



DELIMITACIÓN DE ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS DEL PUERTO DE BARCELONA

AÑO 2020

JULIO 2022

INDICE

LISTA DE ACRÓNIMOS.....	3
LISTA DE FIGURAS.....	4
LISTA DE TABLAS	4
1 INTRODUCCIÓN.....	5
2 ANTECEDENTES	7
2.1 Proyecto de Ampliación de la Zona de Servicio del puerto de Barcelona (1993).....	7
2.2 Plan de Utilización de Espacios y Usos Portuarios del puerto de Barcelona (1999)	8
2.3 Plan Especial de ampliación del puerto de Barcelona - ZAL (2001).....	9
2.4 Modificación no sustancial del PUEP 1999 (2001)	10
2.5 Modificación sustancial del PUEP 1999 (2005).....	11
2.6 Plan Director Ferroviario del puerto de Barcelona (2003)	12
2.7 Modificaciones Plan Especial de la ZAL.....	12
2.8 Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del puerto de Barcelona (2016).....	13
3 OBJETO Y ALCANCE DE LA MODIFICACIÓN	17
4 SITUACIÓN ACTUAL DEL PUERTO DE BARCELONA	19
4.1 Situación geográfica	19
4.2 Descripción de la zona de servicio terrestre.....	19
4.3 Accesos terrestres	22
4.4 Análisis del tráfico actual y previsiones	23
4.5 Análisis de la situación actual de la ZAL.....	26
4.5.1 Descripción de la ZAL.....	26
4.5.2 Ocupación de la ZAL	27
4.5.3 Análisis del mercado inmologístico	27
5 DESCRIPCIÓN Y JUSTIFICACIÓN DE LAS MODIFICACIONES QUE SE PROPONEN	31
5.0 Introducción Modificaciones.....	31
5.1 Afectaciones a dominio público portuario	31
5.1.1 Incorporación enclaves en la 2ª fase de la ZAL.....	31
Modificación 1: Parcela TOTAL.....	32
Modificación 2: Parcela APB	33
5.2 Actualización de la cartografía general del puerto	36

5.2.1 Incorporación de las nuevas instalaciones e infraestructuras	36
Modificación 3: Nuevo relleno en el muelle Adosado	36
Modificación 4: Área de trabajo del shiplift	36
Modificación 5: Muelle náutico-deportivo frente a la lonja	37
5.2.2 Adaptaciones puntuales del límite de la zona terrestre y de la asignación de usos	37
Modificación 6: Modificación de los límites ferroviarios en el acceso de calle 4.....	37
Modificación 7: Cambio de uso del Conector muelle España	39
Modificación 8: Cambio de uso de las instalaciones de Marina 92.....	39
Modificación 9: Ajustes de carácter menor del límite de la zona de servicio	40
6 DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO PROPUESTA	41
6.1 Propuesta de delimitación terrestre de la zona de servicio	41
6.2 Propuesta de delimitación de los espacios de agua necesarios para el desarrollo de los usos portuarios.....	41
6.3 Propuesta asignación de usos.....	41
6.4 Espacios necesarios para otras administraciones públicas	42

ANEJOS

Anejo I. Bienes y derechos afectados

Anejo II. Relación de superficies desafectadas

O2.- Asignación de usos de los espacios portuarios propuesta

O2.1.- Asignación de usos de los espacios portuarios propuesta: detalle puerto ciudadano

O2.2.- Asignación de usos de los espacios portuarios propuesta: detalle puerto comercial

O2.3.- Asignación de usos de los espacios portuarios propuesta: detalle puerto logístico

DOCUMENTACIÓN GRÁFICA

PLANOS DE INFORMACIÓN

I0.- Emplazamiento

I1.- Zona de servicio terrestre y marítima vigente (DEUP 2016)

I2.- Asignación de usos de los espacios portuarios vigentes (DEUP 2016)

I2.1.- Asignación de usos de los espacios portuarios vigente: detalle puerto ciudadano

I2.2.- Asignación de usos de los espacios portuarios vigente: detalle puerto comercial

I2.3.- Asignación de usos de los espacios portuarios vigente: detalle puerto logístico

I3.- Detalle de las modificaciones

I3.1.- Detalle Modificación 1: Parcela TOTAL

I3.2.- Detalle Modificación 2: Parcela APB

I3.3.- Detalle Modificación 3: Nuevo relleno muelle adosado

I3.4.- Detalle Modificación 4: Área de trabajo del *shiplift*

I3.5.- Detalle Modificación 5: Muelle náutico deportivo frente a la lonja

I3.6.- Detalle Modificación 6: Límites ferroviarios en acceso calle 4

I3.7.- Detalle Modificación 7: Cambio de uso Conector muelle España

I3.8.- Detalle Modificación 8: Cambio de uso de las instalaciones de Marina 92

I4.- Espacios necesarios para otras administraciones públicas

I5.- Información de planificación urbanística. General

I6.- Información de planificación urbanística. Detalle ámbito de la ZAL

PLANOS DE ORDENACIÓN

O1.- Zona de servicio terrestre y marítima propuesta

O1.1. Parcelario de la delimitación de la zona terrestre

O1.1.1-O1.1.20 Detalle de la delimitación de la zona terrestre propuesta

LISTA DE ACRÓNIMOS

APB: Autoridad Portuaria de Barcelona

BOE: Boletín Oficial del Estado

CILSA: Centro Intermodal de Logística S.A.

CZFB: Consorci de la Zona Franca de Barcelona

DEUP: Delimitación de Espacios y Usos Portuarios

DOGC: Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya

PGM: Plan General Metropolitano de Barcelona

PIF: Puesto de Inspección Fronterizo

PUEP: Plan de Utilización de los Espacios Portuarios

TIPdB: Terminal Intermodal Port de Barcelona

TRLPEMM: Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante

ZAL: Zona de Actividades Logísticas

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1: DELIMITACIÓN ESPACIOS PORTUARIOS APROBADA OM 14/04/1993 7

FIGURA 2: DELIMITACIÓN ESPACIOS PORTUARIOS PUEP 1999 9

FIGURA 3: DETALLE ENCLAVES DEL PUERTO LOGÍSTICO Y ZONIFICACIÓN 9

FIGURA 4: PLANO ZONIFICACIÓN Y ENCLAVES: SUPERFICIES 10

FIGURA 5: DELIMITACIÓN ESPACIOS PORTUARIOS MODIFICACIÓN 2001 DEL PUEP 1999 10

FIGURA 6: DETALLE ENCLAVES DEL PUERTO LOGÍSTICO Y ZONIFICACIÓN 11

FIGURA 7: DELIMITACIÓN ESPACIOS PORTUARIOS MODIFICACIÓN 2005 DEL PUEP 1999 11

FIGURA 8: DETALLE ENCLAVES DEL PUERTO LOGÍSTICO Y ZONIFICACIÓN 12

FIGURA 9: PLANO PROPUESTA ORDENACIÓN 13

FIGURA 10: DETALLE DE LOS ENCLAVES EN LA 2ª FASE DE LA ZAL, SITUACIÓN ACTUAL..... 14

FIGURA 11: SITUACIÓN GEOGRÁFICA 19

FIGURA 12: ESTRUCTURA DE ZONAS PUERTO DE BARCELONA. PUEP 1999 19

FIGURA 13: HINTERLAND DEL PUERTO DE BARCELONA 22

FIGURA 14: EVOLUCIÓN TRÁFICO TOTAL Y SU DESCOMPOSICIÓN POR FORMA DE PRESENTACIÓN 2009-2019 (MT)..... 24

FIGURA 15: TRÁFICO TOTAL PORTUARIO POR FORMA DE PRESENTACIÓN 2019..... 24

FIGURA 16: EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE CONTENEDORES, 2009-2019 (MILES DE TEU'S) 25

FIGURA 17: EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE MERCANCÍAS CONTENERIZADAS ORIGEN O DESTINO (SIN TARAS NI TRÁNSITOS), 2013-2019 (EN MILES DE TONELADAS) 25

FIGURA 18: ZONIFICACIÓN ZAL ACTUAL..... 26

FIGURA 19: PLANO OCUPACIÓN ACTUAL DE LA 2ª FASE DE LA ZAL (ZAL PORT PRAT) 27

FIGURA 20: CORONAS DEL MERCADO INMOLOGÍSTICO EN EL ÁREA DE CATALUNYA..... 28

FIGURA 21: VOLUMEN DE ABSORCIÓN DEL SECTOR LOGÍSTICO EN CATALUNYA, 2010-2019 (M² CONSTRUIDOS DE NAVES) 28

FIGURA 22: VOLUMEN DE CONTRATACIÓN DEL SECTOR LOGÍSTICO, POR CORONAS, 2019 (M² Y %)..... 29

FIGURA 23: FOTOGRAFÍA ACTUAL CON LA ZONIFICACIÓN ZAL Y LA UBICACIÓN DE LAS PARCELAS A INCORPORAR..... 31

FIGURA 24: IMAGEN AÉREA DE LA PARCELA TOTAL CON COORDENADAS DE REFERENCIA 32

FIGURA 25: ORDENACIÓN URBANÍSTICA VIGENTE PARCELA TOTAL, ENCLAVE 3 (PARCELAS 27, 28 Y 29)..... 33

FIGURA 26: IMAGEN AÉREA DE LA PARCELA APB CON COORDENADAS DE REFERENCIA..... 34

FIGURA 27: ORDENACIÓN URBANÍSTICA VIGENTE PARCELA APB, ENCLAVE 4 (PARCELA 22) 34

FIGURA 28: IMAGEN AÉREA DE LOS NUEVOS RELLENOS (EN ROJO) EN EL MUELLE ADOSADO 36

FIGURA 29: IMAGEN AÉREA DEL ÁREA DE TRABAJO DEL SHIPLIFT (EN ROJO) 37

FIGURA 30: IMAGEN AÉREA DEL MUELLE NÁUTICO-DEPORTIVO FRENTE A LA LONJA (EN ROJO)..... 37

FIGURA 31: IMAGEN AÉREA DE LA SUPERFICIE A DESAFECTAR EN EL ACCESO DE CALLE 4 38

FIGURA 32: SUPERFICIES QUE CAMBIAN USO DEL ÁMBITO DEL CONECTOR MUELLE ESPAÑA 39

FIGURA 33: ASIGNACIÓN DE USO VIGENTE DEUP 2016 (IZQUIERDA) Y ASIGNACIÓN DE USOS PROPUESTA (DERECHA) ... 39

FIGURA 34: SUPERFICIE QUE CAMBIA DE USO EN EL ÁMBITO DE LAS INSTALACIONES DE MARINA 92 40

FIGURA 35: ASIGNACIÓN DE USO VIGENTE DEUP 2016 (IZQUIERDA) Y ASIGNACIÓN DE USOS PROPUESTA (DERECHA) ... 40

LISTA DE TABLAS

TABLA 1: SUPERFICIES OCUPADAS POR INDUSTRIAS QUE FUERON EXCLUIDAS EN EL PUEP 9

TABLA 2: ENCLAVES MODIFICADOS EN LA MODIFICACIÓN NO SUSTANCIAL 2001 DEL PUEP 1999 10

TABLA 3: ENCLAVES MODIFICADOS EN LA MODIFICACIÓN SUSTANCIAL 2005 DEL PUEP 1999 11

TABLA 4: CUADRO SUPERFICIES PLANEAMIENTO VIGENTE (CLAVE 1B) 13

TABLA 5: SUPERFICIES QUE CONFIGURAN ACTUALMENTE LOS ENCLAVES, SEGÚN DEUP 2016 13

TABLA 6: RESUMEN SUPERFICIES. ASIGNACIÓN DE Usos DEUP 2016 15

TABLA 7: COMPARACIÓN ENTRE ASIGNACIÓN DE USOS DE LA DEUP 2016 Y LA PROPUESTA DE MODIFICACIÓN SUSTANCIAL 17

TABLA 8: PREVISIONES DE TRÁFICO EN EL PLAN DE EMPRESA 2020 26

TABLA 9: SUPERFICIE EN ALQUILER, A FECHA FEBRERO 2020 (EN M²) 27

TABLA 10: CARACTERÍSTICAS PARCELA TOTAL 32

TABLA 11: CARACTERÍSTICAS PARCELA APB 33

TABLA 12: CARACTERÍSTICAS PARCELA ACCESO DE CALLE 4..... 38

TABLA 13: CARACTERÍSTICAS SUPERFICIE QUE CAMBIA DE USOS INSTALACIONES MARINA 92 40

TABLA 14: RESUMEN SUPERFICIES. ASIGNACIÓN DE USOS PROPUESTA MODIFICACIÓN SUSTANCIAL DE LA DEUP..... 42

1 INTRODUCCIÓN

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

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

La vigente delimitación de la zona de servicio del puerto de Barcelona y la correspondiente asignación de usos a efectos de la explotación portuaria se encuentra recogida en la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Barcelona (en adelante DEUP 2016), aprobada por Orden del Ministerio de Fomento FOM/1684/2016/ de 20 de octubre, por la que se aprueba la modificación sustancial de la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Barcelona.

Anterior a la DEUP 2016 se encontraba vigente el PUEP del puerto de Barcelona, aprobado por Orden Ministerial de 30 de diciembre de 1999 (BOE n.º 12, de 14 de enero de 2000) y modificado posteriormente por las Órdenes ministeriales de 15 de marzo de 2001 (BOE n.º 77, de 30 de marzo de 2001) y de 19 de abril de 2005 (BOE n.º 109, de 7 de mayo de 2005), en adelante PUEP 1999.

En el PUEP 1999, se recogieron, en la zona de la 2ª fase de la ZAL, una serie de enclaves industriales (en lo sucesivo enclaves) considerados como espacios singulares, que quedaban excluidos temporalmente, de la zona de servicio del puerto.

Estas industrias habían sido incluidas en la zona de servicio del puerto, anterior al PUEP, aprobada por OM de 14 de abril de 1993, que se basaba en el Proyecto de Ampliación de la zona de servicio del puerto de Barcelona de 1993. Dicha delimitación no se llegó a ejecutar debido a los condicionantes existentes de carácter urbanístico esencialmente, por lo que estas industrias continuaron siendo de titularidad privada.

Con el objetivo de resolver las discrepancias mantenidas entre algunos de los titulares de estas empresas y la APB, y armonizar los intereses públicos y privados, se acordó que estos enclaves fueran excluidos temporalmente del dominio público portuario, en el PUEP 1999. Cuando cambiaran determinadas circunstancias de su actividad, estos enclaves podrían ser objeto de incorporación a la zona de servicio del puerto, mediante las actuaciones correspondientes.

Las modificaciones posteriores del PUEP y la DEUP 2016 han mantenido estos enclaves excluidos de la zona de servicio del puerto.

Actualmente, ha cesado la actividad industrial en dos de estos enclaves, por lo que, se dan las circunstancias para que estos vuelvan a incorporarse a la zona de servicio portuario.

El presente documento consiste en la modificación de la DEUP 2016 con el objetivo principal de incorporar a la zona de servicio los dos enclaves de anterior referencia.

Asimismo, se realizan ajustes, de menor relevancia, de la zona de servicio terrestre y de la asignación de usos, que son consecuencia de la actualización de la cartografía, fruto de ampliaciones menores de infraestructuras e instalaciones, así como regularizaciones menores a la realidad actual del puerto.

No se contempla ningún cambio en la delimitación de las aguas portuarias ni en los espacios necesarios para que los órganos de las administraciones puedan ejercer sus competencias.

La presente modificación, al suponer una alteración de la delimitación de la zona de servicio del puerto mediante la incorporación de nuevas superficies, tiene carácter de modificación sustancial, en virtud del artículo 70 del TRLPEMM.

El presente documento se estructura en los siguientes apartados principales:

- Memoria
- Planos de información
- Planos de ordenación
- Anejos

La memoria incluye, en primer lugar, una exposición de los antecedentes, incluyendo la vigente delimitación de la zona de servicio y su zonificación (DEUP 2016), para, a continuación, desarrollar y justificar las modificaciones que se proponen, y como conclusión, la delimitación y zonificación resultantes.

2 ANTECEDENTES

Se exponen a continuación de forma sintética, los documentos de delimitación y zonificación anteriores a la DEUP 2016 vigente, centrando especialmente la atención en la zona de la 2ª fase de la ZAL o ZAL-Prat. Asimismo, se recogen los documentos de ordenación urbanística de esta misma zona y otros hitos relevantes para el objeto del presente documento.

2.1 Proyecto de Ampliación de la Zona de Servicio del puerto de Barcelona (1993)

El 14 de abril de 1993 se aprobó, mediante Orden Ministerial del Ministerio de Obras Públicas y Transporte, el Proyecto de Ampliación de la Zona de Servicio del puerto de Barcelona (BOE núm. 246 de 14 de octubre de 1993 y DOGC núm. 1802, de 29 de septiembre de 1993). Su justificación se encierra en el Plan Director del puerto de Barcelona aprobado en fecha 30 de junio de 1990.

La zona de servicio aprobada era la definida en el proyecto aprobado por la Orden Ministerial de 20 de marzo de 1974, incrementada en una superficie aproximada de 200 has situadas en el término municipal de El Prat de Llobregat y delimitadas al norte por el actual límite de la zona de servicio, al sur por el margen izquierdo del futuro cauce del río Llobregat desviado, al este por el mar Mediterráneo y al oeste por el eje de la calle 114 del Polígono Pratense. La superficie total de la zona de servicio aprobada ascendía a 808,3 has.

Figura 1: Delimitación Espacios Portuarios aprobada OM 14/04/1993



Fuente: Planos información (antecedentes) del PUEP 1999

El Proyecto de Ampliación de la Zona de Servicio que dio pie a la zona de servicio, fijó como objetivo a alcanzar por el puerto de Barcelona, *el de su consolidación y potenciación como plataforma de distribución de mercancías en el sur de Europa, a través de las siguientes actuaciones básicas:*

- *Adecuación de las infraestructuras portuarias y distribución de las mismas en terminales especializadas.*
- *Puesta en marcha del proyecto de telematización integral.*
- *Puesta en marcha de la nueva Zona de Actividades Logísticas, decisión que ya fue recomendada por la Comisión Internacional para el estudio del Puerto de Barcelona en fecha 29 de enero de 1971.*
- *Fuerte inversión pública en el desarrollo de las infraestructuras viarias de conexión con el resto de Europa.*

A diferencia de las zonas de servicio precedentes, la zona de servicio aprobada en el año 1993, no se ejecutó inmediatamente debido a los condicionantes existentes de carácter urbanístico esencialmente que se exponen a continuación. No obstante, el puerto de Barcelona adquirió de forma amistosa un total de 61,7 Has, en coherencia con las previsiones de ampliación existentes.

La propuesta de ampliación del puerto de Barcelona, y de acuerdo con las Directrices para el Planeamiento de las Infraestructuras del Delta del Llobregat elaborado en abril de 1993 por el Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Medio Ambiente, que precisaba de actuaciones tales como el desvío del río Llobregat 2km al sur del cauce actual, la llegada del ancho europeo, la mejora de las conexiones viarias, así como también la ampliación del propio Aeropuerto del Prat, llevó a las Administraciones Públicas¹ con competencia sobre estas materias a alcanzar un amplio consenso que se materializó en el Convenio de 16 de 1994 (Convenio Delta).

El objetivo de dicho convenio, *era el de transformar el Delta del Llobregat en una plataforma logística de primera magnitud adecuando los dos equipamientos básicos: el Puerto y el Aeropuerto.*

También se planteó la necesidad de construir una estación depuradora de aguas residuales sobre parte de los terrenos destinados a la ampliación del puerto de Barcelona de acuerdo con la Orden Ministerial de 14 de abril de 1993. Como resultado, era necesario ceder una franja longitudinal, de unas 36,7 has, comprendida entre el margen izquierdo del río Llobregat desviado y la calle 100 del polígono Pratense.

A todos estos efectos, las Administraciones firmantes se comprometieron a adaptar las previsiones y objetivos de sus documentos de planificación. Dentro de la programación de planes y proyectos se incluyó la tramitación por

¹ El convenio fue firmado por el entonces Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, la Generalitat de Catalunya, el Consell Comarcal del Baix Llobregat, la Mancomunidad de Municipios del Área Metropolitana de Barcelona, y los Ayuntamientos del Prat de Llobregat y Barcelona.

parte de la Autoridad Portuaria de Barcelona del Plan de Utilización de los Espacios Portuarios (PUEP), así como la redacción de un plan especial que estableciese la ordenación urbanística de dicho ámbito contemplado en la zona de servicio del puerto de Barcelona, a caballo entre los términos municipales de Barcelona y del Prat de Llobregat (Plan Especial de la ZAL).

El 16 de abril de 1996 se suscribió un Convenio de Desarrollo entre los Ayuntamientos de El Prat de Llobregat y Barcelona, y la Autoridad Portuaria de Barcelona, en el que también se fijó la necesidad de adaptar las determinaciones del PUEP al Convenio Delta, de tramitar el Plan Especial de la ZAL y además se incluyó un compromiso para resolver la problemática derivada de la afectación del acceso ferroviario al Puerto por Can Tunis mediante el correspondiente convenio específico al respecto.

Por otro lado, en el entonces denominado Polígono Pratense zona donde se proponía la ampliación de la ZAL en su 2ª fase y radicada en el término municipal del Prat de Llobregat, existían varias explotaciones industriales en funcionamiento que se habían desarrollado al amparo de la normativa vigente, algunas de ellas de gran entidad y que habían sido objeto de afectación por la OM de 14 de abril de 1993, aunque como se ha dicho, la zona de servicio no se llegó a ejecutar. Tras considerar todos los intereses concurrentes se entendió, con el aval de las diferentes administraciones con competencia en esta materia, que era más conveniente para el interés público el mantenimiento de la actividad de los referidos enclaves industriales, mientras que la actividad industrial, o en su caso logística, estuviese en explotación, con la consiguiente consecuencia de modificar la afección existente.

Todos los hechos expuestos provocaron que, la zona de servicio vigente, definida y motivada en el Proyecto de Ampliación de la Zona de Servicio y aprobada por la OM de 14 de abril de 1993, se debiera adaptar a la nueva situación, lo que llevó a la redacción del Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del puerto de Barcelona (PUEP 1999).

2.2 Plan de Utilización de Espacios y Usos Portuarios del puerto de Barcelona (1999)

El Plan de Utilización de Espacios y Usos Portuarios se aprobó por Orden Ministerial de 30 de diciembre de 1999 (BOE n.º 12, de 14 de enero de 2000).

El PUEP 1999 distingue tres áreas, dentro de la zona de servicio, a efectos de la explotación portuaria que denomina:

- *Puerto Comercial*
- *Puerto Ciudadano*
- *Puerto Logístico*

Los usos que contempla el PUEP 1999 son fiel reflejo de las previsiones de la normativa portuaria y del propio Plan General Metropolitano (PGM), que reproduce, señalando el PUEP, además, que las operaciones portuarias generales pueden ser desarrolladas en terminales especiales.

