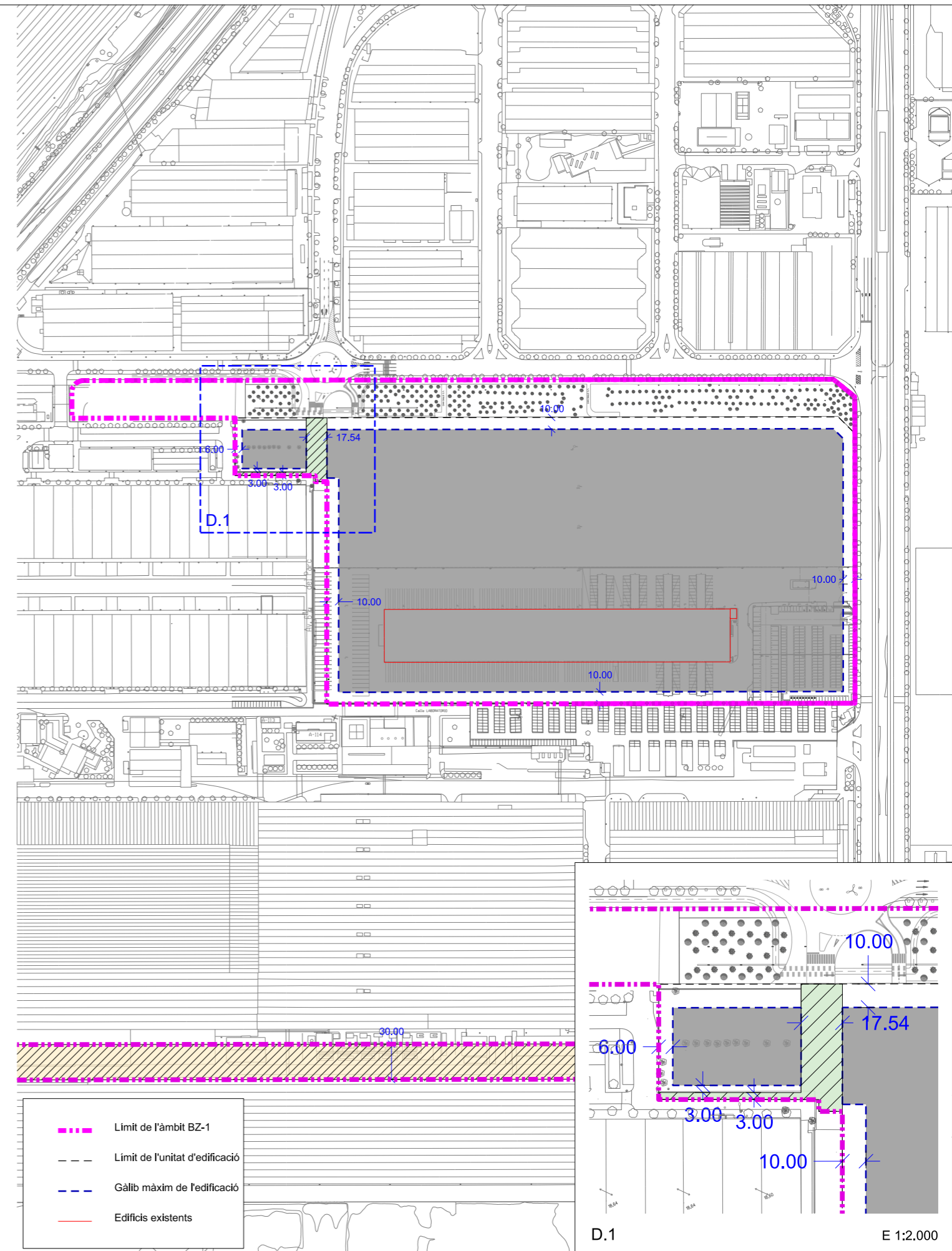
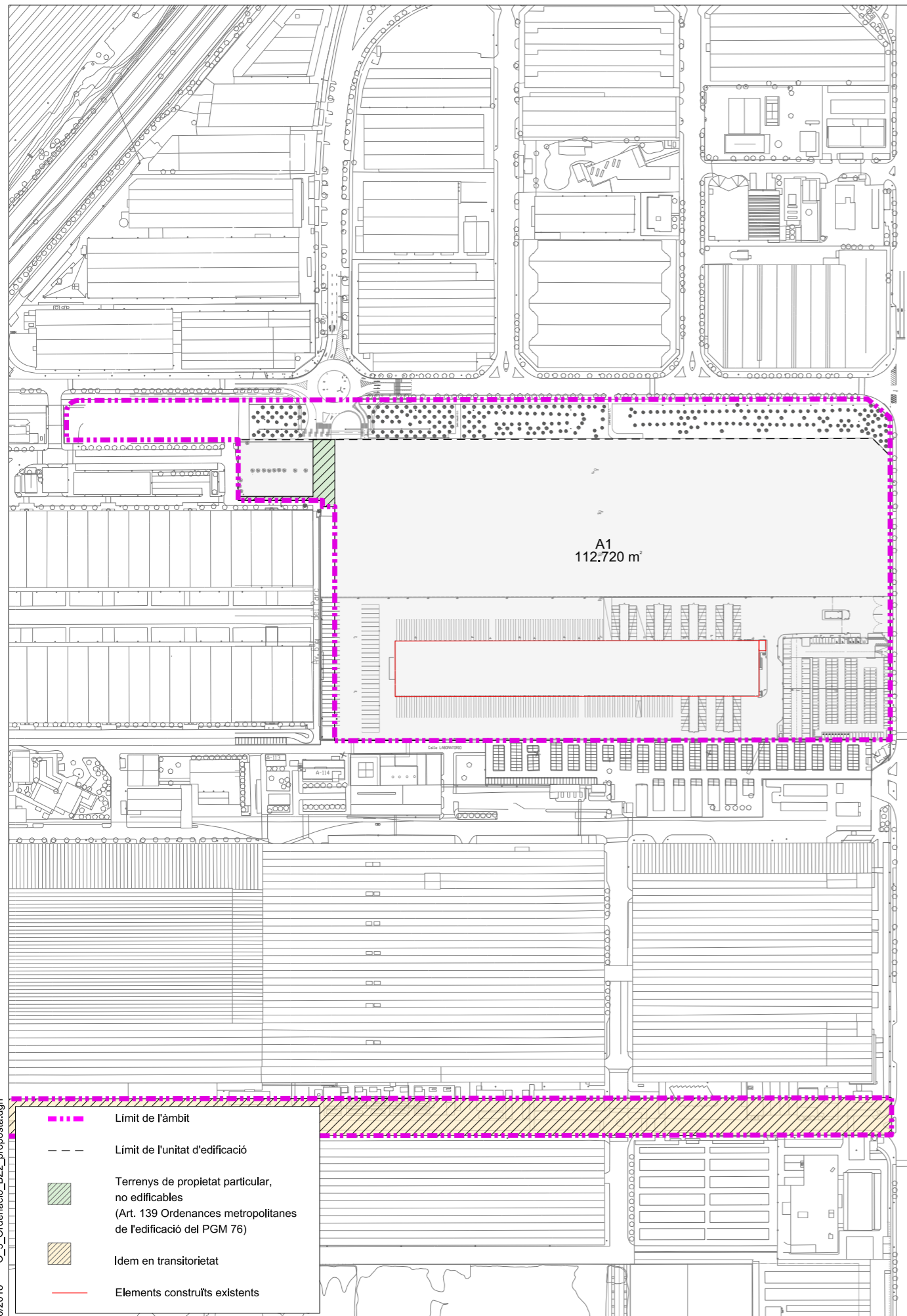


-  Limit de l'àmbit BZ-1
-  Limit de l'unitat d'edificació
-  Gàlib màxim de l'edificació
-  Edificis existents

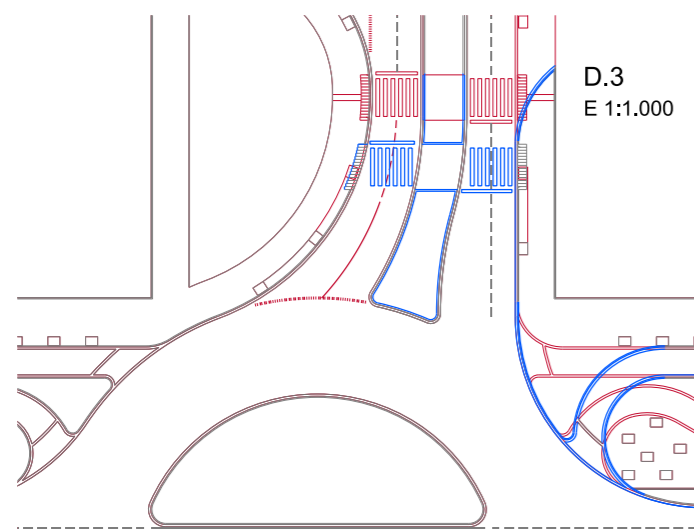
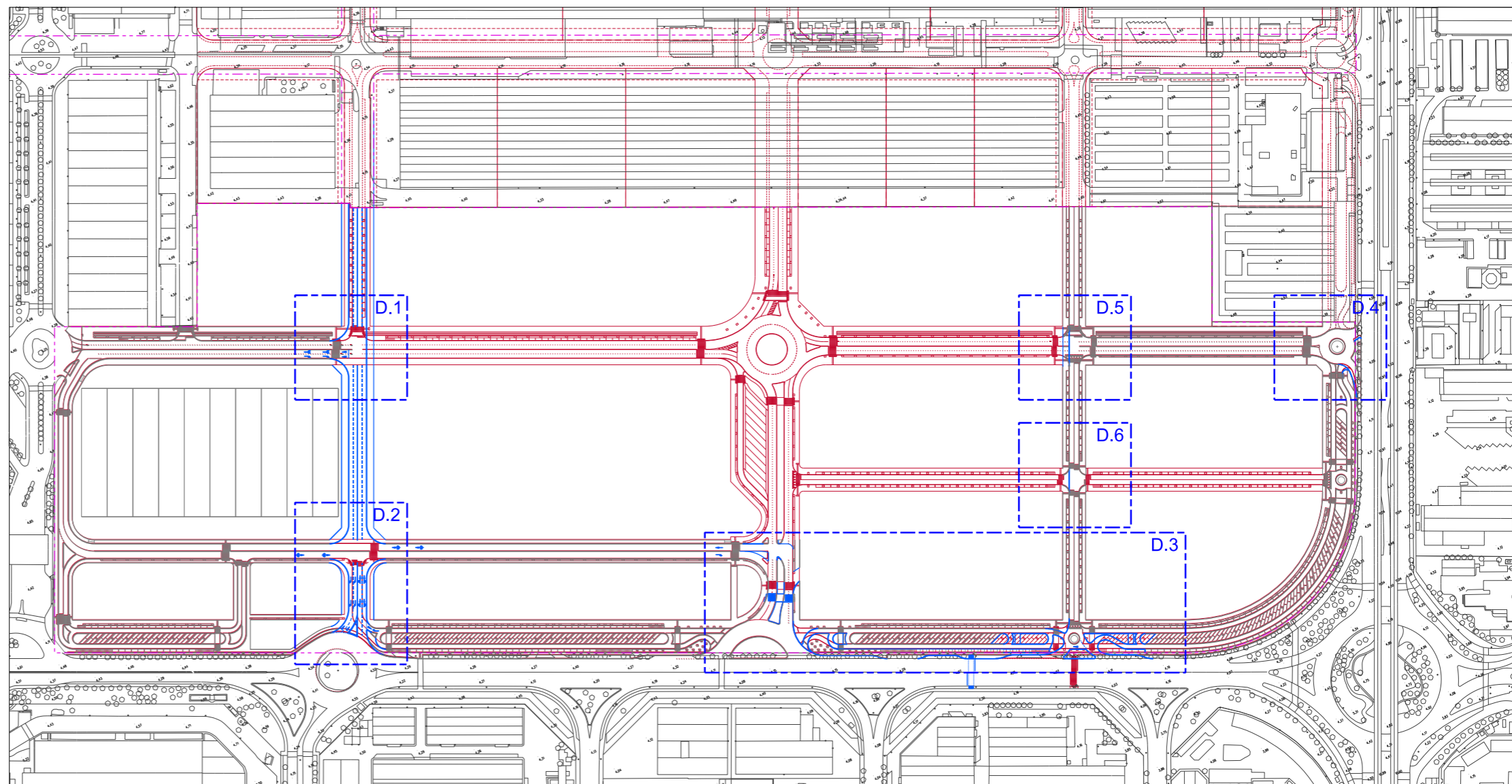