La delimitación aprobada en el PUEP es prácticamente idéntica a la aprobada en fecha 14 de abril de 1993 con las siguientes modificaciones:

- Incorporación a la zona de servicio una parte del ámbito denominado Can Tunis
- Exclusión de la zona de servicio:
 - o Zona reservada para la futura depuradora junto al margen izquierda del río Llobregat desviado.
 - o Zona reservada por el planeamiento urbanístico vigente para la futura Planta de Tratamiento de Residuos Municipales (Ecoparc).
 - o Las superficies ocupadas por las industrias en la 2ª fase de la ZAL

Se recoge en la Tabla 1, estas superficies ocupadas por las industrias, afectadas en su momento a dominio público portuario, y que se excluyeron en el PUEP 1999. Asimismo, en la Figura 2 se muestra la delimitación aprobada en el PUEP 1999, y en la Figura 3, la situación de estas industrias.

Figura 2: Delimitación Espacios Portuarios PUEP 1999



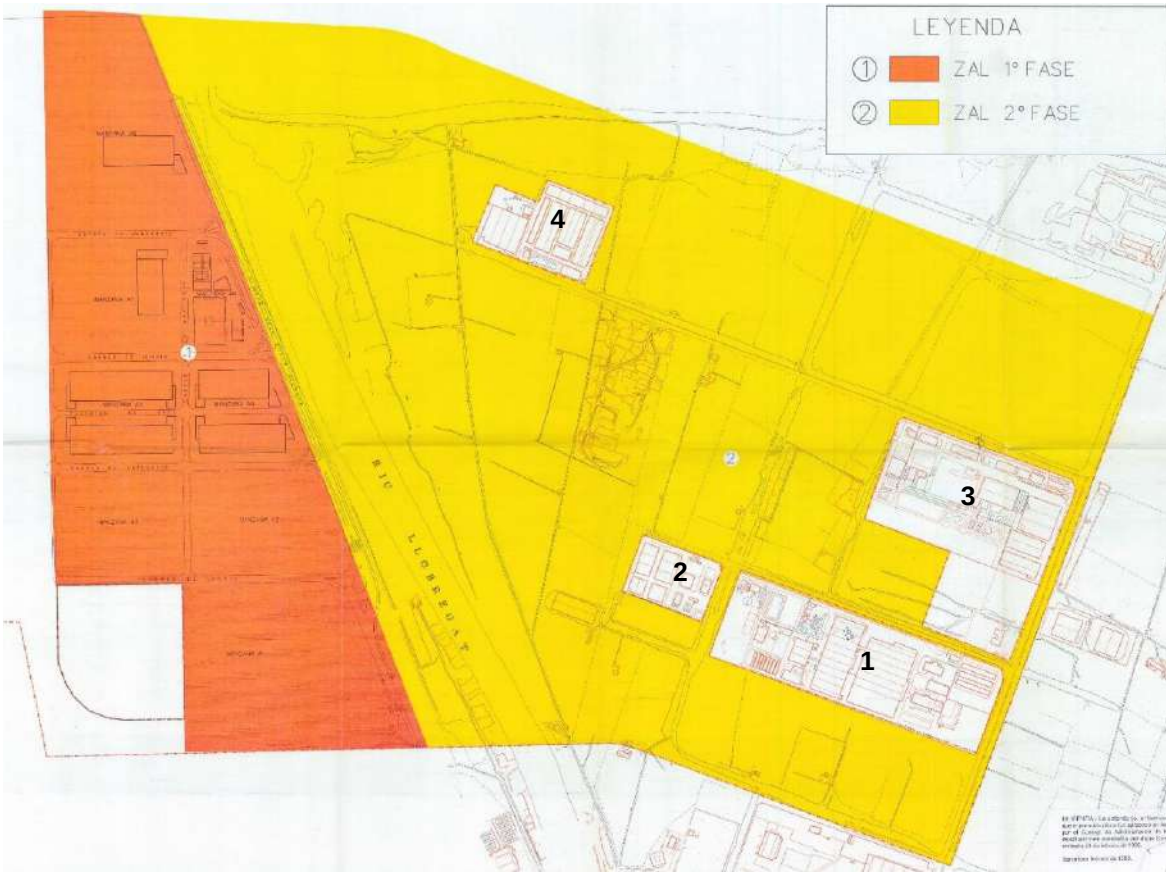
Fuente: PUEP 1999

Tabla 1: Superficies ocupadas por industrias que fueron excluidas en el PUEP

Superficies ocupadas por industrias (enclaves)			
Enclave	Industria	Finca registral (Prat de Llobregat)	Superficie (m2)
1	CLARIANT, S.A.	18.575	100.154
2	NOVARTIS AGRO, S.A.	26.166	20.338
3	EFF-ATOCHEM, S.A.	21.449 y parte 18.573-N	99.541
4	MANUFACTURAS JOVER, S.A.	18.593-N, 29.265, 29.267 y 29.269	37.202

Fuente: Equipo redactor en base al PUEP 1999

Figura 3: Detalle enclaves del Puerto logístico y zonificación



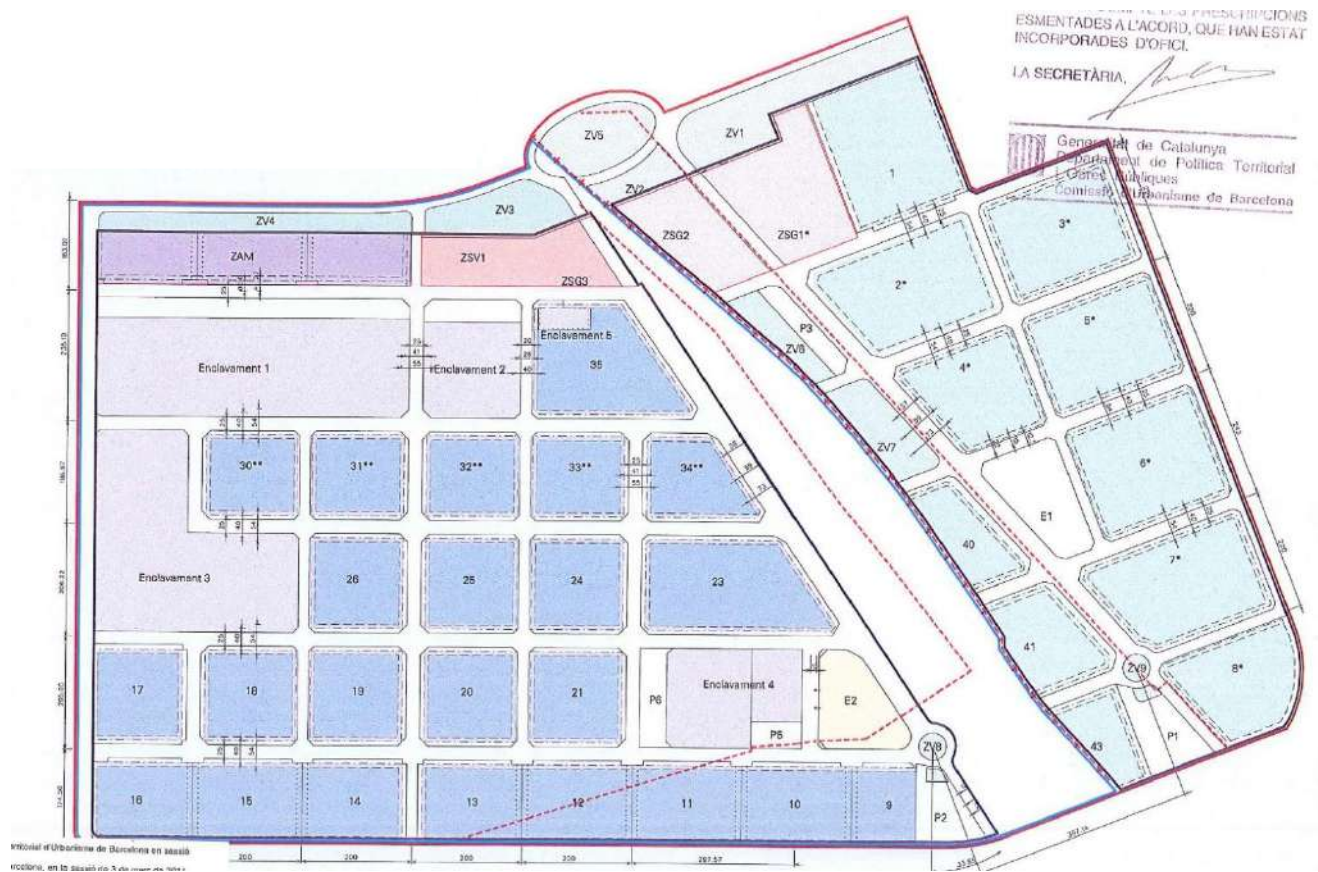
Fuente: PUEP 1999

2.3 Plan Especial de ampliación del puerto de Barcelona - ZAL (2001)

En cuanto a ordenación urbanística y en concreto en el ámbito de la modificación de la 2ª fase de la ZAL se desarrolló mediante el Plan Especial de ampliación del puerto de Barcelona - Zona de actividades logísticas ZAL (en adelante Plan Especial de la ZAL), aprobado definitivamente por el Ayuntamiento de Barcelona en fecha 28 de enero de 2000 (BOP41,17-2-2000), por lo que se refiere al término municipal de Barcelona, y por la *Comissió d'Urbanisme de Barcelona* el 21 de marzo de 2001 (DOGC 3428, 11/7/2001), en cuanto al término municipal del Prat de Llobregat.

En la Figura 4 se muestra la zonificación aprobada en el Plan Especial de la ZAL.

Figura 4: Plano Zonificación y enclaves: superficies



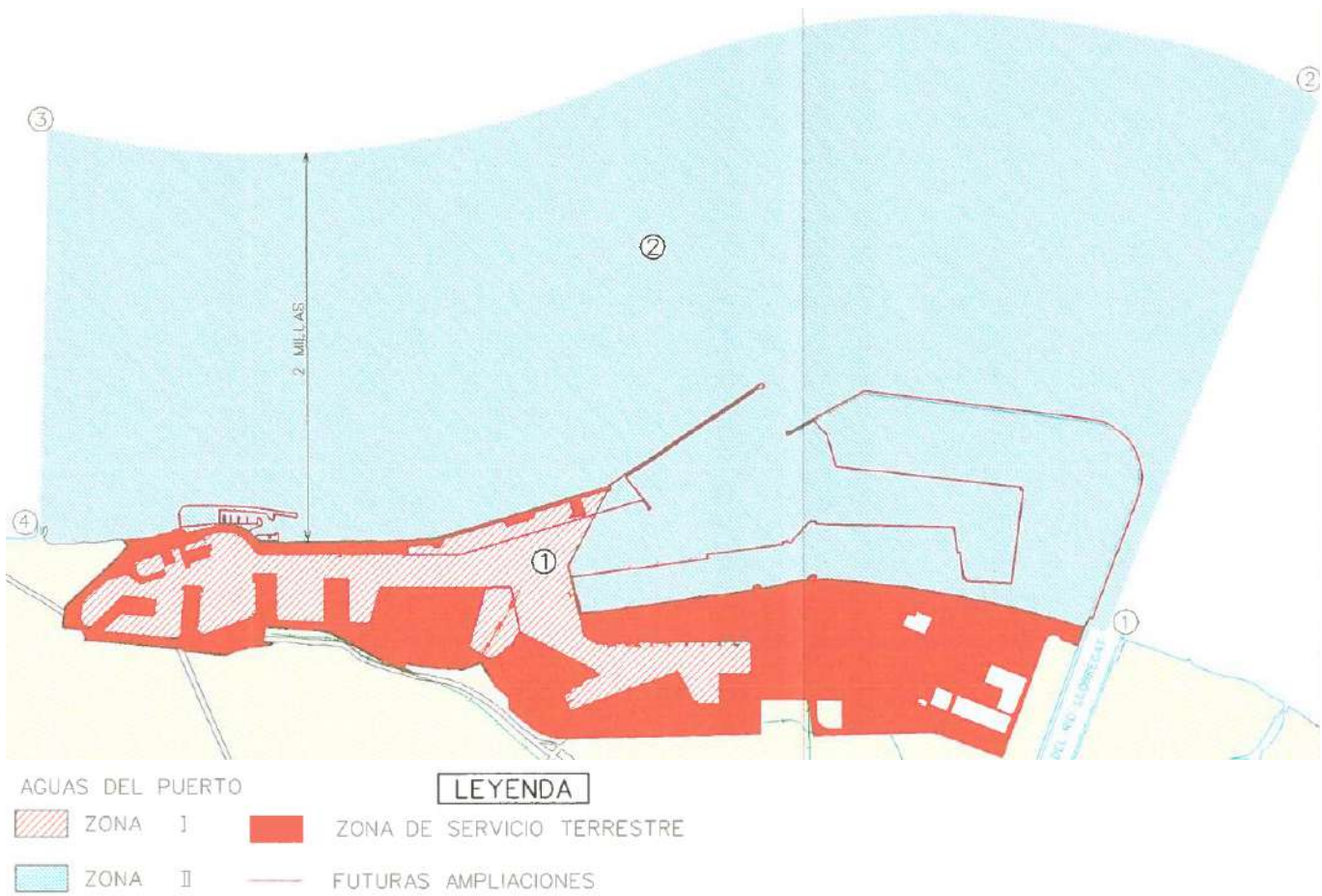
Fuente: Plan Especial de ampliación del puerto de Barcelona – Zona de actividades logísticas – ZAL. Junio 2001

2.4 Modificación no sustancial del PUEP 1999 (2001)

El 15 de marzo de 2001 se aprobó, por Orden del Ministerio de Fomento (BOE n.º 77, de 30 de marzo de 2001) la modificación no sustancial del PUEP 1999. Esta modificación se refiere exclusivamente a una pequeña reducción de la zona de servicio del puerto, concretamente a unos terrenos, incluidos en la zona de servicio por Orden de 14 de abril de 1993 y que en el PUEP 1999 se habían mantenido incluidos, pero que no se llegaron a expropiar al no resultar necesaria su ocupación.

La modificación excluye estos terrenos en el ámbito del Puerto logístico, en la denominada 2ª fase de la ZAL, de manera que se reduce en casi 1,5 ha, pasando de 166,7 ha a una superficie estimada de 165,2 ha (ver Figura 5 y Figura 6).

Figura 5: Delimitación Espacios Portuarios Modificación 2001 del PUEP 1999



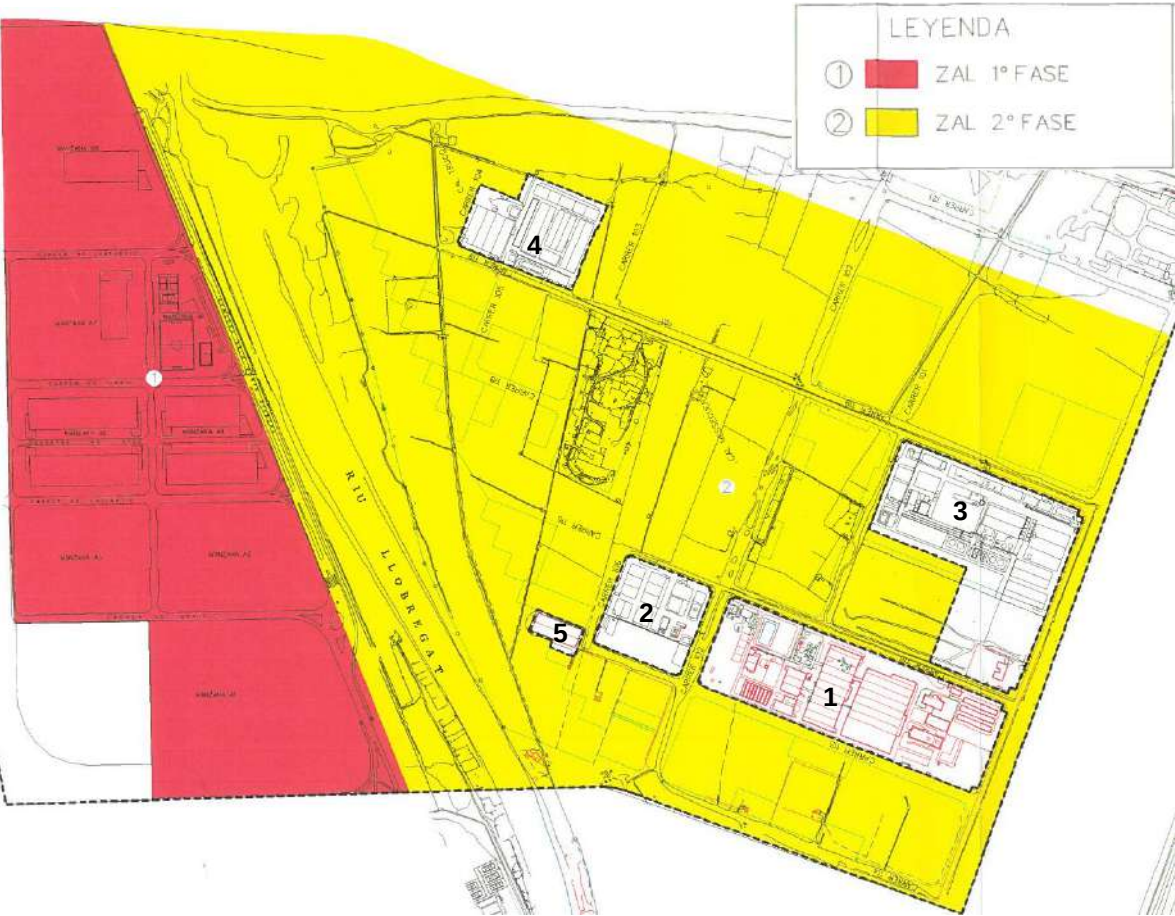
Fuente: Modificación 2001 del PUEP 1999

Tabla 2: Enclaves modificados en la modificación no sustancial 2001 del PUEP 1999

Superficies ocupadas por industrias (enclaves) resultantes de la modificación 2001			
Enclave	Industria	Finca registral (Prat de Llobregat)	Superficie (m²)
2	NOVARTIS AGRO, S.A.	26.166	30.338
5	TABERSA, S.A.	18.850-N	4.736

Fuente: Equipo redactor en base a modificación 2001

Figura 6: Detalle enclaves del Puerto logístico y zonificación



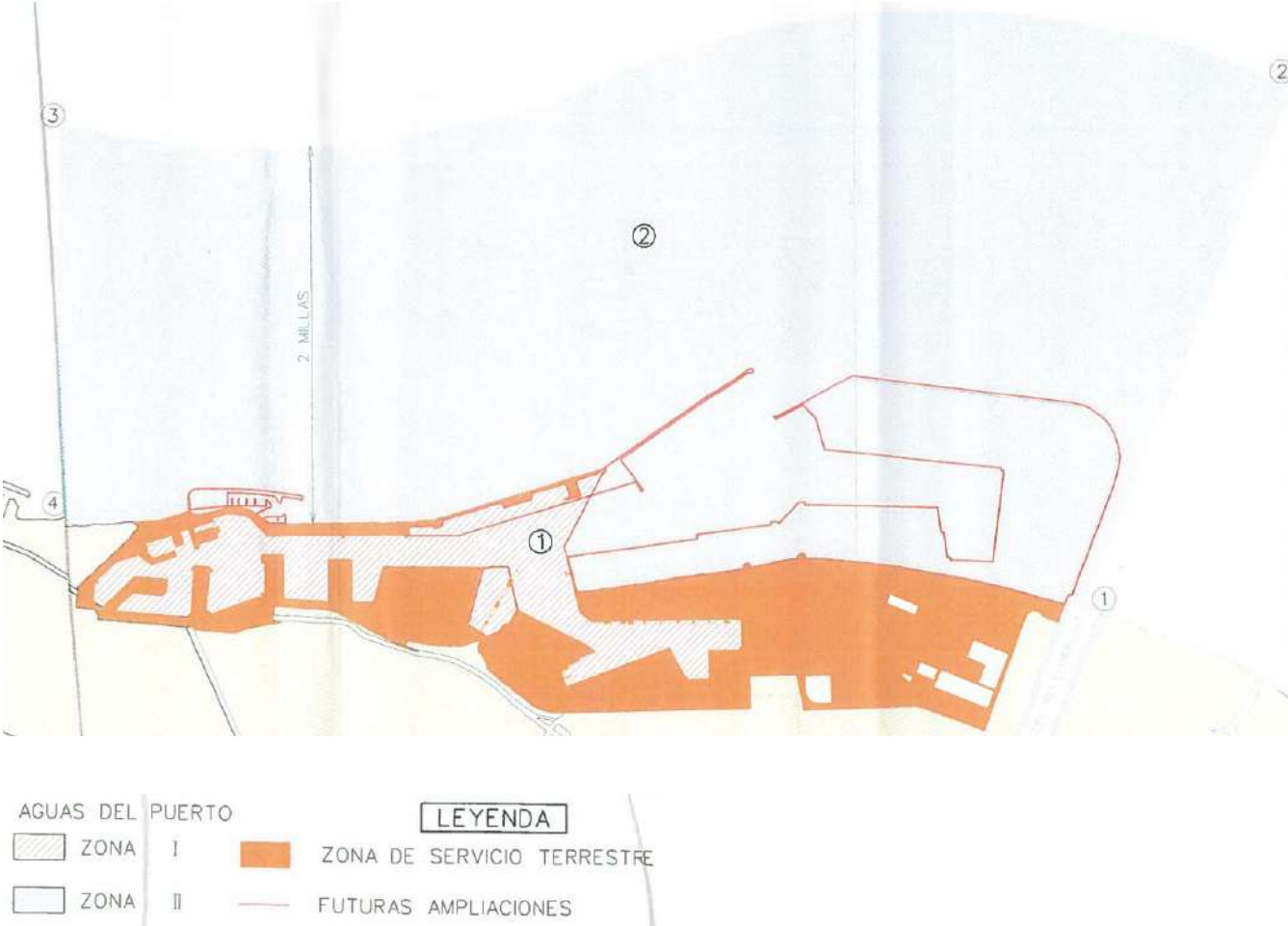
Fuente: Modificación 2001 del PUEP 1999

2.5 Modificación sustancial del PUEP 1999 (2005)

El 19 de abril de 2005 se aprobó, por Orden del Ministerio de Fomento FOM/1232/2005, (BOE n.º 109, de 7 de mayo de 2005) la segunda la modificación del PUEP 1999, que afecta exclusivamente al espacio terrestre de la zona de servicio, suponiendo un incremento en 5,2 ha. La modificación que afecta a la 2ª fase de la ZAL, afecta a las parcelas 22 (enclave 4) y 36 (enclave 2) del Plan Especial de la ZAL.