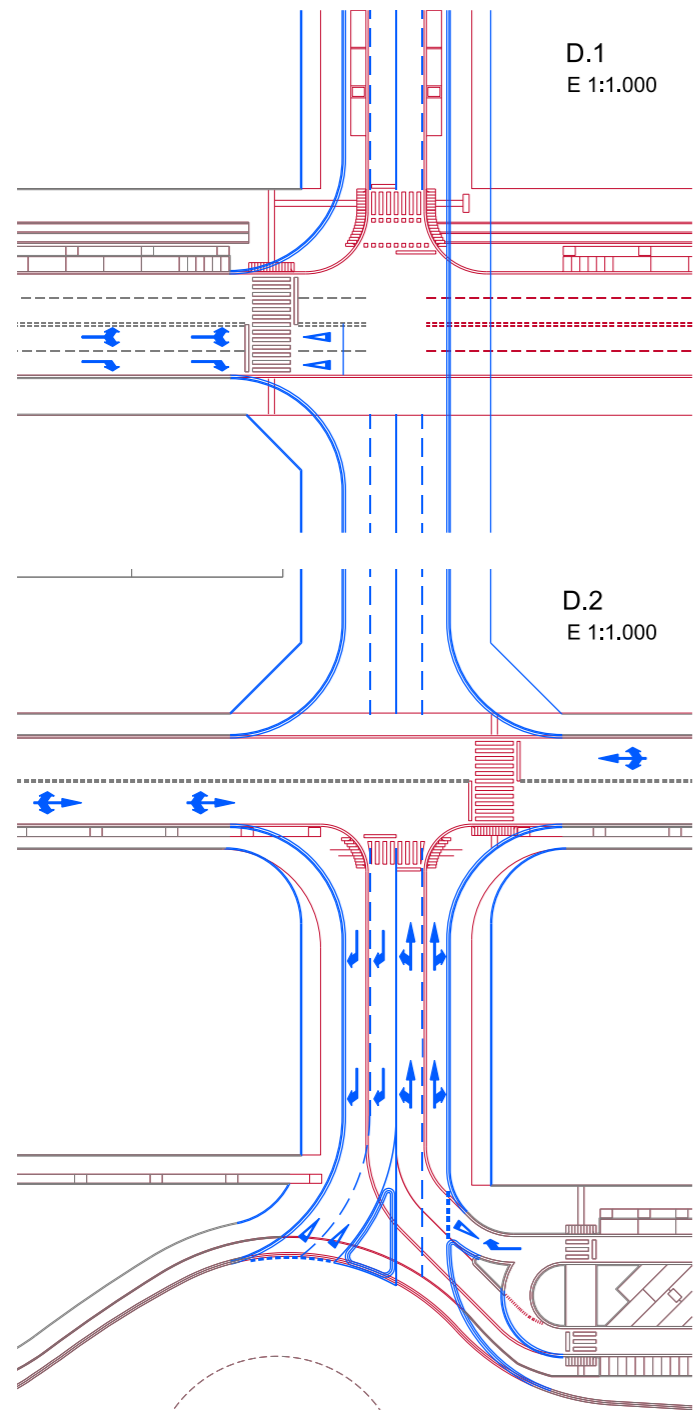




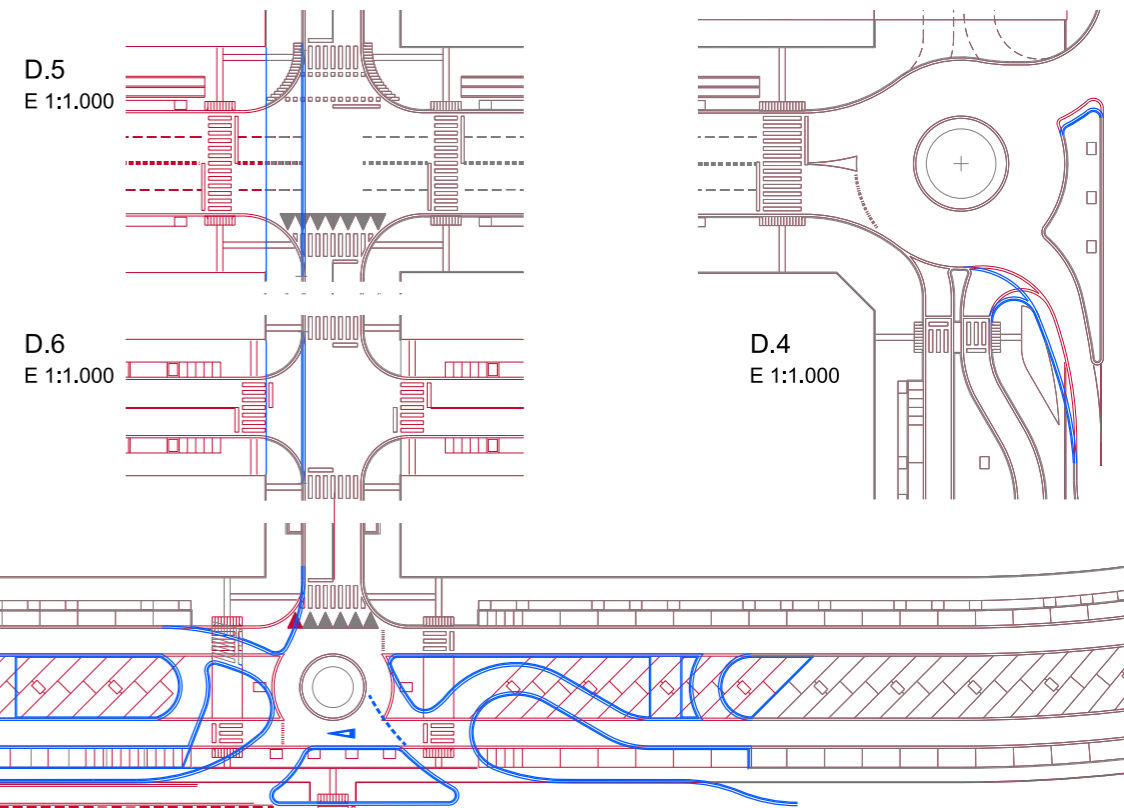
Codi: - F931042 02/10/2018 O\_3\_Ordenacio\_BZ2\_proposta.dgn