Esta modificación tiene carácter sustancial, ya que, si bien se limita a una leve alteración del límite exterior del espacio terrestre de la zona de servicio y no modifica la superficie de aguas, sí implica una reordenación de la superficie y alteración de la calificación jurídica de varias parcelas del Puerto Logístico, en la 2ª fase de la ZAL, así como una reclasificación de varios terrenos en el sistema general portuario en el ámbito de Can Tunis. En la Figura 7 y Figura 8 se muestra la delimitación resultante de la modificación sustancial 2005.

Figura 7: Delimitación Espacios Portuarios Modificación 2005 del PUEP 1999



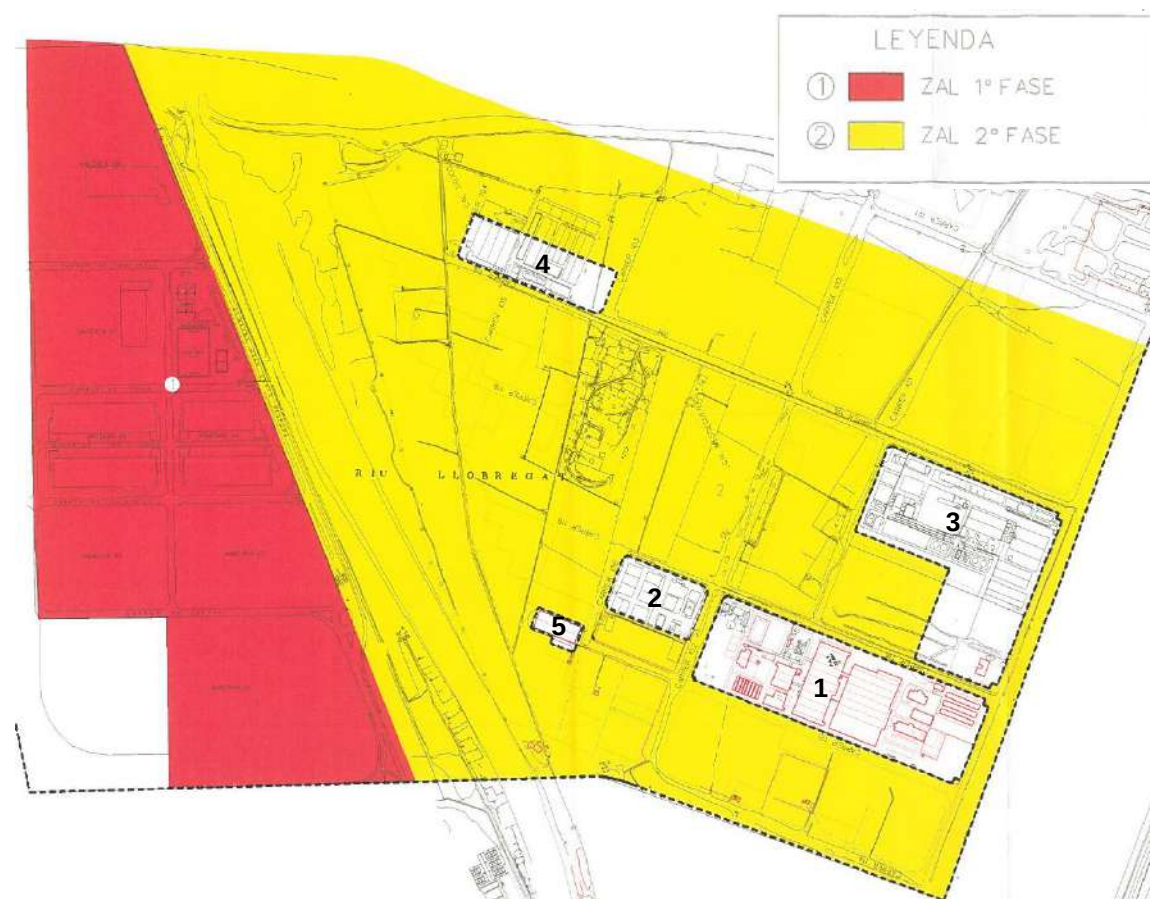
Fuente: Modificación 2005 del PUEP 1999

Tabla 3: Enclaves modificados en la modificación sustancial 2005 del PUEP 1999

Superficies ocupadas por industrias (enclaves) modificados			
Enclave	Industria	Finca registral (Prat de Llobregat)	Superficie (m²)
2	SYNGENTA AGRO, S.A.	26.166 y 32.878	19.311
4	SEUR, S.A.	34.079 parte 18.854 y 32.878	28.000

Fuente: Equipo redactor en base a modificación sustancial 2005

Figura 8: Detalle enclaves del Puerto logístico y zonificación



Fuente: Modificación 2005 del PUEP 1999

2.6 Plan Director Ferroviario del puerto de Barcelona (2003)

En el año 2003, la Autoridad Portuaria de Barcelona redactó el Plan Director Ferroviario del puerto de Barcelona, cuyo objetivo era la planificación de todas aquellas infraestructuras ferroviarias que debían desarrollarse en la ampliación del Puerto de Barcelona que se estaba ejecutando. En particular, se planificó una gran terminal ferroviaria en el antiguo cauce del río Llobregat. Esta terminal estaría conectada a la red general a través de un anillo ferroviario que conectaría todas las terminales ferroviarias previstas en la zona de ampliación, tanto las de carga/descarga como las de recepción/expedición, así como con la red ferroviaria existente en la actual zona de servicio.

En desarrollo del Plan Director Ferroviario, en 2011 se redactó el proyecto básico de la Terminal Intermodal del Port de Barcelona (TIPdB), para definir con mayor grado de detalle la terminal ferroviaria, cuya implantación se desarrollaría, casi en su totalidad, en los terrenos ocupados por el antiguo río Llobregat.

Posteriormente, el 4 de septiembre de 2013, el Ministerio de Fomento, la Consejería de Territorio y Sostenibilidad de la Generalitat de Catalunya, la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, la empresa Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, el ente público Puertos del Estado y la Autoridad Portuaria de Barcelona suscribieron un protocolo de colaboración para el impulso y consecución de este nuevo acceso ferroviario al puerto de Barcelona.

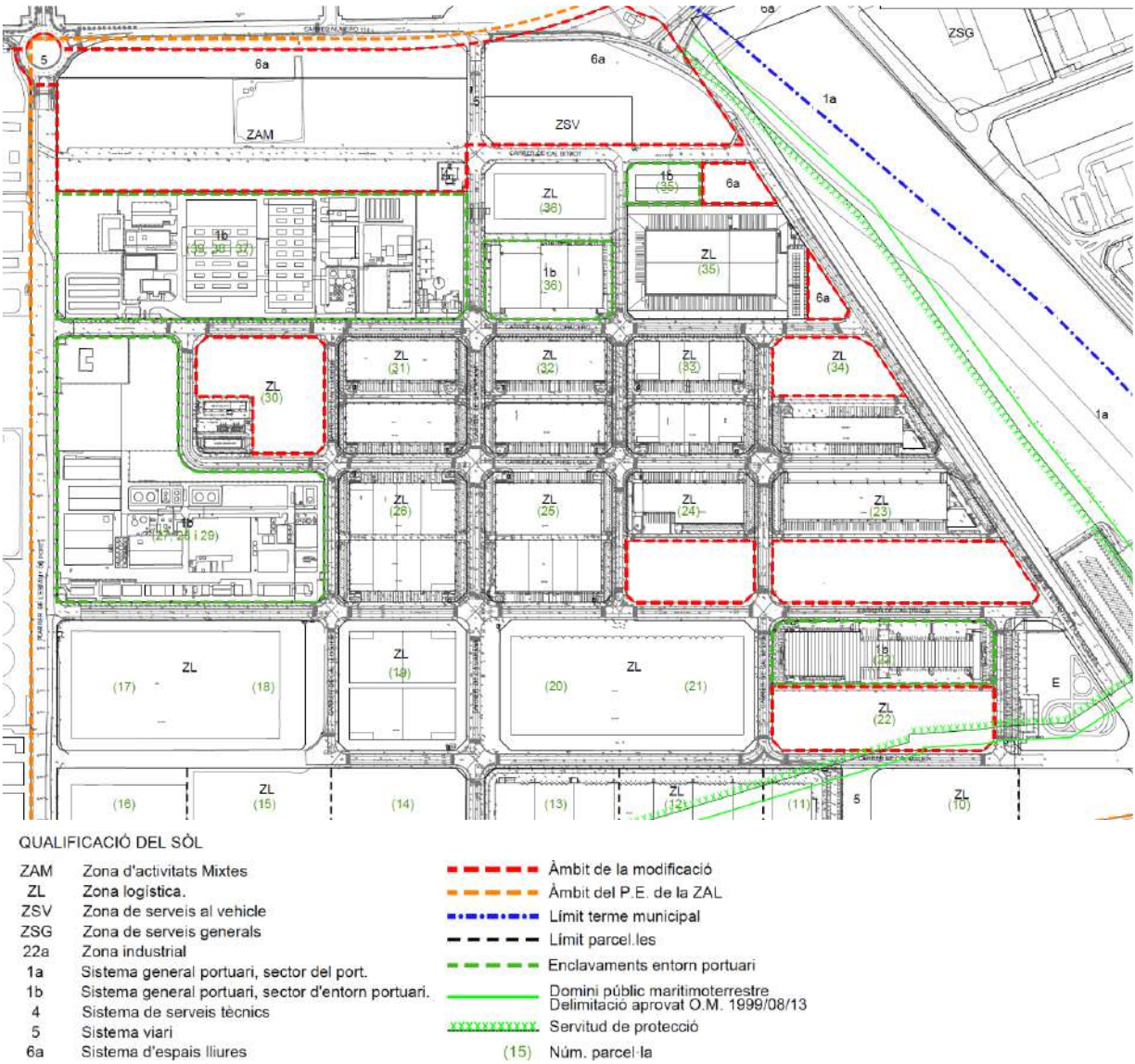
2.7 Modificaciones Plan Especial de la ZAL

El Plan Especial de la ZAL, ha sido modificado, en lo que respecta al término municipal del Prat de Llobregat, cuatro veces. Las fechas de aprobación de dichas modificaciones se resumen en a continuación:

- Modificación nº 1 del Plan Especial de ampliación del puerto de Barcelona – Zona de Actividades Logísticas, aprobada definitivamente por la *Comissió d'Urbanisme* de Barcelona el 14 de julio de 2004 (DOGC 4236, d'11-10-2004).
- Modificación nº2 del Plan Especial de ampliación del puerto de Barcelona – Zona de Actividades Logísticas para ajustar su delimitación y la ordenación de las zonas de servicio y de actividades mixtas, aprobada por el *Conseller de Política Territorial i Obres Públiques* el 16 de noviembre de 2010 (DOGC 5767, 01-12-2010).
- Modificación nº 3 del Plan Especial de ampliación del puerto de Barcelona – Zona de Actividades Logísticas referente al nuevo acceso al puerto y a las parcelas 9,10 y 11, aprobada por la *Comissió d'Urbanisme* de Barcelona 13 de mayo de 2014 (DOGC 6645, 17/06/2014).
- Modificación nº 4 del Plan Especial de ampliación del puerto de Barcelona – Zona de Actividades Logísticas, reordenación de las zonas ZAM y ZSV3, supresión de la zona ZSG3 y regulación del uso de contenedores a la zona logística, aprobada por la *Comissió d'Urbanisme de Barcelona* el 24 de enero de 2019 (DOGC 7820, 28/02/2019).

En la Figura 9 se muestra el Plano de ordenación vigente, según la modificación nº 4 del Plan Especial de la ZAL en el término municipal de El Prat de Llobregat.

Figura 9: Plano propuesta ordenación



Fuente: Modificación nº4 del Plan Especial de ampliación del puerto de Barcelona – Zona de actividades logísticas – ZAL. Junio 2001

La siguiente tabla muestra el cuadro de superficies vigente en lo que se refiere a los enclaves (clave 1b) y su correspondencia con las parcelas del Plan Especial de la ZAL.

Tabla 4: Cuadro superficies planeamiento vigente (clave 1b)

Planeamiento vigente (1b)			
Nº Enclave	Nº parcela PE	Sup. Parcela (m²)	Edificabilidad máxima (m²)
1	37	32.056	28.850
	38	32.047	28.842
	39	30.658	27.592
2	36	20.123	18.111
3	27	99.287	89.358
	28		
	29		
4	22	26.954	24.259
5	35	5.861	5.275
TOTAL		246.986	222.287

Fuente: Equipo redactor

2.8 Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del puerto de Barcelona (2016)

Como ya se ha dicho, la actual zona de servicio del puerto es la que resulta de la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del puerto de Barcelona, aprobada por Orden del Ministerio de Fomento FOM/1684/2016 de 20 de octubre de 2016 (DEUP 2016).

La DEUP 2016 del Puerto de Barcelona se redactó con el objetivo fundamental de incorporar a la zona de servicio portuaria los terrenos necesarios para la ejecución de las infraestructuras ferroviarias que le corresponde construir y posteriormente gestionar, a la Autoridad Portuaria de Barcelona, así como aquellos que permitirán el pleno desarrollo de la Terminal Intermodal Port de Barcelona (TIPdB).

En cuanto a la 2ª fase de la ZAL o ZAL-Prat, la DEUP 2016 no supone ninguna modificación de la delimitación de la zona terrestre de esta zona. La definición de los enclaves se man

tiene igual que la establecida en la modificación sustancial de 2005 del PUEP 1999, explicada en el apartado 2.5.

En la Tabla 5 se muestra las superficies que actualmente forman parte de los enclaves en la 2ª fase de la ZAL, y en la Figura 10 se muestra la situación de los mismos.

Tabla 5: Superficies que configuran actualmente los enclaves, según DEUP 2016

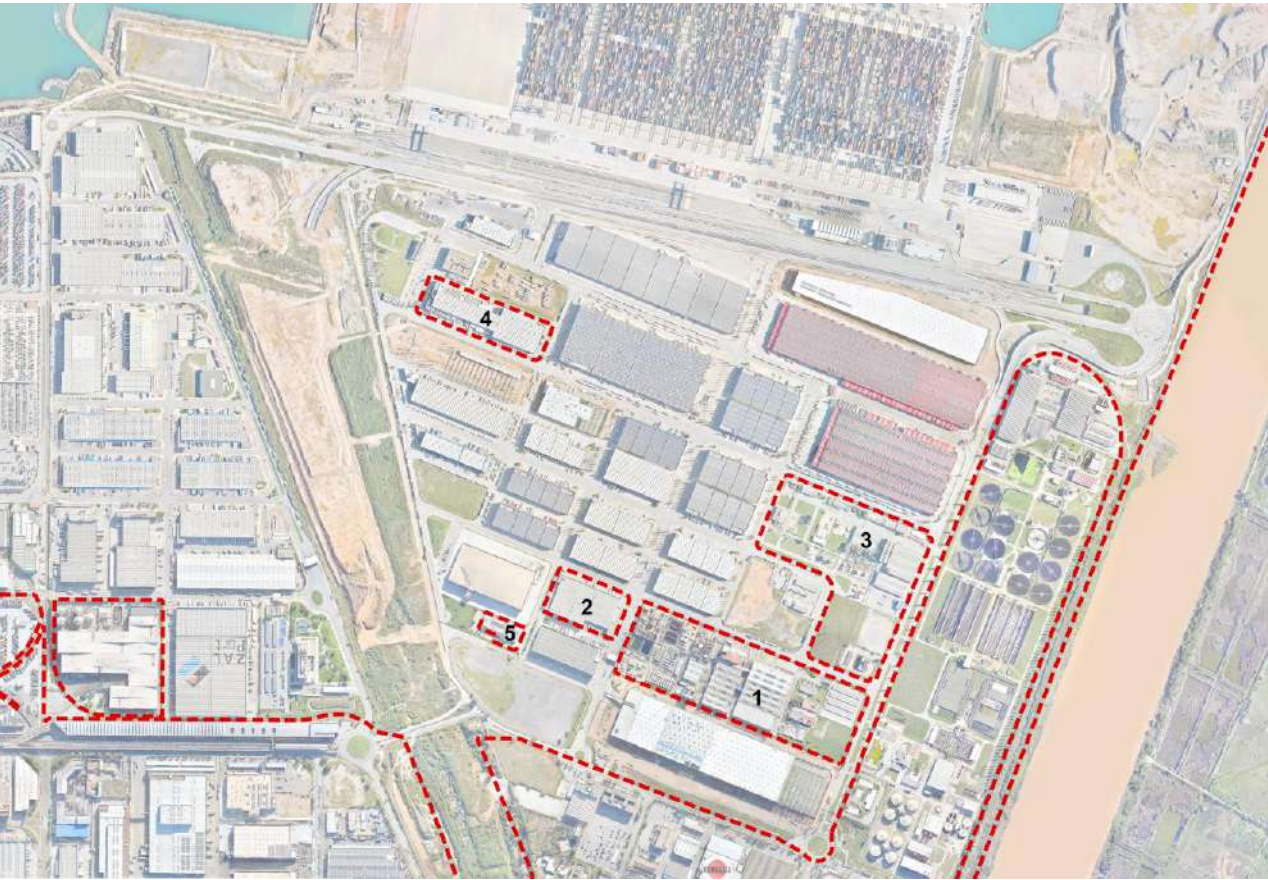
Superficies ocupadas por industrias (enclaves). Zona de servicio terrestre DEUP 2016				
Enclave	Titular	Referencia catastral	Finca registral (Prat de Llobregat)	Superficie (m²)*
1	ARCHROMA IBERICA, S.L.	7242501DF2774C0001WE	18.575	99.684

Superficies ocupadas por industrias (enclaves). Zona de servicio terrestre DEUP 2016				
Enclave	Titular	Referencia catastral	Finca registral (Prat de Llobregat)	Superficie (m²)*
2	BBVA SANTANDER LEASE.	7645901DF2774F0001QU	26.166 y 32.878	19.189
3	TOTAL PETROCHEMICAL S.A.	7338502DF2773G0001ZX	31.368	99.183
4	APB	8344202DF2784C0001FU	35.752	28.039
5	TABERSA, S.A.	8044304DF2784C0001FU	18.850-N	4.908

*Superficie según catastro **

Fuente: Equipo redactor

Figura 10: Detalle de los enclaves en la 2ª fase de la ZAL, situación actual



Fuente: Equipo redactor

Asimismo, dado el tiempo que había transcurrido desde la aprobación del PUEP 1999, se procedió a ajustar la delimitación y asignación de usos vigente, a la realidad del puerto, realizando una serie de modificaciones, tales como la exclusión de algunos espacios considerados innecesarios, la incorporación a la zona de servicio terrestre de las obras de relleno ejecutadas, la modificación del uso asignado a algunas parcelas concretas o la modificación del límite exterior de la zona II de aguas, en el sentido de reducir el mismo en el extremo norte del puerto.

El Plano I1 reproduce la delimitación de la zona de servicio aprobada, tanto por lo que se refiere a los espacios de tierra, como a la que corresponde a la superficie de aguas portuarias (Zona I y Zona II).

En cuanto a la delimitación de la zona de servicio del puerto, la DEUP 2016 establece determinadas modificaciones en la misma, tomando para ello el perímetro entonces vigente, establecido en el PUEP 1999. Estas modificaciones suponen una ampliación de los espacios terrestres hasta alcanzar una superficie de 11.089.532 m² (1.109 Ha).

Por lo que se refiere a los espacios de agua necesarios para el desarrollo de la actividad portuaria, la DEUP 2016 mantiene básicamente los establecidos en el PUEP 1999 con un ligero ajuste, definiendo las zonas I y II de la siguiente manera:

- **La Zona I o interior de las aguas portuarias**, que abarcará los espacios de agua abrigados, ya sea de forma natural o por el efecto de los diques de abrigo; se trata por tanto de la comprendida entre el borde del espejo de agua por el lado tierra y los diques exteriores de abrigo por la parte mar, cerrándose por el lado de las bocanas del Puerto, según la línea recta que une las luces de baliza extremas de los morros de los diques, con una superficie aproximada de unas 902 Ha.
- **La Zona II o exterior de las aguas portuarias** que comprende el resto de las aguas incluidas en la zona de servicio, abarcando los canales de acceso al Puerto, tanto en la bocana Norte como en la bocana Sur, así como las zonas de fondeo, subsidiarias del Puerto y sujetas a control tarifario y que se delimitan de la forma siguiente: franja paralela a dos millas de la línea de costa o diques del Puerto de Barcelona que limita por el Norte con el límite terrestre de la zona de servicio del puerto de Barcelona, sito en el barrio de la Barceloneta, y por el sur con el eje del cauce del río Llobregat. Esta zona II posee una superficie aproximada de 4.541 Ha.

La delimitación de las aguas portuarias de la DEUP se recoge en el Plano I1.

Asimismo, en la DEUP 2016 se expone el sistema de organización del tráfico marítimo adoptado en su día.

En cuanto a la asignación de usos, la DEUP 2016, de conformidad con el art. 72.1 del TRLPEMM considera los siguientes usos portuarios:

- Usos Comerciales
- Usos Pesqueros
- Usos Náutico-deportivos
- Usos Complementarios o auxiliares
- Usos vinculados a la interacción puerto-ciudad

La zonificación que establece la DEUP 2016, se reproduce en el Plano I2 y en los planos de detalle por áreas I2.1, I2.2 e I2.3.

En la siguiente tabla se muestra el resumen de las superficies asignadas a cada uno de los usos.

Tabla 6: Resumen superficies. Asignación de Usos DEUP 2016

Asignación Usos DEUP 2016	
Usos	Superficie (ha)
Portuario Comercial	756,05 ha
Portuario Complementario o Auxiliar	283,74 ha
Portuario Pesquero	2,5 ha
Portuario Náutico-deportivo	7,11 ha
Interacción Puerto-Ciudad	59,60 ha
Total	1.109 ha

Fuente: DEUP 2016

3 OBJETO Y ALCANCE DE LA MODIFICACIÓN

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

- Afectaciones al dominio público portuario:

En primer lugar, se propone la incorporación al dominio público portuario de dos de los enclaves industriales, que el PUEP 1999 excluyó de la zona de servicio.

La incorporación de estos terrenos supone la modificación de la zona de servicio del puerto en la parte terrestre, sin afectar a su definición perimetral, que queda, en consecuencia, inalterada. En concreto, se propone incorporar a la zona de servicio del puerto las siguientes fincas que se identifican a continuación:

- o Superficie de 99.684 m² que conforma la finca con referencia catastral: 7338502DF2773G0001ZX. Esta finca es de titularidad privada y pertenece en el momento presente, a la Sociedad TOTAL PETROCHEMICAL.
- o Superficie de 28.039 m² que conforma la finca con referencia catastral: 8344202DF2784C0001FU. Esta parcela, actualmente, es un bien patrimonial de la APB.

Estas parcelas se adscriben en su totalidad al uso Portuario Complementario o Auxiliar.