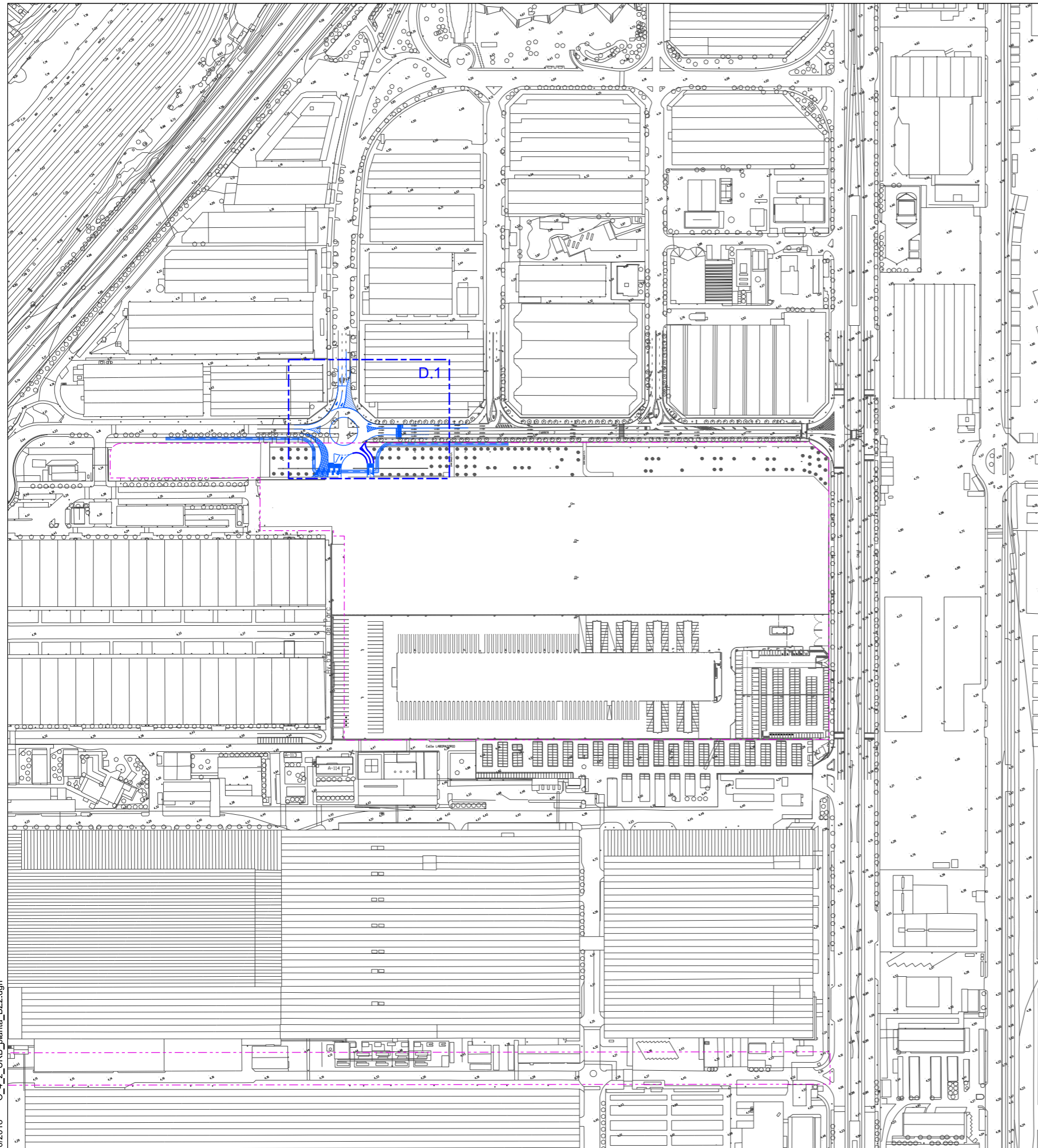




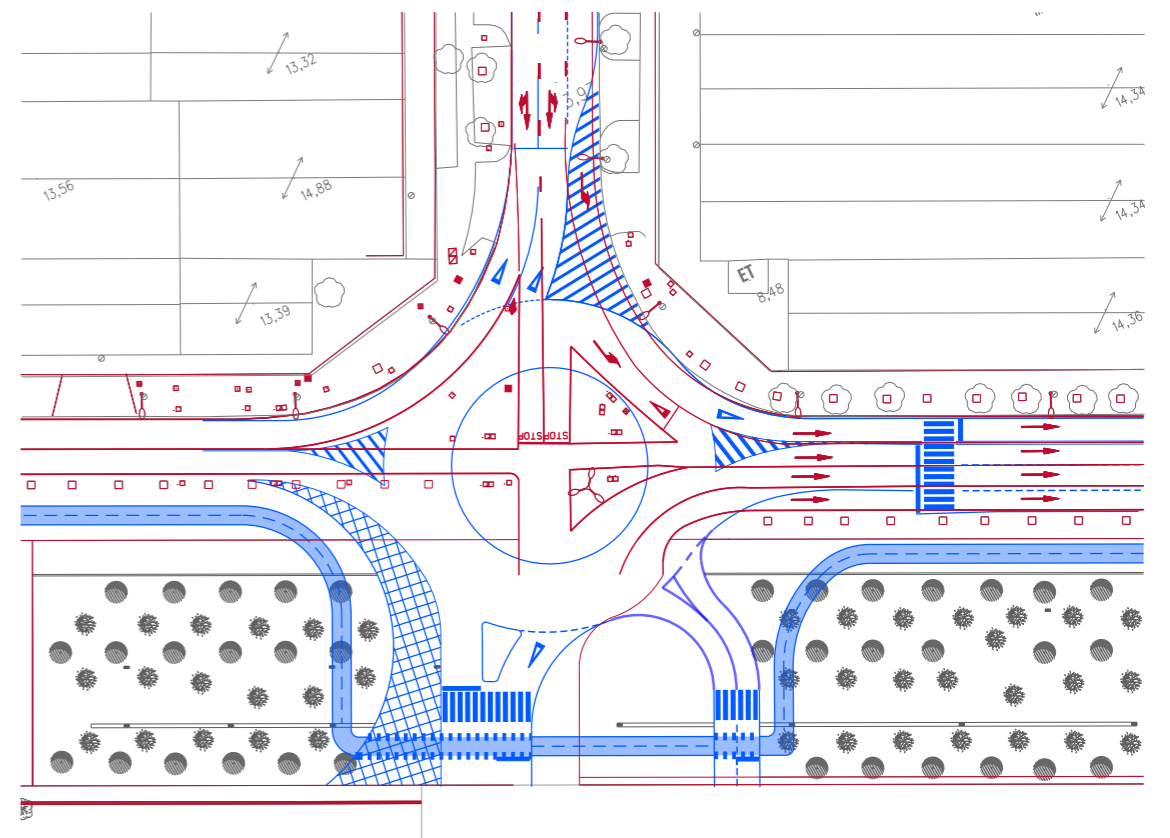
- NOVA URBANITZACIÓ
- URBANITZACIÓ EXISTENT
- URBANITZACIÓ A ELIMINAR
- - - ÀMBIT DEL PMU







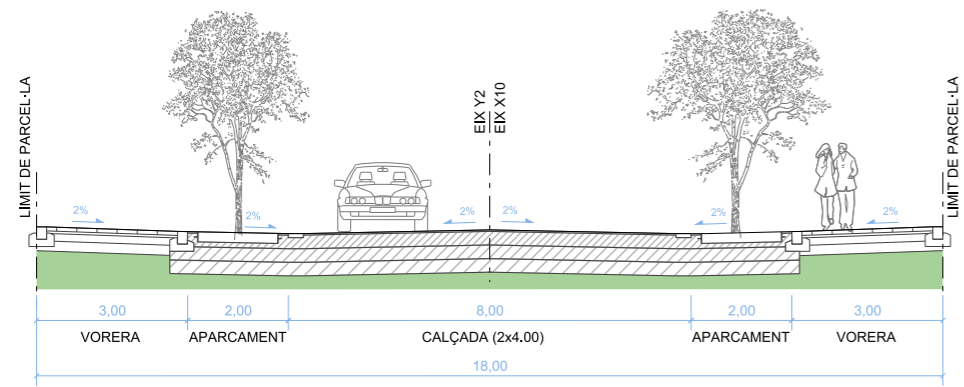
- NOVA URBANITZACIÓ
- URBANITZACIÓ EXISTENT
- URBANITZACIÓ A ELIMINAR
- ÀMBIT DEL PMU