- Actualización de la cartografía general del puerto

- o Incorporación de las nuevas instalaciones e infraestructuras

Se propone la incorporación de las nuevas instalaciones e infraestructuras ejecutadas desde la aprobación de la DEUP vigente en 2016, como son:

- Nuevo relleno en el muelle adosado
- Área de trabajo del *shiplift*.
- Muelle náutico deportivo frente a la lonja

- o Adaptaciones puntuales del límite de la zona terrestre y de la asignación de usos

Se propone realizar pequeños ajustes en el límite de la zona de servicio terrestre y regularizaciones menores de la asignación de usos en algunas zonas para adecuarse a la funcionamiento y explotación actual en dichas zonas.

- Modificación de los límites ferroviarios en el acceso calle 4
- Cambio de uso del Conector muelle España
- Cambio de uso de las instalaciones de Marina 92
- Ajustes de carácter menor del límite de la zona de servicio

Como consecuencia de estas modificaciones se obtiene las superficies que se muestran en la Tabla 7.

Tabla 7: Comparación entre asignación de usos de la DEUP 2016 y la propuesta de modificación sustancial

Asignación de Usos DEUP 2016 vs propuesta modificación sustancial		
Usos	Superficie (ha)	
	DEUP 2016	Propuesta modificación sustancial
Portuario Comercial	756,05 ha	765,68 ha
Portuario Complementario o Auxiliar	283,74 ha	295,48 ha
Portuario Pesquero	2,5 ha	2,43 ha
Portuario Náutico-deportivo	7,11 ha	7,22 ha
Interacción Puerto-Ciudad	59,60 ha	58,79 ha
Complementario o Auxiliar, o Interacción Puerto-Ciudad	-	0,29 ha
TOTAL	1.109 ha	1.129,90 ha

Fuente: Equipo redactor

De la comparación del cómputo de superficies, tanto del total de zona de servicio como de los espacios asignados a cada uso, de la DEUP 2016 con el presente documento, se deduce la escasa incidencia en términos relativos de superficie de la propuesta.

No obstante, la incorporación de las parcelas de la ZAL, objeto principal de la presente modificación sustancial, tiene mucha relevancia para los objetivos de la APB, tal y como se pone de manifiesto en el apartado de **Justificación de las incorporaciones**.

4 SITUACIÓN ACTUAL DEL PUERTO DE BARCELONA

4.1 Situación geográfica

El puerto de Barcelona es uno de más relevantes puertos de interés general, que como tal forma parte del sistema portuario de titularidad estatal. Está situado en Cataluña, al Noreste de la Península Ibérica, formando parte de los puertos del Mediterráneo Occidental en la orilla europea. Desde el lado terrestre, el puerto de Barcelona se encuentra a unos 300 km de Zaragoza, a 600 km de Madrid, a 350 km de Valencia y 600 km de Bilbao. Su posición geográfica es Longitud 2° 10' Este y Latitud 41° 21' Norte.

Figura 11: Situación geográfica



Fuente: Google Earth y APB

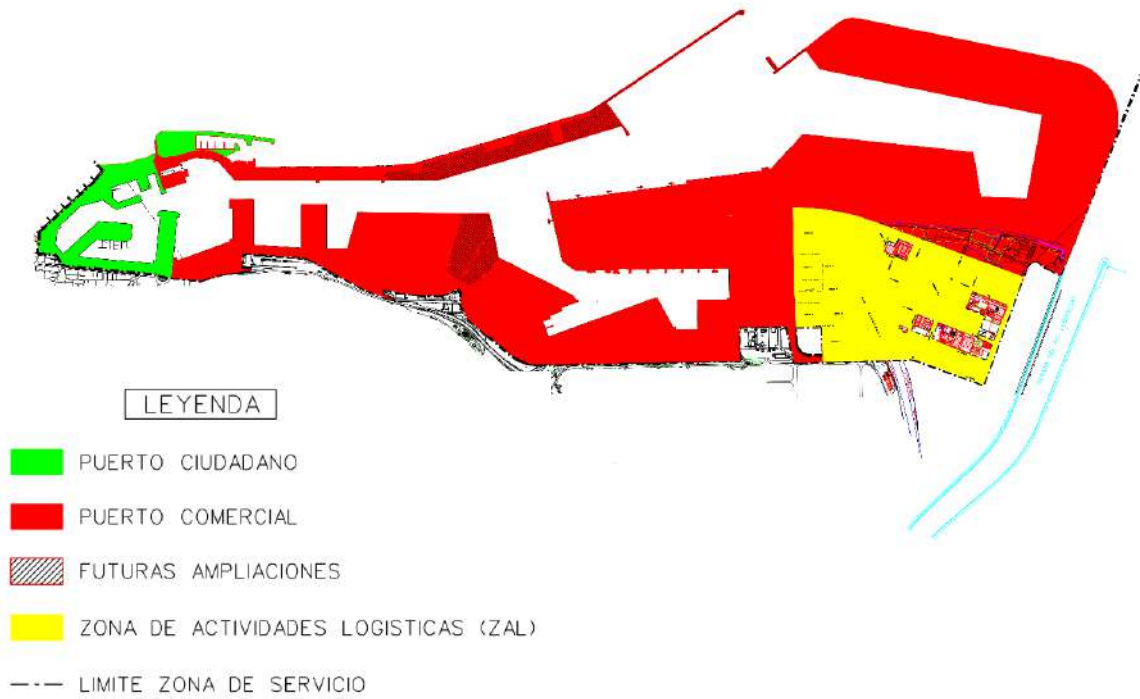
4.2 Descripción de la zona de servicio terrestre

Como ya ha sido dicho, la actual zona de servicio del Puerto de Barcelona es la que resulta de la Delimitación de Usos y Espacios Portuarios (DEUP 2016), aprobada por Orden del Ministerio de Fomento FOM/1684/2016/ de 20 de octubre.

La DEUP 2016 asume que dentro de la zona de servicio existen tres áreas; a efectos de explotación portuaria. Estas áreas, que se citan a continuación, fueron establecidas como tales en el PUEP en coherencia con el Plan Director del puerto de Barcelona de 1989 (ver Figura 12).

- El **puerto comercial**, donde se concentran las actividades comerciales, en base a terminales especializadas.
- El **puerto ciudadano**, vinculado a la interacción puerto-ciudad y a la náutico-deportiva, en la zona adyacente a la ciudad de Barcelona.
- El **puerto logístico**, ligado a las actividades de almacenamiento y distribución vinculados a la actividad portuaria.

Figura 12: Estructura de zonas puerto de Barcelona. PUEP 1999



Fuente: PUEP 1999

A continuación, se recogen las definiciones que establece la DEUP 2016 para las tres zonas del puerto, que a su vez se basan en las se establecen en el PUEP 1999.

El ámbito definido como puerto comercial está delimitado por los límites del Port Vell y de la ZAL, por la línea divisoria del sistema portuario o límite de la zona de servicio y el mar Mediterráneo.

Las operaciones portuarias se desarrollan en las siguientes terminales especializadas:

- Graneles sólidos sin instalación especial
- Graneles sólidos con instalación especial
- Graneles líquidos
- Terminales de cabotaje (Ro-Pax)
- Contenedores de extranjería
- Automóviles
- Terminales multipropósito
- Terminales de pasajeros en régimen de crucero turístico

Dentro del puerto comercial, se distinguen a efectos de usos, dos subámbitos: zona de actividad portuaria general y la zona de actividades portuarias complementarias.

La zona de actividad portuaria general, se encuentra destinada a las operaciones portuarias generales relacionadas con la estiba, carga, descarga y almacenamiento de mercancías y/o embarque y desembarque de pasajeros, mientras que la zona de actividades portuarias complementarias admite además actividades de carácter industrial-portuario y de almacenaje y complementarias de la actividad portuaria general.

En definitiva, en el Puerto Comercial son admisibles todas las actividades comerciales portuarias, las operaciones de estiba, desestiba, carga, descarga y almacenamiento de mercancías de cualquier tipo en volumen o forma de presentación que justifiquen la utilización de medios mecánicos o instalaciones especializadas, así como las actividades industriales relacionadas con el tráfico marítimo, la construcción naval o el transporte multimodal, siendo, asimismo, admisible el tráfico de pasajeros.

En lo que respecta al Puerto Ciudadano, comprende los ámbitos definidos por el Plan Especial del Port Vell y parte del Plan Especial de la Nueva Bocana, componiendo dos subámbitos, con planeamiento especial propio. En el ámbito del Port Vell tienen cabida usos náutico-deportivos, tráfico de pasajeros, actividades no estrictamente comercial-portuaria complementarias de éstas, así como equipamientos culturales y recreativos, justificados por el propio contexto ciudadano del ámbito, el desarrollo del Puerto de Barcelona hacia el Sur y su no repercusión negativa en la explotación comercial portuaria.

El Port Vell está situado en la parte más antigua del puerto y sus límites físicos están definidos por la propia línea divisoria del sector portuario o límite de la zona de servicio, por un lado, y, por otro, por dos líneas, una de ellas que pasa por el eje de la calle de servicio del muelle de Cataluña y otra resultante de la prolongación del paramento sur del muelle de Barcelona.

Por su parte, la superficie del ámbito de la Bocana Norte caracterizada como Puerto Ciudadano es resultante de las obras de abrigo de la nueva bocana del puerto ubicada en el muelle de Levante. La superficie del ámbito de la Bocana Norte será destinada a las actividades previstas en el artículo 3.6 de la Ley de Puertos (de 1992), en coherencia con su situación geográfica y su proximidad al Port Vell. En este sentido y por igual motivo, podrán tener también cabida las actividades complementarias a que se refiere el citado artículo 3.6 de la Ley de Puertos, equipamientos culturales o recreativos, certámenes feriales y exposiciones. Concluyendo que el desarrollo y concreción de los usos... se efectuará a través de un Plan Especial.

En relación con el Puerto Logístico (o Zona de Actividades Logísticas) comprende aquella parte del puerto dedicada especialmente a centro de distribución intermodal de mercancías especializado en el tratamiento logístico del tráfico marítimo.

Se distinguen dos fases a efectos de su desarrollo:

- ZAL 1ª Fase (o ZAL-Barcelona): cuenta con 66'5 has., lindando por su parte Noreste, con la Manzana A.1 de la ZAL 1ª Fase y a partir de ésta con el límite del Puerto Comercial, siguiendo la vía del ferrocarril que circula por la calle 4 de la Zona Franca o prolongación ideal de dicha calle hasta el mar, por su parte Noroeste con la línea de la zona de servicio del Puerto de Barcelona, dentro de la zona ajardinada que a su vez limita con la calle A de la Zona Franca, paralela a ésta, hasta el río Llobregat, quedando la vía férrea de Ferrocarriles de la Generalitat, dentro de la zona de servicio portuaria, por su parte Sudoeste en toda su longitud con el margen izquierdo del cauce actual del río Llobregat, y por su parte Sudeste con el Mar Mediterráneo.
- ZAL 2ª Fase (o ZAL-Prat): cuenta con unas 166,7 has. y linda en su parte Noroeste en toda su longitud con el margen izquierdo del cauce actual del río Llobregat, en su parte Noreste con el margen inferior de la calle 114 de la urbanización existente en aquel lugar, hasta su encuentro con la calle 100 del Polígono Pratense, en su parte Sudoeste con dicha calle 100, incluida, y en su parte Sudeste con una línea paralela situada a 50 m. de la calle 121 del Polígono Pratense o prolongación ideal de dicha calle, hasta el Mar Mediterráneo, con exclusión de los enclaves industriales existentes tal y como se ha especificado en el apartado III.2, anterior.

Los usos a desarrollar en este ámbito corresponden a actividades de almacenamiento y distribución vinculadas a la actividad portuaria, así como las actividades de oficinas asociadas a la propia actividad de almacenamiento,

siendo también posibles actividades industriales ligeras de montaje final, embalaje, etiquetaje, control de calidad, clasificación, personalización de productos, control telemático de stocks, etc. Igualmente, y en función de la propia actividad a desarrollar, el Puerto Logístico admite áreas de servicios al vehículo y equipamientos, así como actividades de restauración y comerciales de carácter complementario a la actividad principal y destinadas a ofrecer servicios a las empresas que se instalen.

Desde el punto de vista urbanístico, el Plan General Metropolitano de Barcelona (PGM), aprobado definitivamente el 14 de julio de 1976, califica las superficies de tierra que integran la zona de servicio del Puerto de Barcelona como sistema general portuario, clave “1”, con dos sectores, el sector del puerto (clave “1a”) y el sector de entorno portuario (clave “1b”), con unos parámetros urbanísticos válidos para todo el sistema.

Estas zonas que conforman el puerto han sido desarrolladas, total o parcialmente, mediante los Planes Especiales, que se listan a continuación:

- **Puerto comercial:** a nivel general, no ha sido objeto de desarrollo mediante planeamiento especial, aunque algunos de sus muelles sí que cuentan con un instrumento específico o se han visto afectados por el planeamiento especial de las zonas colindantes:
 - o Plan Especial de ampliación del Sector 8 del Puerto de Barcelona (Muelle de la Energía), aprobado definitivamente por el Ayuntamiento de Barcelona en fecha 29 de octubre de 2001 (BOP 275, 16-11-2001) y modificado en fecha 29 de noviembre de 2010 (BOPB 23-05-2011).
 - o Plan Especial de la Nueva Bocana, en cuyo detalle se entrará en el epígrafe siguiente, que afecta y ordena la zona más próxima al Muelle Oriental y de Levante, a partir del Passeig Joan de Borbó, respetando la naturaleza industrial portuaria de este ámbito.
- **Puerto ciudadano:**
 - o Plan Especial del Port Vell, aprobado definitivamente por la *Comissió d'Urbanisme de Barcelona* el 11 de mayo de 1989 (DOGC 1153, 09-06-1989), que ha sido modificado a su vez por los siguientes instrumentos urbanísticos:
 - Modificación del Plan Especial del Port Vell en los ámbitos de los muelles de Barcelona y del Depósito, aprobado definitivamente por la *Comissió d'Urbanisme de Barcelona* el 9 de diciembre de 1998 (DOGC 2839, de 03-03-1999).
 - Modificación del Pla Especial del Port Vell de Barcelona en el ámbito del Muelle de España, aprobado definitivamente por el Ayuntamiento de Barcelona el 23 de noviembre de 2001 (BOP 302, 18-12-2001).

- Modificación del Plan Especial del Port Vell para ajustar los parámetros de ordenación del Muelle de Pescadores (ámbito X), aprobado definitivamente por el Ayuntamiento de Barcelona el 25 de marzo de 2011 (BOPB de 02-05-2011),
- Modificación del Plan especial del Port Vell en los ámbitos V y VI (Muelles de la Barceloneta y del Reloj), aprobado definitivamente por el Ayuntamiento de Barcelona el 1 de febrero de 2013 (BOPB de 25-02-2013).
- A su vez, existen diferentes Estudios de Detalle para los ámbitos más significativos del Port Vell: Estudios de Detalle de Muelle de Barcelona, del Muelle de España, del frente portuario de la Barceloneta (Muelles del Depósito, de la Barceloneta y del Reloj) y de la Plaça del Mar.

- o El Plan Especial de la nueva Bocana del Puerto de Barcelona fue aprobado definitivamente por el Ayuntamiento de Barcelona en fecha 23 de noviembre de 2001 (BOP 18-12-2001) y modificado en fechas 21 de julio de 2006 (BOP 212, 05-09-2006), 25 de marzo de 2011 (BOPB 02-05-2011) y 27 de abril de 2018 (BOPB 25-05-2018).

- Puerto logístico

- o Plan Especial de ampliación del Puerto de Barcelona - Zona de Actividades Logísticas, aprobado definitivamente por el Ayuntamiento de Barcelona en fecha 28 de enero de 2000 (BOP 41, 17-2-2000), por lo que se refiere al término municipal de Barcelona, y por la *Comissió d'Urbanisme de Barcelona* el 21 de marzo de 2001 (DOGC 3428, 11-7-2001), en cuanto al término municipal del Prat de Llobregat. El referido instrumento urbanístico ha sido modificado a su vez por los siguientes instrumentos urbanísticos:

En el término municipal de Barcelona:

- Modificación del Plan Especial de ampliación del Puerto de Barcelona - Zona de Actividades Logísticas en la zona de servicios generales 1 (ZSG1), aprobado definitivamente por el Ayuntamiento de Barcelona en fecha 27 de marzo de 2009 (BOP 278, 22-04-2009).

En el término municipal del Prat:

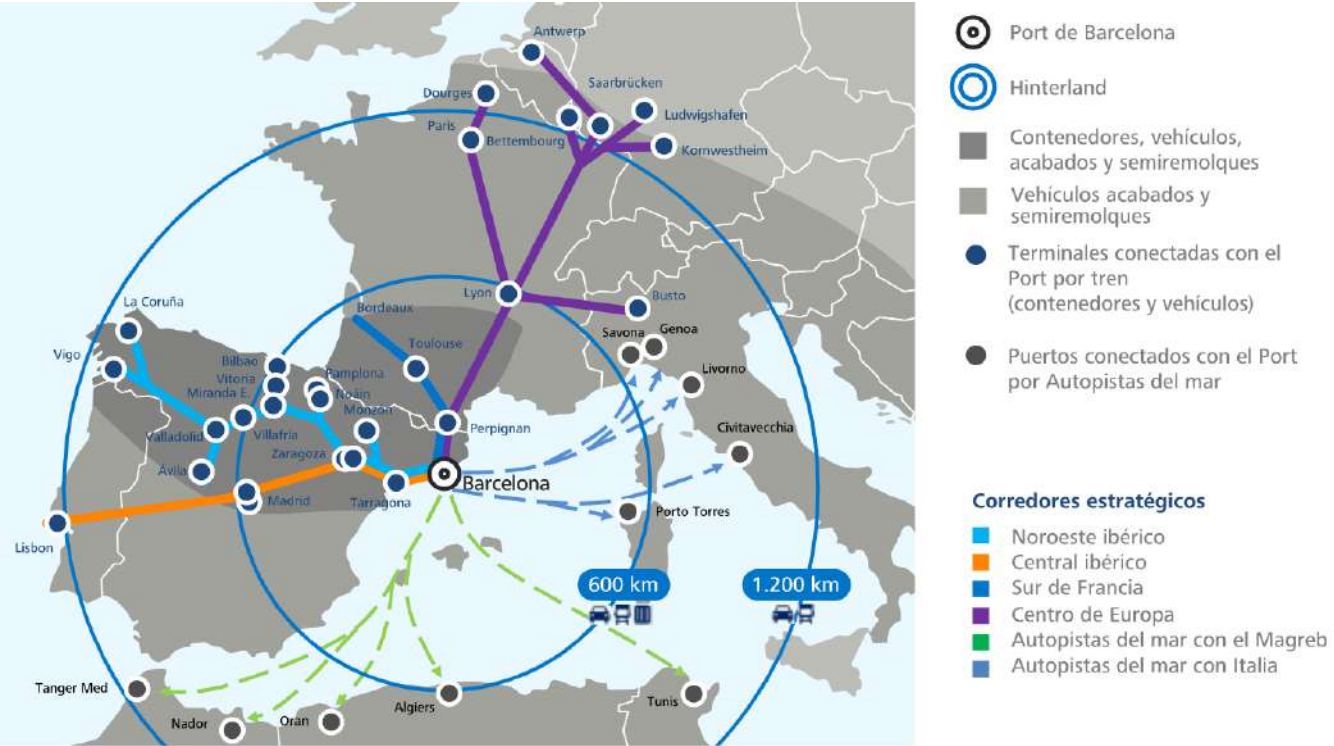
- Modificación nº 1 del Plan Especial de ampliación del puerto de Barcelona – Zona de Actividades Logísticas, aprobada definitivamente por la *Comissió d'Urbanisme de Barcelona* el 14 de julio de 2004 (DOGC 4236, d'11-10-2004).

- Modificación nº2 del Plan Especial de ampliación del puerto de Barcelona – Zona de Actividades Logísticas para ajustar su delimitación y la ordenación de las zonas de servicio y de actividades mixtas, aprobada por el *Conseller de Política Territorial i Obres Públiques* el 16 de noviembre de 2010 (DOGC 5767, 01-12-2010).
- Modificación nº 3 del Plan Especial de ampliación del puerto de Barcelona – Zona de Actividades Logísticas referente al nuevo acceso al puerto y a las parcelas 9,10 y 11, aprobada por la *Comissió d'Urbanisme de Barcelona* 13 de mayo de 2014 (DOGC 6645, 17/06/2014).
- Modificación nº 4 del Plan Especial de ampliación del puerto de Barcelona – Zona de Actividades Logísticas, reordenación de las zonas ZAM y ZSV3, supresión de la zona ZSG3 y regulación del uso de contenedores a la zona logística, aprobada por la *Comissió d'Urbanisme de Barcelona* el 24 de enero de 2019 (DOGC 7820, 28/02/2019).

4.3 Accesos terrestres

El puerto de Barcelona está situado junto a un importante nudo de infraestructuras para el transporte terrestre. Tiene una ubicación privilegiada respecto a las redes transeuropeas de transporte (TEN-T) con excelentes conexiones a la red ferroviaria y de autopistas que acercan el puerto a su hinterland.

Figura 13: Hinterland del puerto de Barcelona



Fuente: Memoria APB 2018

En cuanto a la red viaria, el puerto tiene acceso directo a la Red Viaria de Interés General del Estado, a través de las siguientes vías:

- Autopista AP-2, que enlaza con el centro del país, Aragón y la A-68 al norte de España y frontera francesa por Irún.
- Autopista del Mediterráneo AP-7, que enlaza al sur con Levante, centro de España y al norte, con la frontera francesa y la red europea de autopistas.
 - o Autopista AP-9, que enlaza con la AP-7 en la frontera francesa por la Jonquera.
 - o Autopista C-32, que enlaza con el sur y Levante del país.

- Autopista C-58 a Sabadell, Terrassa y Manresa, que enlaza con el eje del Llobregat y a través del túnel del Cadí con Francia por Puigcerdà y el túnel del Pimorent.
- Autopista C-31, que enlaza con la Nacional II a la frontera francesa.
- Nacional II, al oeste, centro y norte del país.
- Nacional C-17, con la frontera francesa por Puigcerdà.
- Nacional 150, con Sabadell, Terrassa y Manresa.
- Nacional 340, que enlaza con el sur y Levante del país.

La Ronda, vía rápida trazada a lo largo del perímetro de la ciudad de Barcelona, pasa junto al puerto, por lo que el acceso a la red de carreteras es inmediato.

En cuanto a las comunicaciones interiores, dentro de la zona de servicio del puerto está disponible de una vía de circunvalación de 13 km de largo, que conecta los diferentes muelles y zonas de almacenaje a lo largo del contorno del puerto de Barcelona. Esta carretera dispone de dos carriles en cada sentido en la mayor parte del recorrido.

A parte de la red periférica de circunvalación, existen vías de acceso y de servicio a cada muelle, de carácter secundario en comparación de la vía principal de circulación, antes descrita.

En cuanto a la red ferroviaria, las vías férreas que enlazan el puerto y su entorno con el resto del país son las siguientes:

- Renfe (ancho ibérico) - A Port-Bou (Francia) por Mataró y Granollers
- A Puigcerdà (Francia)
- Al centro, oeste y norte del país por: Manresa-Lleida, Sant Vicenç-Lleida, Tarragona-Zaragoza
- Al oeste, sur y Levante del país por: Tarragona-Valencia

Y dentro de la red de Ferrocarriles de la Generalitat de Catalunya, el puerto está conectado con las siguientes líneas:

- A Manresa, Súria i Berga (ancho métrico)
- A Igualada (ancho métrico)

- A Sabadell y Terrassa

Las comunicaciones interiores por ferrocarril, desde el muelle Ponent hacia el Sud, todos los muelles disponen de acceso ferroviario, bien con ancho RENFE (1,668 m), de ancho de los Ferrocarrils de la Generalitat (1m) o de tipo mixto.

La red ferroviaria interior del puerto de Barcelona es de 29 km.; de los que 9,05 km son de ancho Ibérico, 4,543 km son de ancho métrico, 5 Km, de ancho mixto (Ibérico / métrico), 8 km, de ancho mixto (Ibérico / Internacional) y 2,25 km de ancho mixto (ibérico-europeo, métrico). El resto son vías de origen-destino.

RENFE sirve a una demanda diversa de tráfico: contenedores, carga general no contenizada, graneles sólidos y graneles líquidos.

Por su lado, Ferrocarrils de la Generalitat sirve desde el muelle Contradic el flujo de potasas que se embarcan en Barcelona.

Asimismo, algunas terminales y muelles disponen de terminales ferroviarias propias:

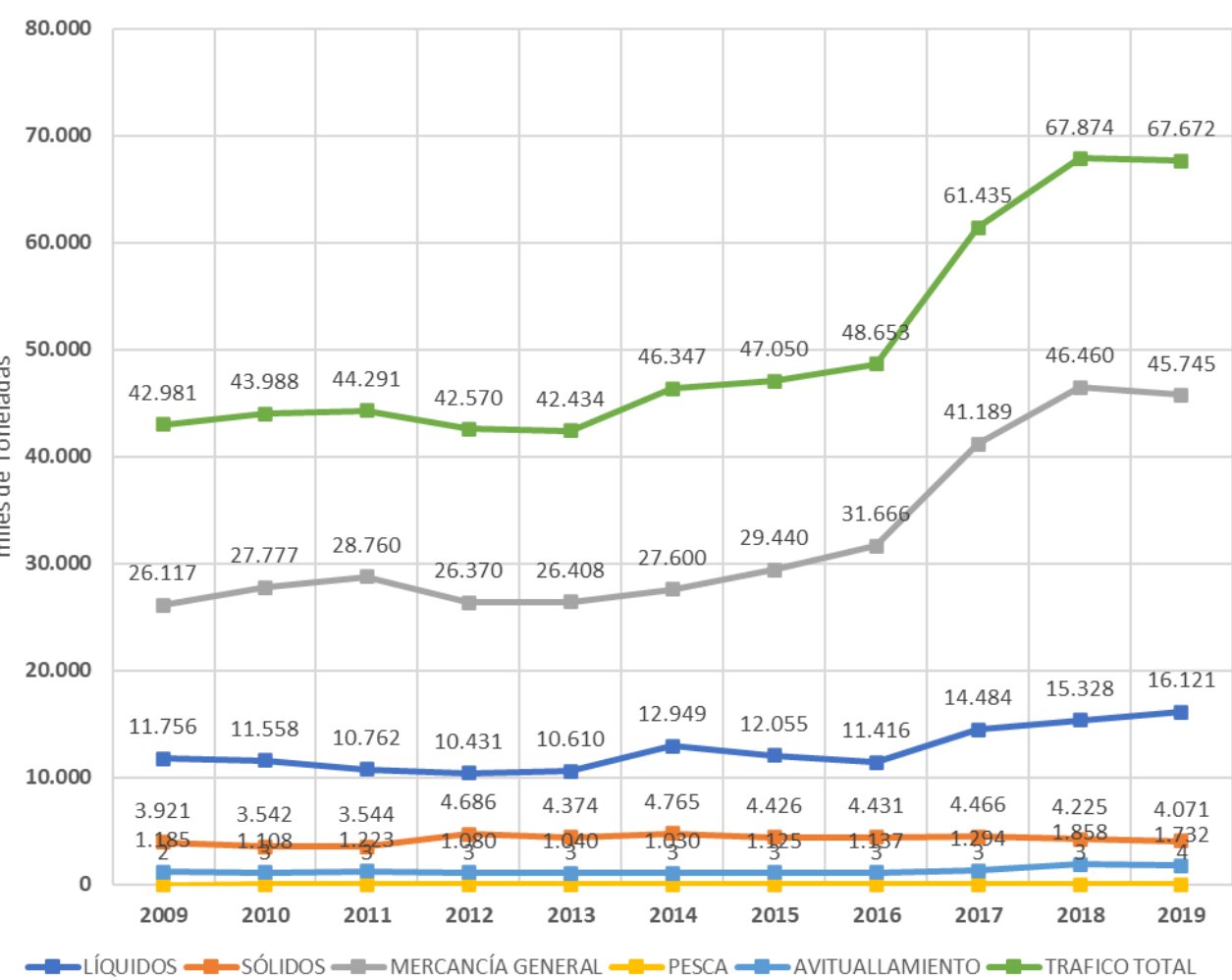
- El muelle Sud dispone de una terminal ferroviaria para contenedores.
- Las terminales de automóviles disponen de terminal ferroviaria propia.
- El muelle Príncep d'Espanya dispone de una terminal ferroviaria pública polivalente, principalmente dedicada a coches, productos siderúrgicos y contenedores.

4.4 Análisis del tráfico actual y previsiones

En el presente apartado se resumen las características principales del tráfico del puerto de Barcelona con especial referencia al tráfico de mercancías y en particular al de contenedores, por su mayor vinculación con la actividad de la ZAL.

El tráfico total de mercancías operado en el puerto de Barcelona al cierre de 2019 ha sido de 67.672.481 toneladas, lo que supone una mínima reducción respecto al cierre del año 2018 de 201.482 t (- 0,30 %). Esta mínima reducción, apenas rompe ligeramente tendencia de crecimiento que se inicia en el año 2013, tal y como se observa en la Figura 14, siendo el año 2018 récord histórico con 67.874 t de mercancías movidas.

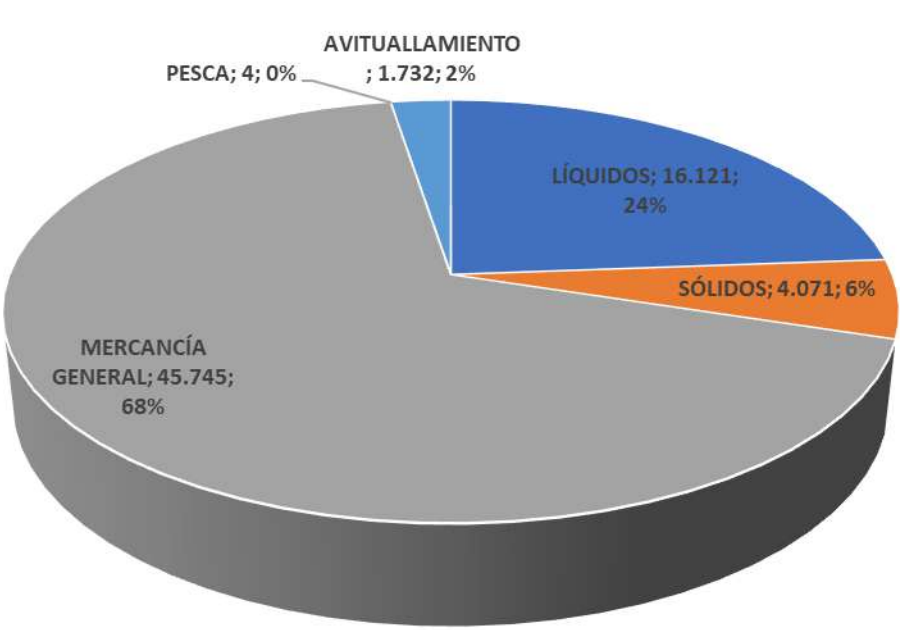
Figura 14: Evolución tráfico total y su descomposición por forma de presentación 2009-2019 (mt)



Fuente: Equipo redactor en base a datos del OPPE

En 2019, la mercancía general concentra el 68% del tráfico total, seguida de los graneles líquidos, con un 24%, y los graneles sólidos, con un 6%. Del total del tráfico de mercancía general, un 75% son mercancías contenerizadas.

Figura 15: Tráfico total portuario por forma de presentación 2019

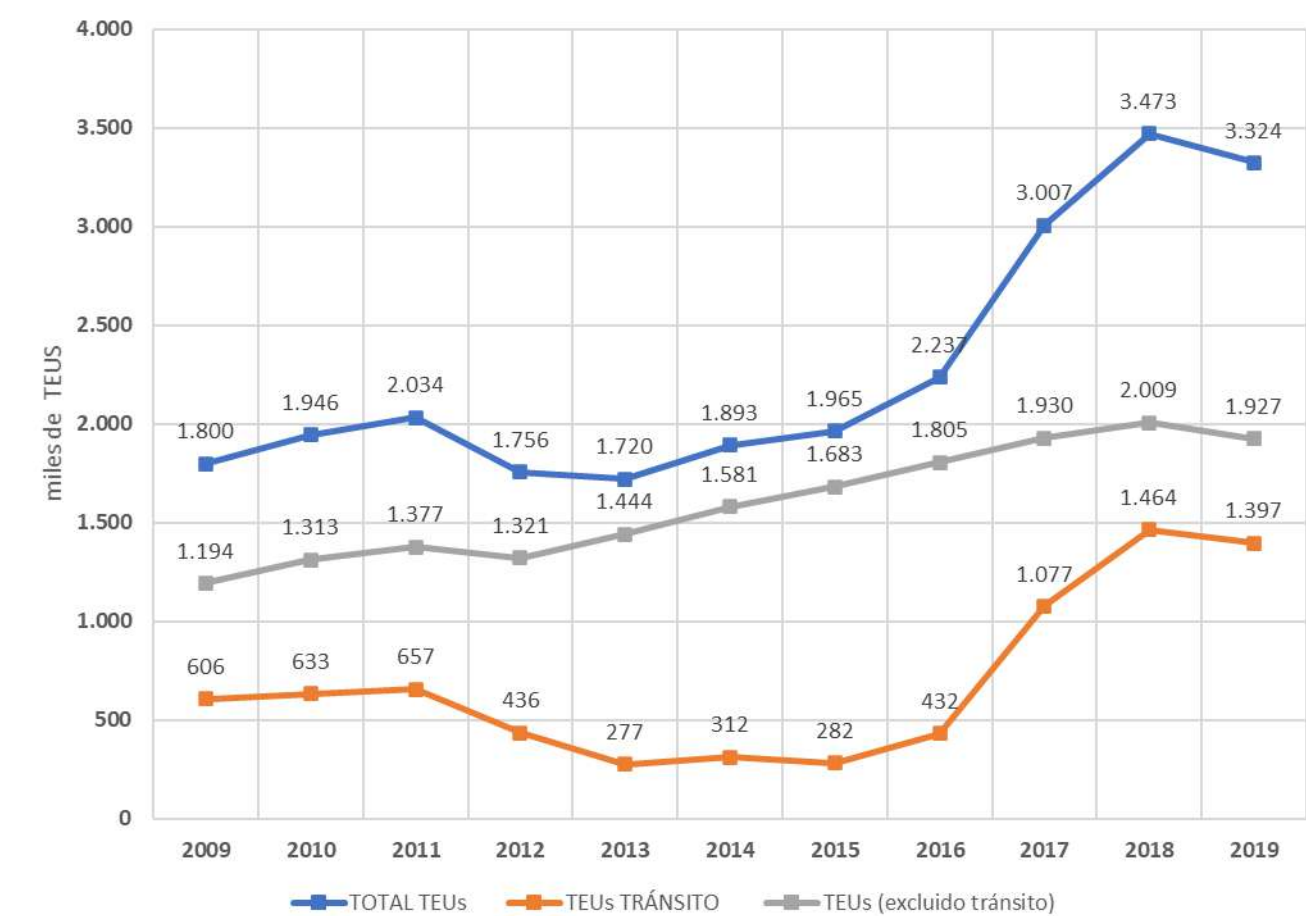


Fuente: Equipo redactor en base a datos de la APB

Se muestra, en la Figura 16, la evolución del tráfico de contenedores de los últimos diez años. Se observa cómo, desde 2013 se inicia una senda alcista que alcanza en 2018 la cifra de 3,47 millones de TEUs, récord histórico del puerto.

Los contenedores de tránsito marítimo sufren un descenso desde 2011 hasta 2015, con 276.774 TEUs en 2013 el año en el que se alcanza el mínimo del período analizado. A partir de 2015 se produce una espectacular recuperación hasta 2018, año que se alcanzan los 1,46 millones de TEUs. Igual que en los casos anteriores, en 2019 se produce un ligero descenso del 4,6%, alcanzando los 1,39 millones de TEUs.

Figura 16: Evolución del tráfico de contenedores, 2009-2019 (miles de TEU's)

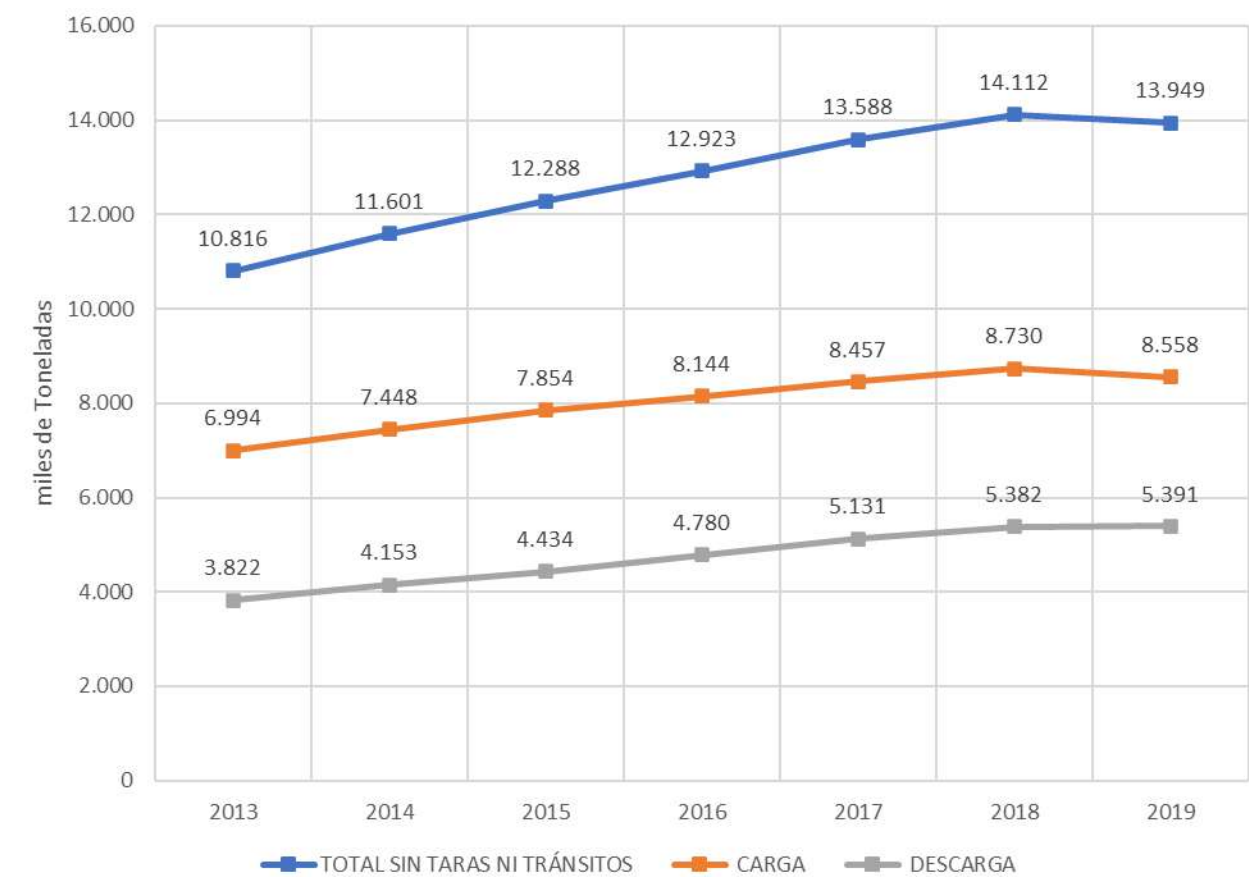


Fuente: Equipo redactor en base a datos del OPE

En lo que se refiere al tráfico de origen o destino el hinterland, se observa como en el año 2009 se alcanza un mínimo, con 1,19 millones de TEUs, y a partir de entonces se inicia un crecimiento que sólo se interrumpe en el año 2013, hasta llegar a los 2,01 millones de TEUs en 2018. En 2019 se produce un ligero descenso del -4%, alcanzando los 1,93 millones de TEUs.

En la Figura 17 se observa la tendencia creciente desde 2013 en el tráfico de mercancías contenerizadas origen o destino el hinterland del puerto de Barcelona (en toneladas, excluyendo taras y tránsitos), en el que se diferencia la carga de la descarga.

Figura 17: Evolución del tráfico de mercancías contenerizadas origen o destino (sin taras ni tránsitos), 2013-2019 (en miles de toneladas)



Fuente: Equipo redactor en base a datos del APB

Estos datos son muy relevantes, desde el punto de vista de la justificación de la utilización de la ZAL, ya que, como es sabido, es esencialmente sobre la mercancía general o/d (origen/destino), que se concretan las actividades de almacenamiento, valor añadido y distribución, propias de una ZAL, como es el caso de la ZAL del Puerto de Barcelona.

En cuanto al tráfico previsto, en la siguiente tabla se muestran las previsiones del Plan de Empresa 2020 de la Autoridad Portuaria de Barcelona, donde se observa que en el año 2023 se prevé un volumen de tráfico total a alcanzar de 80 millones de toneladas, 5.360140 pasajeros y 9.466 escalas de buques (lógicamente, dichas cifras deberán ser objeto de revisión por causa de los efectos de la COVID-19, si bien ello no afecta al presente documento).

Tabla 8: Previsiones de tráfico en el Plan de Empresa 2020

Previsiones de tráfico puerto de Barcelona							
Concepto	2018	2019 (previsión a cierre)	2020	2021	2022	2023	Δ (%) 2023/2018
Graneles líquidos (mt)	15.314	16.077	15.865	16.444	17.024	17.716	14%
Graneles sólidos (mt)	4.225	4.224	4.532	5.224	6.187	6.239	32%
Mercancía general (mt)	46.445	48.186	49.415	50.759	52.386	54.203	14%
Convencional (mt)	11.552	11.732	12.086	12.515	12.987	13.487	14%
En contenedor (mt)	34.893	36.453	37.329	38.245	39.399	40.716	14%
TOTAL MERCANCIAS (mt)	65.983	68.488	69.812	72.427	75.597	78.158	16%
Pesca fresca (mt)	3	3	3	3	3	3	0%
Avituallamiento (mt)	1.858	1.871	1.884	1.904	1.926	1.944	4%
Tráfico interior (mt)	-	-	-	-	-	-	-
TRÁFICO TOTAL (mt)	67.845	70.362	71.698	74.334	77.527	80.106	15%
Ro-Ro (UTIS)	408.553	416.220	428.865	443.220	458.140	473.662	14%
Pasajeros (pax)	4.493.941	4.672.465	4.857.069	5.005.428	5.162.634	5.360.140	16%
Tráfico regular (pax)	1.451.978	1.502.992	1.560.817	1.621.091	1.687.125	1.750.506	17%
Crucero (pax)	3.041.963	3.169.473	3.296.252	3.384.338	3.475.509	3.609.633	16%
Buques (unidades)	9.038	9.110	9.169	9.267	9.376	9.466	5%
Aqueo bruto (miles GTs)	344.143	346.030	348.349	351.657	355.428	359.290	4%

Fuente: Equipo redactor a partir del Plan de Empresa 2020

Para la mercancía general se espera un mantenimiento general de las tendencias. Así pues, considerando las perspectivas favorables para este tráfico, el Plan de Empresa 2020 prevé 54.203 mt en 2023, que corresponde a un crecimiento del 14% respecto a los datos de 2018.

En concreto, las previsiones estiman alcanzar las 13.487 mt de mercancía general convencional, y 40.716 mt de mercancía contenerizada, en los dos casos un 14% de crecimiento respecto al 2018.

4.5 Análisis de la situación actual de la ZAL

4.5.1 Descripción de la ZAL

La ZAL es la plataforma logística intermodal del puerto de Barcelona, siendo la primera plataforma logística portuaria establecida en España. Su objetivo es generar tráfico marítimo con servicios de infraestructura logística

con valor añadido a la mercancía. Dispone de una superficie total de 239 ha, en la que se distinguen tres zonas: ZAL Port-Ciutat, ZAL Port (BCN) que corresponde a la 1ª fase y ZAL Port (Prat) que equivale a la 2ª fase. La ubicación de estas zonas se muestra en la Figura 18.

Figura 18: Zonificación ZAL actual



Fuente: ZAL Port

La ZAL está concesionada a CILSA (Centro Intermodal de Logística, S.A), que se encarga de gestionar el desarrollo logístico. La APB es titular de más del cincuenta por ciento del capital social de CILSA. En total, la ZAL en sus tres emplazamientos ofrece actualmente las siguientes instalaciones:

- Suelo en alquiler a terceros: 329.360 m², en donde hay construidos 183.252 m²
- Naves en alquiler: 529.318,10 m² construidos

Asimismo, dentro del recinto de la ZAL y fuera de la zona de servicio portuaria, existen actualmente cinco enclaves de titularidad privada y con actividad industrial, que suman una superficie de 250.125 m².

4.5.2 Ocupación de la ZAL

En la Tabla 9 se muestra el detalle de la superficie que actualmente está en alquiler, en las distintas zonas de la ZAL. Se utiliza el término GLA, acrónimo de *gross leasable area*, que sería el equivalente a SBA Superficie Bruta Alquilable.