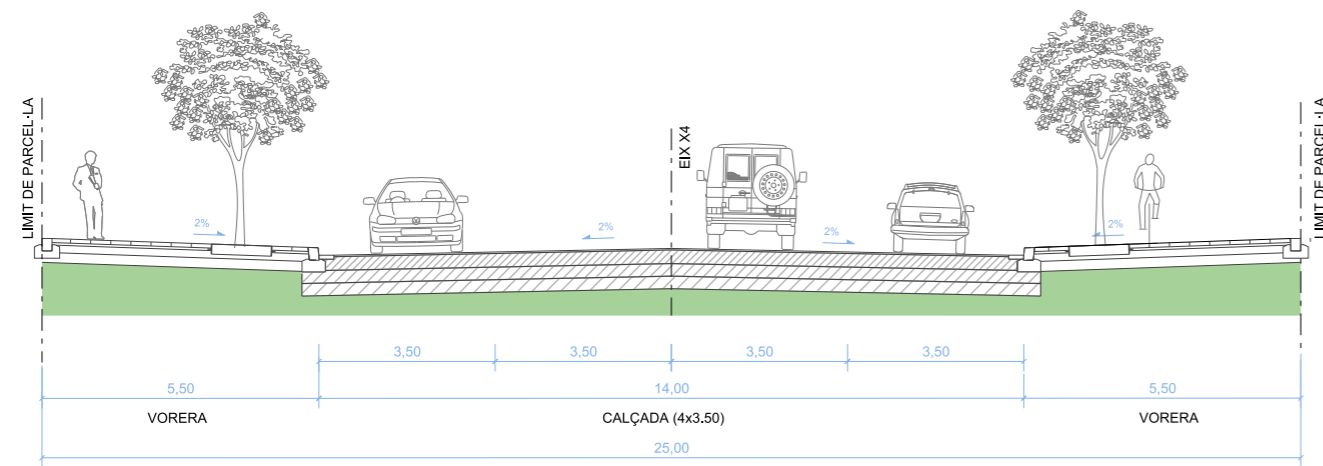
D.1  
E 1:1.000

Codi: - F931042 02/10/2018 O\_4\_2\_URB\_planta\_BZZ.dgn

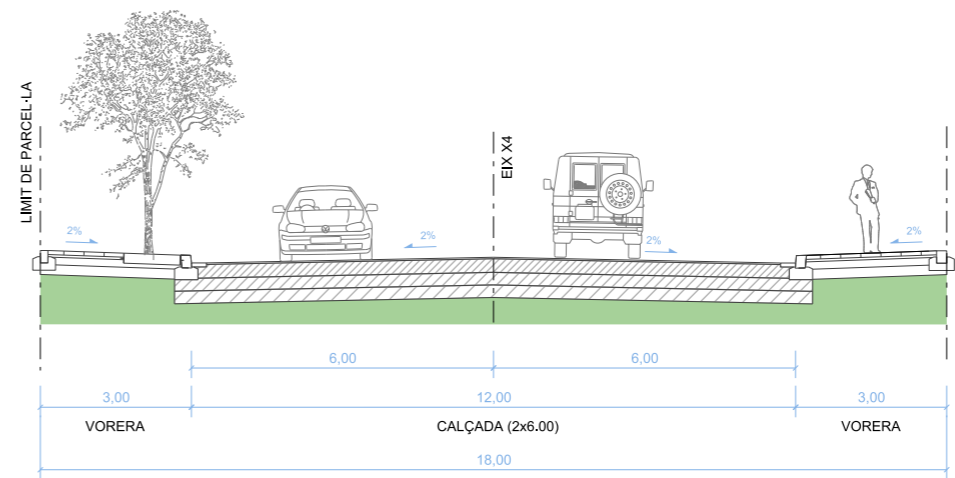