Tabla 9: Superficie en alquiler, a fecha febrero 2020 (en m²)

GLA ZAL (febrero 2020)					
	GLA CILSA	WIP* Firmado	En negociación	Terceros	Total
ZAL Port (BCN)					
Naves	142.359,62	-	-	80.190,00	241.425,68
Oficinas	18.876,06	-	-		
ZAL Port (Prat)					
Naves	302.647,70	93.141,00	8.088,00	103.062,00	540.937,08
Oficinas	23.725,38	9.214,00	1.059,00		
ZAL Port-Ciutat					
Naves	36.563,86	92.501,00	-	-	137.325,34
Oficinas	5.145,48	3.115,00	-		
TOTAL	529.318,10	197.971,00	9.147,00	183.252,00	919.688,10

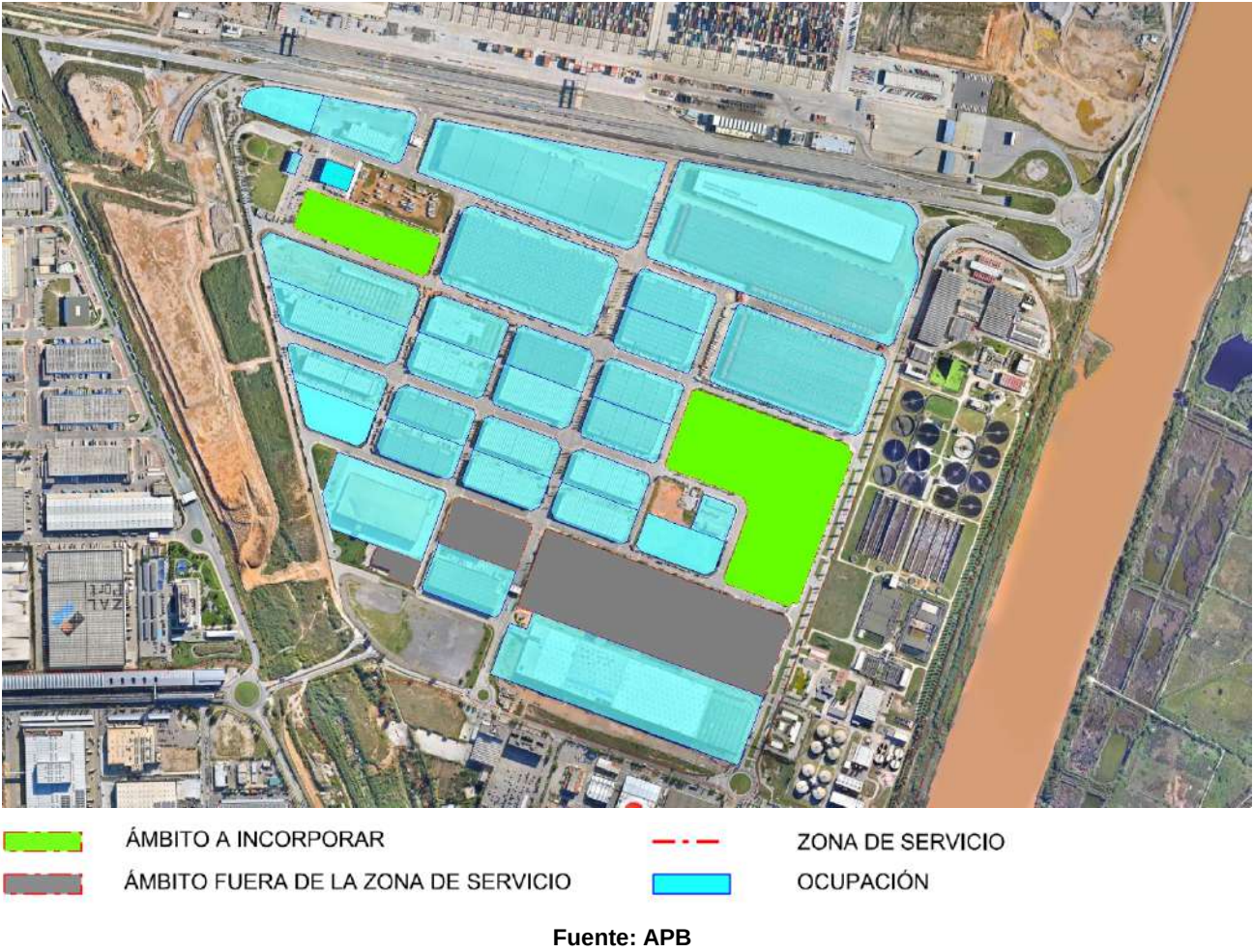
*Works in progress

Fuente: Equipo redactor en base a la información de CILSA

Se observa en la Tabla 9 que la superficie construida en la 2ª fase de la ZAL Prat alcanza los 540.937,08 m². Esto supone casi un 75% de la edificabilidad máxima establecida por el Plan Especial de la ZAL para edificación logística (723.838 m²).

En la Figura 19 se observa la ocupación actual donde se marcan en azul los solares actualmente ocupados. Esta ocupación es prácticamente del 100% a excepción de los enclaves.

Figura 19: Plano ocupación actual de la 2ª fase de la ZAL (ZAL Port Prat)



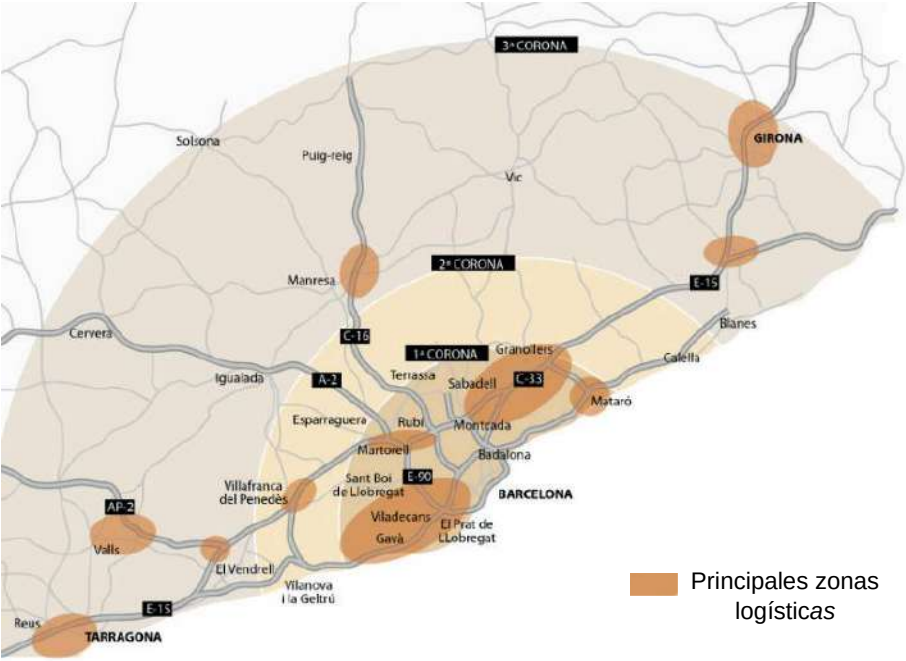
4.5.3 Análisis del mercado inmologístico

El mercado inmologístico estatal se ha concentrado tradicionalmente en el área metropolitana de Madrid y Barcelona. Sin embargo, en la actualidad, el mercado se está desarrollando además en otros *hubs*, como los de Valencia o Zaragoza.

Tras un periodo donde la inversión estaba centrada en la rentabilidad inmobiliaria, la fuerte demanda y la escasez de activos aptos para su operatividad, ha impulsado la promoción inmologística en las principales plazas de todo el país.

En lo que respecta al mercado inmologístico en el área de Catalunya, tal como se observa en la Figura 20, se estructura en tres coronas principalmente:

Figura 20: Coronas del mercado inmologístico en el área de Catalunya

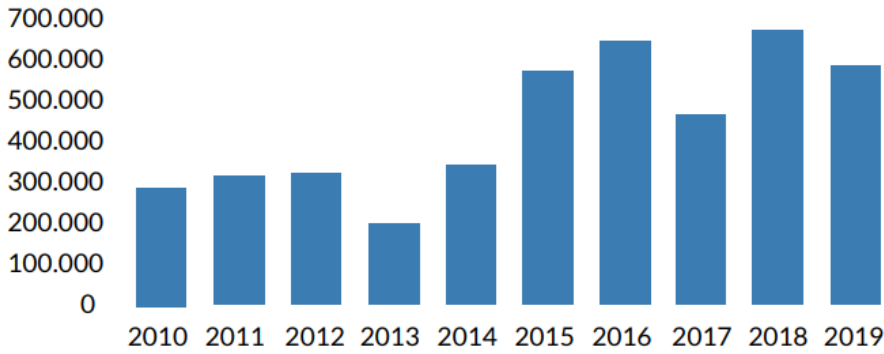


Fuente: Savills Aguirre Newman (Spotlight Mercado Logístico 3T 2019)

- La primera corona está delimitada por las vías AP-2 y AP-7, donde principalmente se desarrollan actividades logísticas vinculadas con el puerto de Barcelona, así como paquetería y de distribución local.
- Dentro de ella, se encuentra la zona prime tradicional, en el Baix Llobregat y sur del Barcelonés, donde se ubica la ZAL del puerto de Barcelona.
- La segunda corona, que alcanza hasta unos 60 km de la ciudad de Barcelona, acoge las actividades de recepción logística y de paquetería para el área metropolitana.
- La tercera corona se extiende hacia otras capitales catalanas como Tarragona y Girona, con activos de gran superficie, que se desarrollan principalmente a lo largo del corredor mediterráneo.

En la Figura 21 se muestra la evolución de la absorción de naves logísticas, es decir, el volumen de contratación anual, para el periodo 2010-2019.

Figura 21: Volumen de absorción del sector logístico en Catalunya, 2010-2019 (m² construidos de naves)



Fuente: Forcadell (Resumen Ejecutivo del Mercado de la Logística en Catalunya, 4º Trimestre 2019)

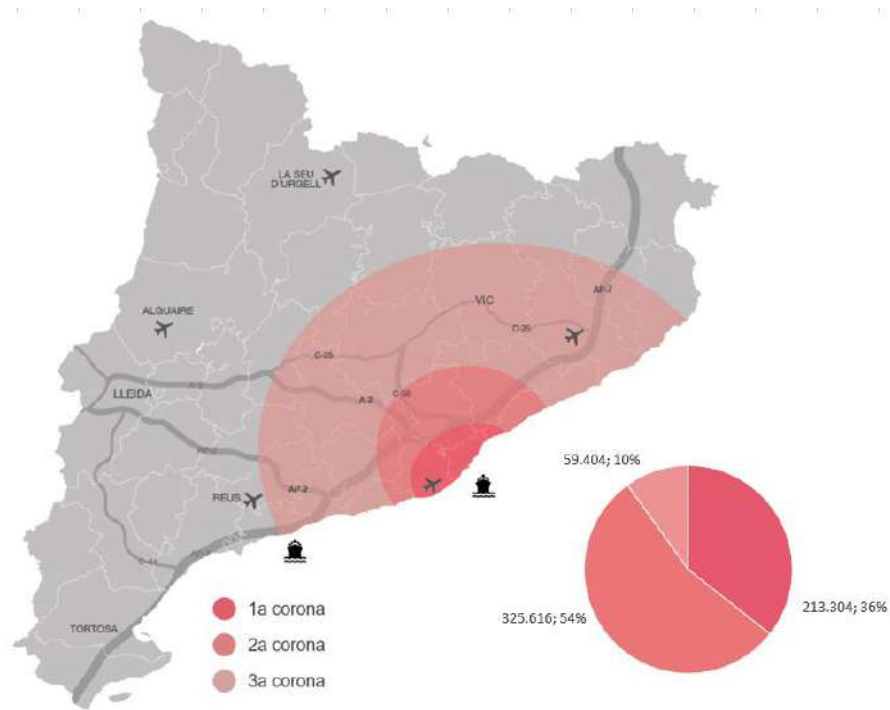
Catalunya alcanzó en 2019 una absorción de 594.172 m², lo que representa una caída del 10,7% respecto a 2018, cuando se alcanzaron los máximos históricos, con 665.945 m².

A pesar de esta caída interanual, la cifra de absorción de 2019 continuó mostrando una gran fortaleza, siendo el tercer mejor año de la serie histórica, sólo por detrás de 2016 y 2018. Estas cifras parecen confirmar la buena línea del sector inmologístico desde que se inició su recuperación en 2013, cuando se alcanzaron los mínimos de absorción, con unos 200.000 m².

El retroceso de la absorción experimentado en 2019 parece que estuvo motivado por el menor número de operaciones de superficie superior a 20.000 m² y la escasez de oferta que se ajustara a otros requerimientos de la demanda. Así, en 2019 se cerraron un total de 55 operaciones, frente a las 63 registradas un año antes, lo que supone un descenso del 12,7%.

En lo que respecta a la distribución de la absorción en las distintas coronas de Catalunya, se observa como la mayoría de contratación del sector logístico se realizó en la segunda corona, con 325.616 m² (54% del total), seguida de la primera corona, con 213.304 m² (36% del total) y, finalmente, la tercera corona, con 59.404 m² (10% del total).

Figura 22: Volumen de contratación del sector logístico, por coronas, 2019 (m² y %)



Fuente: EPC a partir de datos de Forcadell (Resúmenes Ejecutivos del Mercado de la Logística en Catalunya del 1º, 2º, 3º y 4º Trimestre de 2019)

A cierre de 2019, la **tasa de disponibilidad media** (% de naves disponibles sobre el total de stock logístico) para todas las zonas del mercado logístico de Catalunya es baja, de apenas un 2,6%. Esta tasa es especialmente reducida en la primera corona, de apenas un 1,50%.

En lo que respecta a la ZAL del puerto de Barcelona, está prácticamente ocupada en su totalidad, disponiendo de naves libres por rotación de empresas, lo que podría impedir la capacidad de actuación futura del puerto de Barcelona ante el crecimiento de la demanda observado en los últimos años y nuevas exigencias del sector.

Ante esta escasez de oferta de naves logísticas, en 2015, CILSA se presentó y ganó el concurso licitado por el Consorci de la Zona Franca de Barcelona (CZFB), de una parcela de 11 ha, ubicada en los antiguos terrenos de la SEAT en la Zona Franca, por un periodo de 50 años.

Un año más tarde, en 2016, el CZFB arrendó a CILSA otra parcela de 162.822 m², ubicada también en los antiguos terrenos de la SEAT en la Zona Franca, por un periodo de 50 años, prorrogable a otros 25 más.

Ambas parcelas se han integrado en la denominada ZAL Port-ciutat, si bien su destino es el mismo que el de la ZAL que forma parte de la zona de servicio del puerto de Barcelona. Estos ámbitos ya se encuentran construidos y arrendados a operadores lo que acredita la escasez de este tipo de infraestructuras portuarias, aspecto éste en el que seguidamente se abundará.

A pesar de esta escasez de la oferta, con características que no siempre adecuadas a la demanda, el interés de promotores e inversores continúa siendo positivo.

En este sentido, es de significar que, pese a ocupar la segunda posición por naves logísticas contratadas, la primera corona ha continuado siendo el gran foco de interés, con más del 80% de solicitudes y ha alcanzado el 64% del número de operaciones cerradas en 2019, es decir, 35 transacciones.

Así, dada la limitada oferta de la primera corona, la demanda debe ser cubierta, al menos parcialmente, por las otras dos, especialmente por la segunda, lo que ha motivado la creación de nuevas centralidades logísticas y nuevas zonas prime fuera de la tradicional (ver Figura 20).

En este sentido, actualmente la AP-7 conforma una arteria donde se articula la mayor parte de la oferta inmovilística, conectando esta autopista además con otras vías rápidas que facilitan la accesibilidad y conexión entre operadores logísticos, productores y consumidores finales.

En lo que respecta al balance, con una demanda superior a la oferta, especialmente en la primera corona, hace que **exista una cierta demanda insatisfecha**.

Así, la **reducida oferta actual estaría limitando la absorción logística en Catalunya**, que podría alcanzar cotas superiores en caso de existir una oferta de naves que se adecuara a las necesidades de las empresas, tanto en dimensiones, como en ubicación y acabados.

Esta escasez de naves logísticas libres ha propiciado que los operadores valoren los proyectos llave en mano, que les permite exigir los requerimientos necesarios para su actividad, o directamente, optan por la compra directa de suelo y la construcción propia de las instalaciones.

Sin embargo, **esta modalidad de inversión demora la toma de decisiones de los promotores**, dado el volumen de inversión necesario, la imprecisión de las fechas de entrega y su carácter de largo plazo, lo que limita la absorción potencial.

5 DESCRIPCIÓN Y JUSTIFICACIÓN DE LAS MODIFICACIONES QUE SE PROPONEN

5.0 Introducción Modificaciones

Se exponen a continuación las modificaciones que se proponen en la presente DEUP, en relación con la DEUP 2016 vigente.

Entre ellas, cabe diferenciar dos grupos distintos de modificaciones:

- A) Afectaciones a dominio público portuario
 - Incorporación de enclaves en la 2ª fase de la ZAL
 - Modificación 1: Parcela TOTAL
 - Modificación 2: Parcela APB
- B) Actualización de la cartografía general del puerto
 - Incorporación de las nuevas instalaciones e infraestructuras
 - Modificación 3: Nuevo relleno en el Muelle Adosado
 - Modificación 4: Área de trabajo del *shiplift*
 - Modificación 5: Muelle náutico-deportivo frente a la lonja
 - Adaptaciones puntuales del límite de la zona terrestre y de la asignación de usos
 - Modificación 6: Modificación de los límites ferroviarios en el acceso calle 4
 - Modificación 7: Cambio de uso del Conector muelle España
 - Modificación 8: Cambio de uso de las instalaciones de Marina 92
 - Modificación 9: Ajustes de carácter menor del límite de la zona de servicio

Las modificaciones del grupo B) representan pequeñas magnitudes, cuya definición concreta se recoge en el plano general PI3 y los planos de detalle del PI3.1 al PI.9 que se adjuntan, los cuales se referencian en coordenadas ETRS89 las nuevas parcelas a incorporar.

5.1 Afectaciones a dominio público portuario

5.1.1 Incorporación enclaves en la 2ª fase de la ZAL

Se propone la incorporación de las parcelas o enclaves TOTAL (enclave 3) y APB (enclave 4), a la zona de servicio del puerto.

En la Figura 23 se muestra la fotografía actual de la zona de la 2ª fase de la ZAL indicando la situación de dichas parcelas en rojo.

Figura 23: Fotografía actual con la Zonificación ZAL y la ubicación de las parcelas a incorporar



Fuente: Equipo redactor

Modificación 1: Parcela TOTAL

La primera de las parcelas a incorporar corresponde al enclave número 3. Su titularidad es de la sociedad TOTAL PETROCHEMICAL a la que ELF ATOCHEM cedió la explotación industrial. Actualmente ha cesado su actividad industrial dedicada a la producción de polímeros. En este sentido, las diferentes instalaciones industriales que en la actualidad alberga la finca se encuentran en proceso de desmontaje, al que seguirá necesariamente el saneamiento de la misma hasta conseguir el correspondiente certificado administrativo de descontaminación.

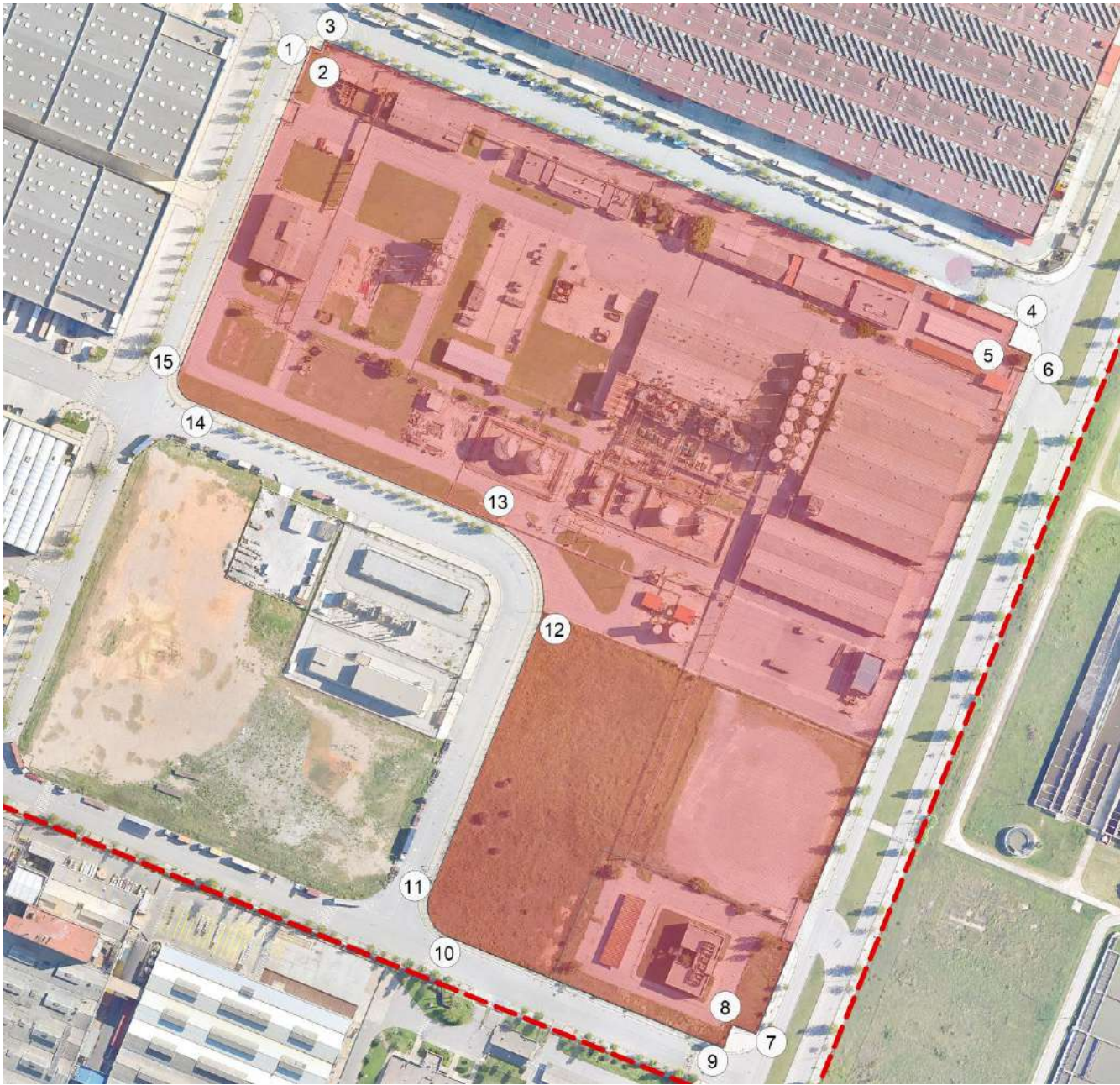
Dicho enclave se encuentra delimitado por los siguientes viales: Avenida del Estany del Port, calle de Cal Coracero, de Cal Xiquirrin, del Cal Pi de l'Olla y Cal Truco.

Tabla 10: Características parcela TOTAL

Parcela TOTAL (Enclave 3)		
Propietario	Sociedad TOTAL PETROCHEMICAL, anteriormente ELF ATOCHEM ESPAÑA	
Finca registral	31.368 del Registro de Propiedad del Prat de Llobregat. Tomo 1.115, Libro 475, Folio 27	
Referencia catastral	7338502DF2773G0001ZX	
Superficie según catastro	99.684 m2 (según el Registro de la Propiedad, 99.577 m2)	
Coordenadas (ETRS89/UTM zona 31N)	1	X:427545.3673 , Y: 4573784.8467
	2	X: 427541.6723 , Y: 4573781.4247
	3	X: 427545.0122 , Y: 4573777.7037
	4	X: 427285.8250 , Y: 4573536.7233
	5	X: 427277.6871 , Y: 4573545.6154
	6	X: 427268.8360 , Y: 4573537.4144
	7	X: 427032.8946 , Y: 4573791.2616
	8	X: 427041.5916 , Y: 4573799.4416
	9	X: 427033.4227 , Y: 4573808.2916
	10	X: 427137.9166 , Y: 4573905. 4040
	11	X: 427157.5557 , Y: 4573904.1049
	12	X: 427251.2670 , Y: 4573803.3880
	13	X: 427301.7341 , Y: 4573799.8419
	14	X: 427417.5317 , Y: 4573907.3705
	15	X: 427431.5971 , Y: 4573907.1428

Fuente: Equipo redactor

Figura 24: Imagen aérea de la parcela TOTAL con coordenadas de referencia

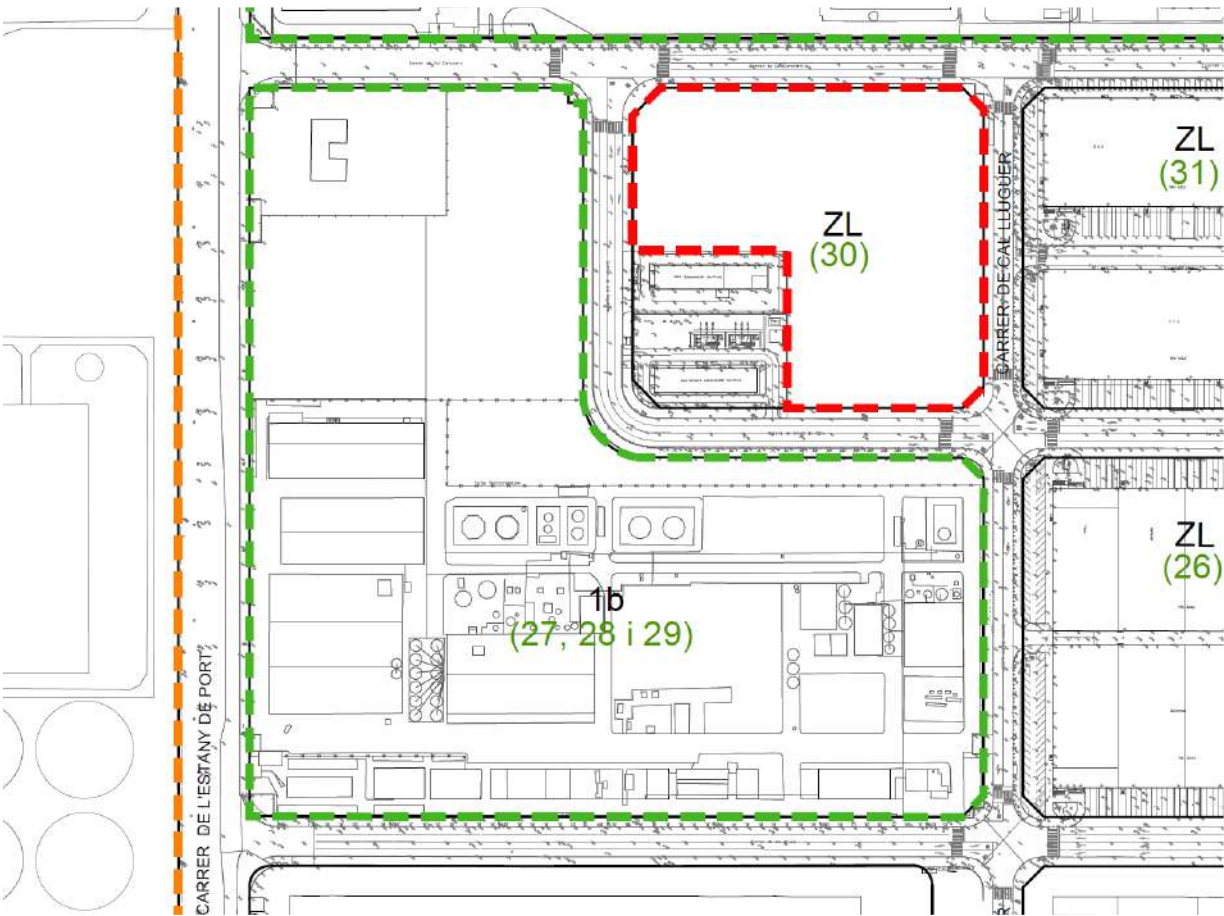


Fuente: Equipo redactor

Según el Plan Especial de la ZAL vigente y sus modificaciones posteriores, la parcela TOTAL (enclave 3) corresponde a las parcelas 27, 28 y 29.

Tal y como se observa en la Figura 25, la parcela de referencia tiene calificación urbanística de sistema general portuario, sector entorno portuario (clave 1b).

Figura 25: Ordenación urbanística vigente parcela TOTAL, enclave 3 (parcelas 27, 28 y 29)



Fuente: Modificación nº4 del Plan Especial de ampliación del puerto de Barcelona – Zona de actividades logísticas – ZAL. Junio 2001

Modificación 2: Parcela APB

La segunda parcela corresponde al enclave número 4. Igual que la parcela anterior, fue excluida de la zona de servicio del puerto en el PUEP, ya que en aquel momento se ubicaba en la misma, la explotación industrial de Manufacturas Jover, S.A, titularidad de Europa Unión.

Dicho enclave se encuentra delimitado por las calles: de Cal Nyepa, Cal Truco, Cal Patrici, y por la otra mitad de la parcela 22 que actualmente acoge el Puesto de Inspección Fronterizo (PIF) del puerto de Barcelona.

La APB adquirió la finca en fecha 24 de noviembre de 2015 a CILSA, que previamente la había adquirido de su titular, manteniendo CILSA sobre la misma un derecho de superficie. De esta manera, CILSA explota la finca en cuestión a través del referido derecho de superficie. Actualmente, acoge la sede de la empresa de transporte de paquetería y mensajería Nacional e Internacional SEUR (en régimen de arrendamiento), respondiendo así a los usos previstos en el Plan Especial de la ZAL. En el contrato de compraventa suscrito por la APB expresamente se determinó el destino a dominio público portuario de la finca, previos los trámites correspondientes, así como que el derecho de superficie tuviese una regulación análoga al de una concesión administrativa (hasta el punto de que el precio a satisfacer fuese idéntico al de un canon concesional), de manera que la incorporación al dominio público de la finca en cuestión permitiese *conversión* del derecho de superficie de CILSA en una concesión en los términos previstos en la normativa portuaria.

Así pues, igual que en el caso anterior, se propone incorporar esta parcela a la zona de servicio del puerto.

Tabla 11: Características parcela APB

Parcela SEUR (Enclave 4)		
Propietario	Autoridad Portuaria de Barcelona	
Finca registral	35.752 del Registro de Propiedad del Prat de Llobregat. Tomo 1.316, Libro 676, Folio 135	
Referencia catastral	8344202DF2784C0001FU	
Superficie según catastro	28.039 m2 (superficie registral 28.039 m2)	
Coordenadas (ETRS89/UTM zona 31N)	1	X: 428307.1806 , Y: 4574327.2968
	2	X: 428082.6707 , Y: 4574119.5892
	3	X: 428031.8720 , Y: 4574174.3607
	4	X: 428031.8720 , Y: 4574196.2507
	5	X: 428238.1184, Y: 4574387.5012
	6	X: 428252.2529 , Y: 4574386.9816

Fuente: Equipo redactor

Figura 26: Imagen aérea de la parcela APB con coordenadas de referencia

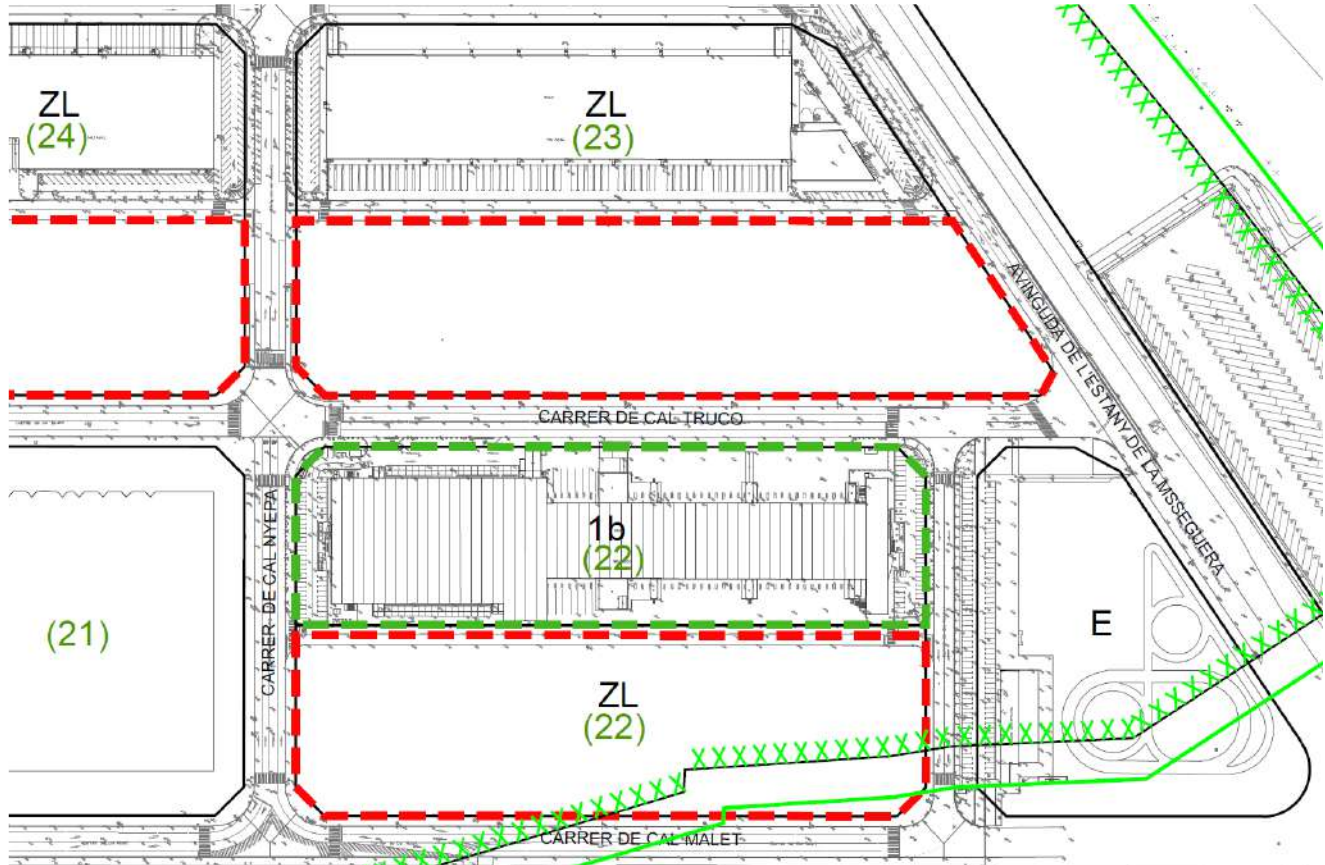


Fuente: Equipo redactor

Según el Plan Especial de la ZAL vigente y sus modificaciones posteriores, la parcela APB (enclave 4) corresponde a parte de la parcela 22.

Tal y como se observa en la Figura 27 la parcela APB tiene calificación urbanística de sistema general portuario, sector entorno portuario (clave 1b).

Figura 27: Ordenación urbanística vigente parcela APB, enclave 4 (parcela 22)



Fuente: Modificación nº4 del Plan Especial de ampliación del puerto de Barcelona – Zona de actividades logísticas – ZAL. Junio 2001

Justificación de las incorporaciones

De conformidad con el art. 69.5 del TRLPEMM la aprobación de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios llevará implícita *la declaración de utilidad pública a efectos expropiatorios de los bienes de propiedad privada y de rescate de las concesiones que requiera la actuación portuaria en el ámbito de dicha delimitación, así como la afectación al uso portuario de los bienes de dominio público y de los bienes patrimoniales incluidos en la zona de servicio que sean de interés para el puerto*. Por ello mismo, resulta relevante justificar la decisión que se propone. Pues bien, la incorporación al dominio público portuario de estas superficies se encuentra plenamente justificada por las siguientes razones principales

A) Por razones de oferta y demanda de suelo logístico

- La demanda de suelo logístico en la ZAL, supera con creces la oferta disponible. Así, gran parte de las naves logísticas que se construyen se encuentran comprometidas previamente, y prácticamente no existe oferta de naves logísticas libres, limitándose a la rotación de empresas.
- En concreto para la ZAL Prat, donde se ubican las dos parcelas que se propone incorporar, la disponibilidad de suelo está prácticamente agotada. La ZAL, en su conjunto alcanza en la actualidad una ocupación de prácticamente el 100%.
- Si nos referimos al mercado inmológico fuera del puerto de Barcelona, cabe añadir que, existe actualmente una tasa de disponibilidad en el mercado inmológico de Catalunya baja (2,6%), especialmente acusada en la primera corona de Barcelona, que no supera el 1,5%, lo que hace que exista una demanda insatisfecha. Esta situación de escasez parece estar limitando la absorción de naves logísticas.
- La ZAL del puerto de Barcelona, se ubica en la zona prime de la primera corona, y dispone de unas características óptimas, servicios logísticos adecuados y excelentes conexiones viarias y ferroviarias, lo que la hace idónea para la instalación de empresas de distribución y actividades de valor añadido, que les permite dar servicio a un área muy poblada con fuerte consumo interno como Barcelona y Catalunya, así como para centralizar la distribución regional/estatal, e internacional a través de las conexiones del puerto de Barcelona
- A pesar de esta escasez de suelo logístico, el interés de promotores e inversores continúa siendo positivo, especialmente en la primera corona de Barcelona, con un 80% de la demanda de ubicación de los promotores. La pandemia de la COVID-19 no ha afectado esta demanda, sino más bien ha demostrado la necesidad de disponer de suelo preparado para satisfacer las necesidades de abastecimiento.

- Por su parte, los tráficos de mercancía general y más particularmente los de mercancía general contenerizada con origen/destino en el hinterland, (la mercancía más susceptible de demandar suelo logístico), viene experimentando una tendencia de crecimiento creciente en los últimos diez años (61,4% de incremento de TEUS origen/destino en el periodo 2009-2019, y 4,90% de incremento interanual en el mismo periodo, alcanzando en 2019 los 1,92 millones de TEUs). Este crecimiento se prevé que continúe en los próximos años, lo que hace prever un continuado aumento de la demanda de superficie logística en la ZAL.

B) Por razones de oportunidad

La justificación de la incorporación de estas dos parcelas, se refuerza por sus circunstancias particulares:

- Como ha sido expuesto anteriormente, ya en su momento, todo el ámbito de la 2ª fase de la ZAL, incluidos los enclaves industriales, se incluyeron en la zona de servicio aprobada por la OM de 14 de abril de 1993, basada en el Proyecto de Ampliación de la zona de servicio del Puerto de Barcelona de 1993. Dicha delimitación no se llegó a ejecutar debido a los condicionantes existentes, pero estaba plenamente justificada por la necesidad de disponer en el puerto de una zona de actividades logísticas.
- En el caso de la parcela de titularidad de la Sociedad TOTAL PETROCHEMICAL (enclave 3), ha cesado la actividad industrial vinculada a la producción de polímeros, con lo que se dan las condiciones que establecía dicho convenio para proceder a su incorporación a la zona de servicio del puerto.
- En cuanto al enclave 4, actualmente ya es bien patrimonial de la APB, en el que se lleva a cabo una actividad logística, compatible con los usos del Plan Especial de la ZAL.
- Finalmente, cabe añadir que resulta prácticamente imposible conseguir nuevos terrenos de las características de los que se proponen incorporar a la zona de servicio del puerto de Barcelona, por la elevada urbanización del entorno inmediato a la ZAL y del puerto de Barcelona y la baja disponibilidad de superficie logística, como también ha sido expuesto antes. A ello se suma que basta con la simple observación del perímetro de la ZAL y la consideración de su clave urbanística como sistema general portuario, para concluir que el destino final de los enclaves es precisamente su incorporación a la zona de servicio del puerto de Barcelona, sin perjuicio de los trámites precisos para ello y de la salvaguarda de los intereses en cada momento concurrentes.

Dadas las particularidades de estas dos parcelas y las actividades actuales y previstas en ellas, no parece adecuado mantenerlas fuera de la zona de servicio, estando materialmente inmersas dentro de la ZAL, siendo conveniente que ambas sean propiedad de la APB y se incorporen a dominio público portuario.

A partir de todo lo expuesto, se considera suficientemente justificada, la necesidad de afectar las dos parcelas citadas en la presente DEUP, para que formen parte de la zona de servicio del puerto de Barcelona.

Así pues, la justificación de esta incorporación esencialmente se basa en la alta demanda de superficie logística en la zona de servicio del puerto, y en concreto en la ZAL. La actividad logística de la ZAL está directamente relacionada con el tráfico de mercancía general, y muy en particular la contenerizada.

5.2 Actualización de la cartografía general del puerto

Desde 2016, fecha en la que se aprobó la vigente DEUP, han tenido lugar una serie ampliaciones de infraestructura e instalaciones portuarias, que han modificado la cartografía actual del puerto de Barcelona en relación con la que se utilizó en ese momento. Por ello se ha creído conveniente adecuar la definición de la zona de servicio terrestre del puerto a la nueva cartografía.

5.2.1 Incorporación de las nuevas instalaciones e infraestructuras

Se propone la afectación al dominio público portuario estatal de los siguientes terrenos ganados al mar por la ejecución de instalaciones e infraestructuras realizadas desde la aprobación de la DEUP 2016, y que ya están dentro de la zona de servicio del puerto.

Modificación 3: Nuevo relleno en el muelle Adosado

Se propone la incorporación de 3,45 ha correspondiente a los nuevos rellenos realizados desde 2016, que se integraran a la explanada adosada al muelle Adosado, dedicada al uso Comercial asociado al tráfico de pasajeros de crucero.

Figura 28: Imagen aérea de los nuevos rellenos (en rojo) en el muelle Adosado



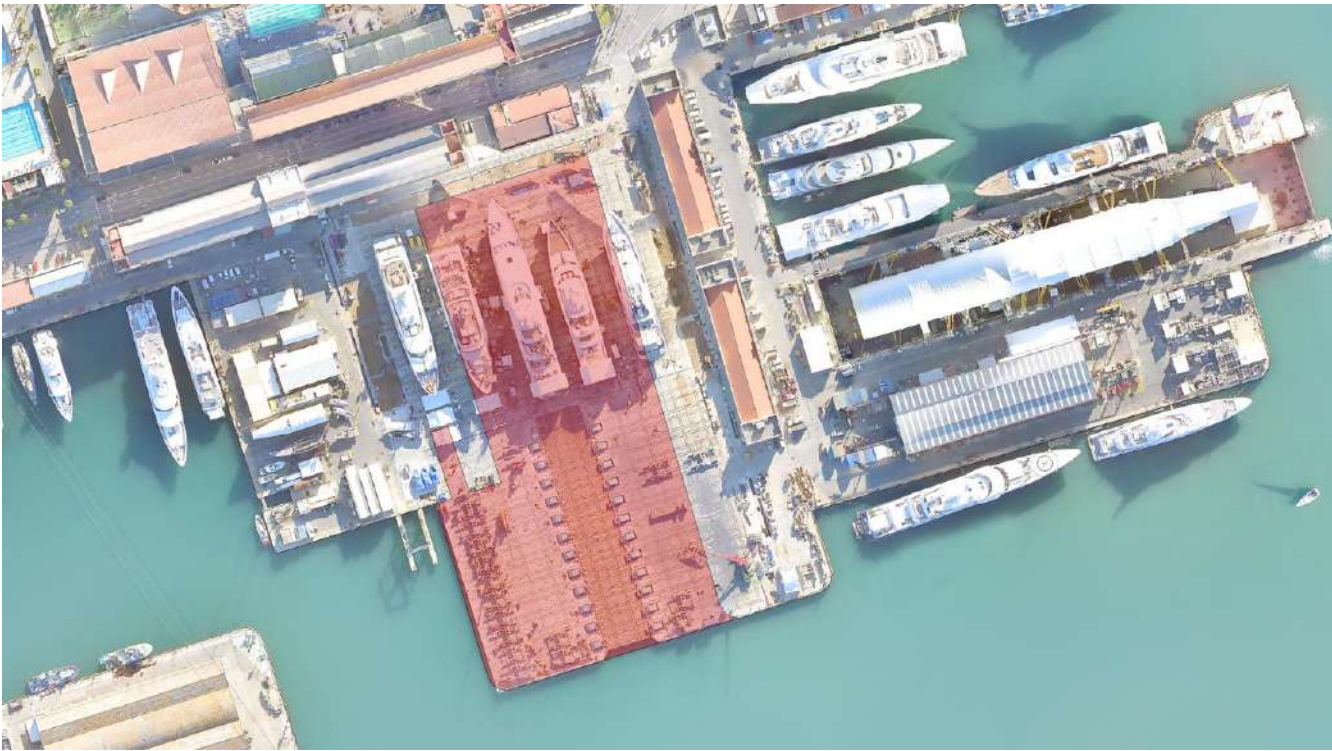
Fuente: Equipo redactor

Modificación 4: Área de trabajo del shiplift

Se propone la afectación a dominio público de la nueva área de trabajo del *shiplift* de reparación y mantenimiento de buques de grandes esloras en la zona con uso Complementario en el muelle Ciudadano.

La superficie que ocupa esta área es de 1,92 ha.