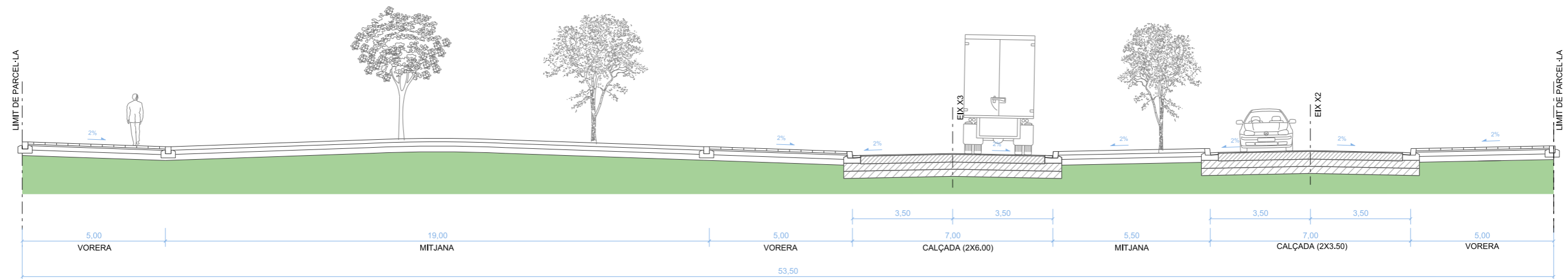
SECCIÓ A-A'  
Xarxa viària secundària



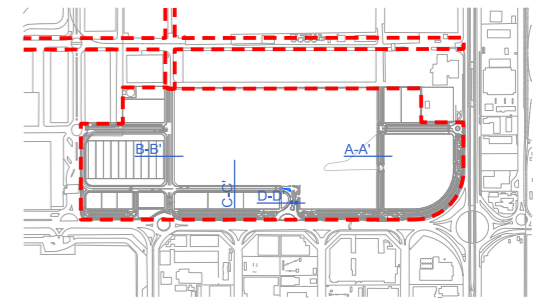
SECCIÓ B-B'  
Xarxa viària principal



SECCIÓ C-C'  
Xarxa viària principal



SECCIÓ D-D'  
Xarxa viària secundària



Codi: - F931042\_02/10/2018\_O\_4\_3\_URB\_seccions.dgn