Figura 29: Imagen aérea del área de trabajo del *shiplift* (en rojo)

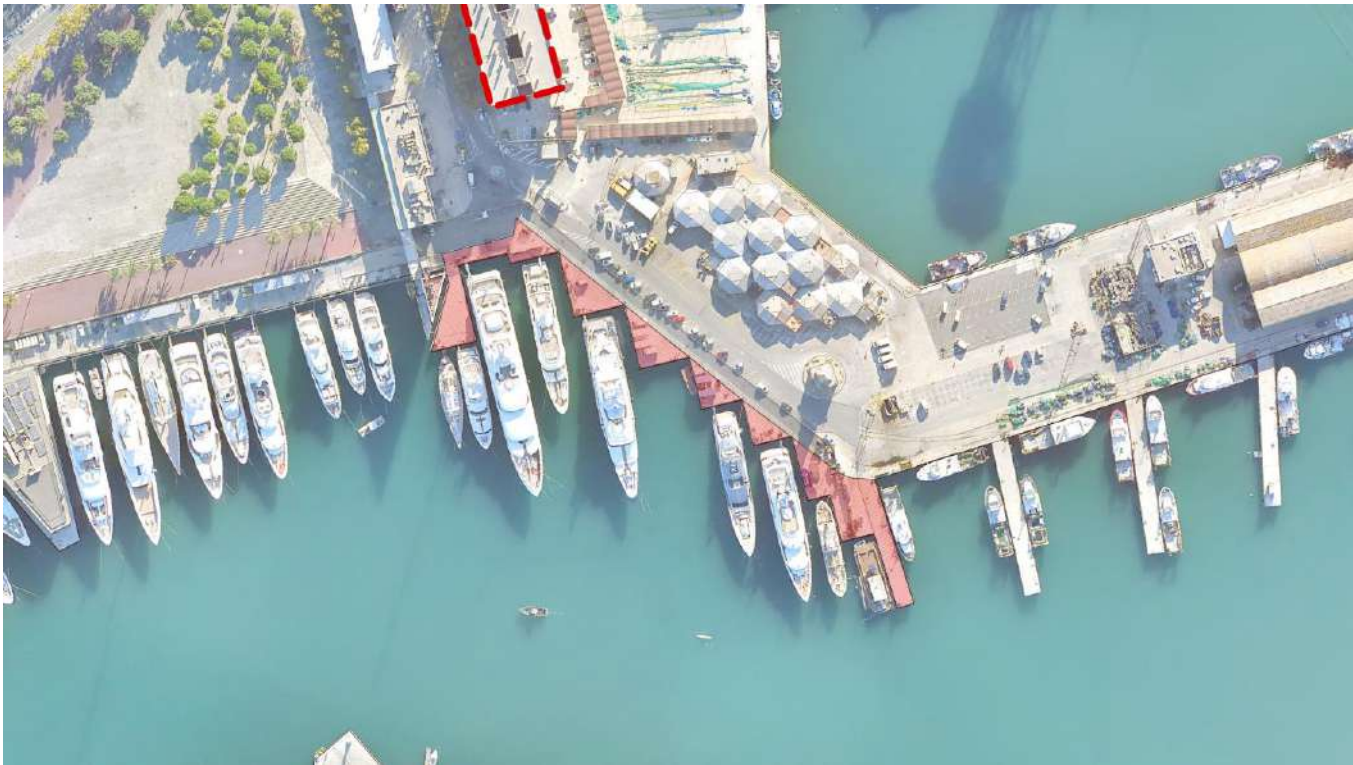


Fuente: Equipo redactor

Modificación 5: Muelle náutico-deportivo frente a la lonja

El último de los ajustes que se propone entre las incorporaciones de nuevas instalaciones e infraestructuras, consiste en la afectación a la zona de servicio terrestre de la configuración finalmente ejecutada del muelle náutico-deportivo frente a la lonja. En la DEUP 2016 ya se incorporó el citado muelle, pero con una configuración ligeramente diferente porque estaba en fase de proyecto. Así pues, se propone ajustar la zona de servicio en este ámbito para adecuarse a la instalación ejecutada que tiene una superficie de 1.973 m².

Figura 30: Imagen aérea del muelle náutico-deportivo frente a la lonja (en rojo)



Fuente: Equipo redactor

5.2.2 Adaptaciones puntuales del límite de la zona terrestre y de la asignación de usos

Se propone realizar una serie de ajustes, cuyo objetivo es el adecuarse a la realidad actual del puerto de Barcelona.

Estas regularizaciones, que se exponen a continuación, tienen que ver, por un lado, con pequeños ajustes del límite de la zona de servicio y, por otro lado, con ajustes en la asignación de usos a la realidad actual.

Modificación 6: Modificación de los límites ferroviarios en el acceso de calle 4

Consiste en ajustar puntualmente el límite de la zona de servicio en el ámbito del acceso ferroviario de calle 4, desafectando la superficie que define actualmente el acceso terrestre a Ecoparc de Barcelona, pero manteniendo dentro de la zona de servicio el apartadero ferroviario existente de esta manera será posible su utilización futura, cuando se introduzca el ancho ferroviario UIC en las instalaciones ferroviarias actuales del Puerto de Barcelona en dicho entorno.

El cambio afecta a una superficie de 5.095,75 m2 que se desafectaría de la zona de servicio del puerto pasando a ser bien patrimonial de la APB.

Figura 31: Imagen aérea de la superficie a desafectar en el acceso de calle 4



Fuente: Equipo redactor

Tabla 12: Características parcela acceso de calle 4

Parcela acceso ferroviario calle 4		
Propietario	Autoridad Portuaria de Barcelona	
Finca registral	-	
Referencia catastral	Forma parte de 8352401DF2785C0001GQ	
Superficie	5.095,75 m2	
Coordenadas (ETRS89/UTM zona 31N)	1	X: 427817.6460 , Y: 4575536.1643
	2	X: 427755.3192, Y: 4575565.6718
	3	X: 427750.4359 , Y: 4575557.6140
	4	X: 427756.1127 , Y: 4575554.7946

5	X: 427700.0286, Y: 4575437.7257
6	X: 427701.4931 , Y: 4575437.1970
7	X: 427805.3918 , Y: 4575505.1861
8	X: 427805.0478 , Y: 4575509.7554
9	X: 427805.6497 , Y: 4575502.0914
10	X: 427708.4271 , Y: 4575442.7950
11	X: 427649.7021 , Y: 4575319.2373
12	X: 427650.0396 , Y: 4575319.0768
13	X: 427700.0360 , Y: 4575423.8410
14	X: 427717.8542 , Y: 4575451.4779
15	X: 427747.3665 , Y: 4575478.4418
16	X: 427784.5016 , Y: 4575493.0305
17	X: 427806.1820 , Y: 4575495.2404

Fuente: Equipo redactor

Modificación 7: Cambio de uso del Conector muelle España

Se propone realizar un cambio de uso del pantalán denominado Conector Muelle España, que en la DEUP 2016 vigente tiene asignado el uso pesquero, al uso Interacción Puerto-Ciudad, para ajustarse a las actividades vinculadas al nuevo uso que se prevén, y con la idea de dar continuidad a lo establecido en la Modificación del Plan Especial del Port Vell de Barcelona, aprobada en noviembre de 2010, en relación a la ordenación del Muelle de Pescadores (Ámbito X). Dicho Plan Especial califica estos espacios como “espacio libre” de acceso público.

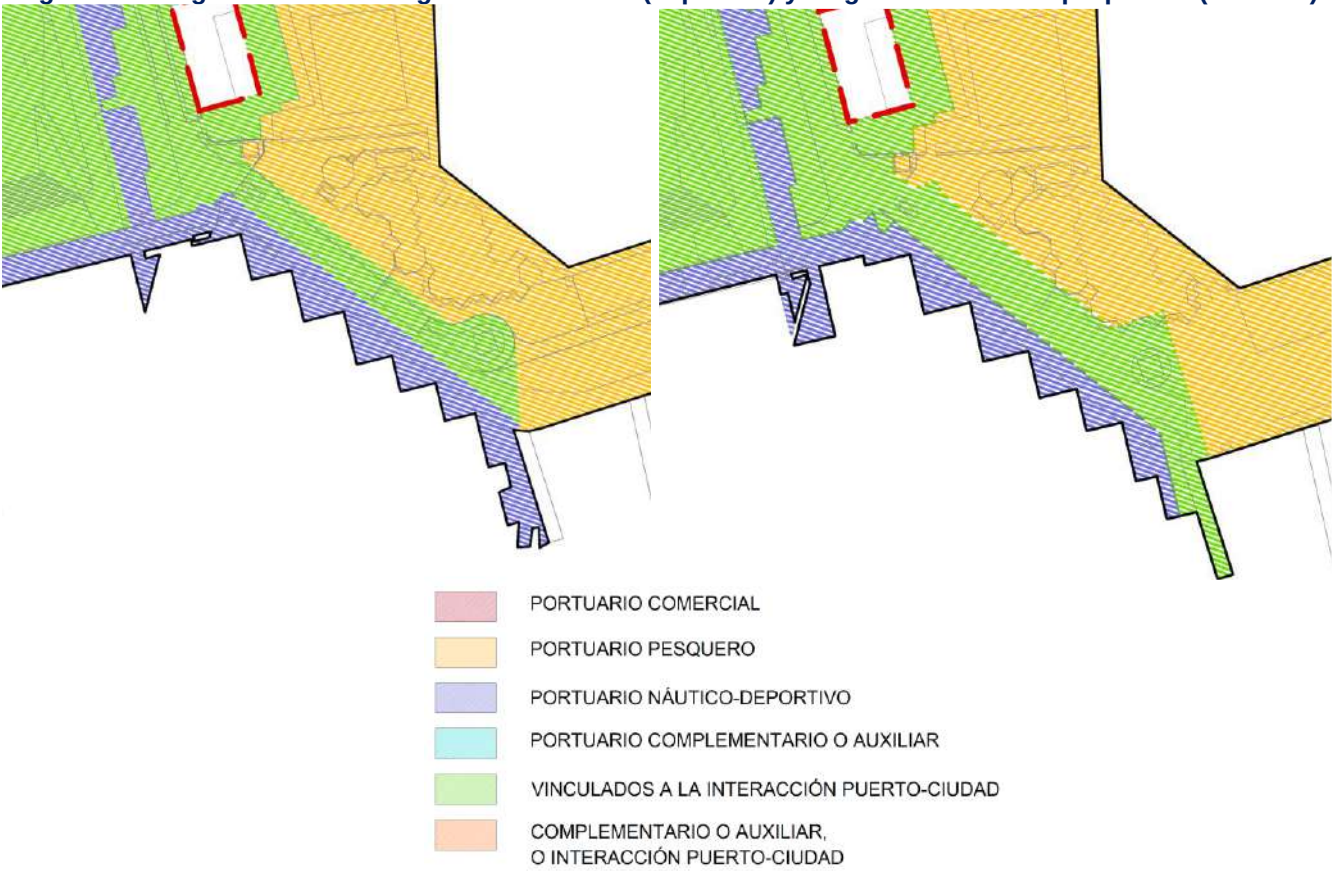
En la Figura 32 se indican las superficies que se propone su modificación en la asignación de usos y en la Figura 33 se muestra la asignación de usos vigente de la DEUP 2016 versus la asignación propuesta.

Figura 32: Superficies que cambian uso del ámbito del conector muelle España



Fuente: Equipo redactor

Figura 33: Asignación de uso vigente DEUP 2016 (izquierda) y asignación de usos propuesta (derecha)



Fuente: Equipo redactor

Modificación 8: Cambio de uso de las instalaciones de Marina 92

Se trata de un cambio de uso de parte de las instalaciones de Marina Barcelona 92, ubicadas en Calle del Escar (la cual incluye además la proyección en planta del edificio “Varadero”), motivadas por la reversión en fecha febrero de 2020, de una superficie de 2.943 m2 de la esplanada concesionada, y como consecuencia de la puesta en marcha por el mismo concesionario, de las instalaciones de la nueva infraestructura *shiplift* en el Puerto de Barcelona.

La DEUP 2016 vigente tiene asignado para dicha superficie el uso Complementario o Auxiliar. La modificación plantea que en dicha superficie tenga cabida, el uso Complementario o Auxiliar, o el uso Interacción puerto-ciudad.

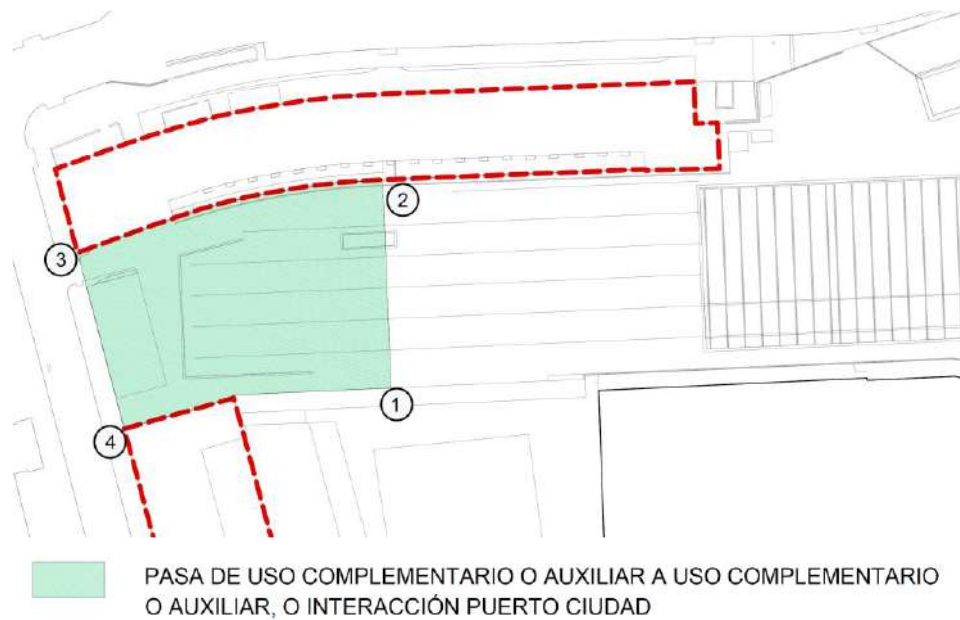
En la Figura 34 se indican las superficies que se propone su modificación en la asignación de usos y en la Figura 35 se muestra la asignación de usos vigente de la DEUP 2016 versus la asignación de propuesta.

El cambio afecta a una superficie de 2.943 m² que pasaría a dar cabida, tanto el uso Complementario o Auxiliar, como al uso Interacción puerto-ciudad.

De esta forma, se admite en esta superficie el uso Interacción puerto-ciudad, que es el que tiene asignado el ámbito del Port Vell en su entorno, debiendo éste ser compatible siempre con la actividad que desarrolla en la actualidad Marina 92.

Será el Plan Especial Urbanístico de la zona, el que finalmente determinará la mayor concreción de la misma.

Figura 34: Superficie que cambia de uso en el ámbito de las instalaciones de Marina 92



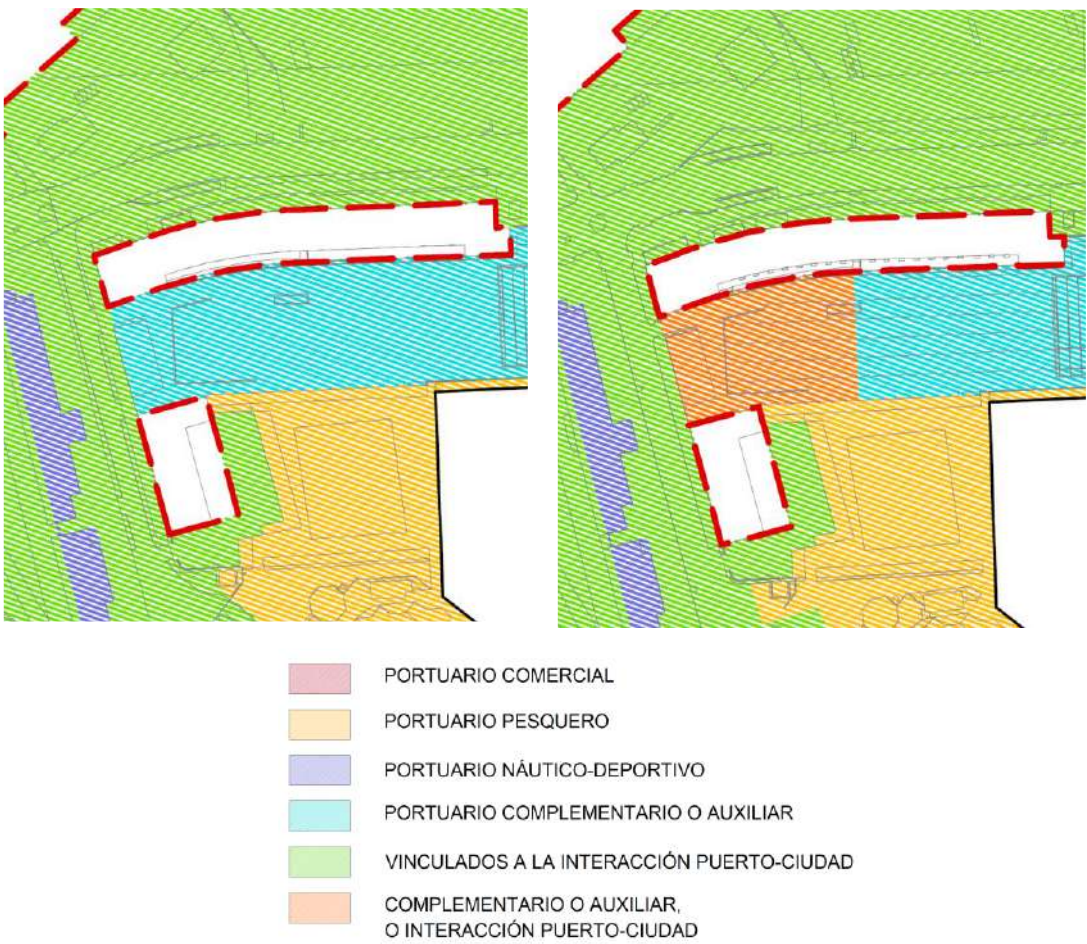
Fuente: Equipo redactor

Tabla 13: Características superficie que cambia de usos instalaciones Marina 92

Superficie que cambia de uso instalaciones Marina 92	
Propietario	Autoridad Portuaria de Barcelona
Finca registral	-
Referencia catastral	Forma parte de 4P08900P02PBCN
Superficie	2.943 m2
Coordenadas (ETRS89/UTM zona 31N)	1 X: 432075.233 , Y: 4580699.300
	2 X: 432118.420, Y: 4580681.230
	3 X: 432133.239 , Y: 4580751.738
	4 X: 432092.819 , Y: 4580758.718

Fuente: Equipo redactor

Figura 35: Asignación de uso vigente DEUP 2016 (izquierda) y asignación de usos propuesta (derecha)



Fuente: Equipo redactor

Modificación 9: Ajustes de carácter menor del límite de la zona de servicio

Además, se propone realizar ajustes de carácter menor para adaptar la delimitación aprobada en la DEUP 2016 a elementos físicos de la realidad que se han modificado desde ese momento, como rotondas, bordillos, vallado, etc.

6 DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO PROPUESTA

6.1 Propuesta de delimitación terrestre de la zona de servicio

Los espacios de tierra que ha de integrar la zona de servicio son los definidos por la DEUP 2016, aprobada por Orden del Ministerio de Fomento FOM/1684/2016 de 20 de octubre de 2016, con los siguientes cambios en la delimitación vigente:

- **Afectaciones a dominio público portuario:** Modificación de la zona terrestre en la 2ª fase de la ZAL, consistente en la incorporación al dominio público portuario de dos de los enclaves que fueron excluidos en el PUEP 1999. Esto permitirá ampliar la su superficie disponible, altamente demandada, tal y como se explica en el apartado de justificación de la incorporación. Las superficies a incorporar suman un total de 127.723 m² (12,77 ha).
- **Actualización de la cartografía general del puerto:** inclusión de las nuevas instalaciones e infraestructuras ejecutados después de la aprobación de la DEUP vigente y ajustes puntuales del límite de la zona de servicio y de la asignación de usos para adecuarse a la realidad actual del puerto de Barcelona.

La superficie terrestre de la zona de servicio actual es de 11.089.532 m² (1.109 ha). La presente modificación sustancial, teniendo en cuenta todas las modificaciones ya expuestas, propone una ampliación de esta superficie hasta alcanzar los 11.299.045 m² (1.129, 90 ha), lo que supone un 1,89 % de incremento sobre la superficie terrestre actual.

6.2 Propuesta de delimitación de los espacios de agua necesarios para el desarrollo de los usos portuarios

Se propone mantener la delimitación de la zona de aguas I y II que establece la DEUP 2016, aprobada por la Orden del Ministerio de Fomento FOM/1684/2016 de 20 de octubre de 2016.

La delimitación de las aguas portuarias incluidas en la zona de servicio queda delimitada de la siguiente forma:

- **La Zona I o interior de las aguas portuarias**, que abarcará los espacios de agua abrigados, ya sea de forma natural o por el efecto de los diques de abrigo; se trata por tanto de la comprendida entre el borde del espejo de agua por el lado tierra y los diques exteriores de abrigo por la parte mar, cerrándose por el lado de las bocanas del Puerto, según la línea recta que une las luces de baliza extremas de los morros de los diques, con una superficie aproximada de unas 902 Ha.

- **La Zona II o exterior de las aguas portuarias** que comprende el resto de las aguas incluidas en la zona de servicio, abarcando los canales de acceso al puerto, tanto en la bocana Norte como en la bocana Sur, así como las zonas de fondeo, subsidiarias del puerto y sujetas a control tarifario y que se delimitan de la forma siguiente: franja paralela a dos millas de la línea de costa o diques del puerto de Barcelona que limita por el Norte con el límite terrestre de la zona de servicio del puerto de Barcelona, sito en el barrio de la Barceloneta, y por el sur con el eje del cauce del río Llobregat. Esta zona II posee una superficie aproximada de 4.541 Ha.

En la Zona II quedan incluidas, por un lado, las zonas de fondeo que atienden a las necesidades complementarias y logísticas del tráfico marítimo del puerto y, por otro, al sistema de organización de los canales de acceso marítimo del puerto.

La delimitación de la zona de aguas portuarias I y II se recogen en el plano O-1.

6.3 Propuesta asignación de usos

La presente propuesta de DEUP recoge las definiciones de los usos de la DEUP 2016, que son conformes con los usos portuarios que establece artículo 72.1 del TRLPEMM. Estos son los siguientes sin perjuicio de las consideraciones que se contienen en la DEUP 2016, que se mantienen en lo no modificado en este documento:

- **Usos comerciales**, entre los que figuran los relacionados con el intercambio entre modos de transporte, los relativos al desarrollo de servicios portuarios y otras actividades portuarias comerciales.
- **Usos pesqueros.**
- **Usos náutico-deportivos.**
- **Usos complementarios o auxiliares de los anteriores**, incluidos los relativos a actividades logísticas y de almacenaje y los que correspondan a empresas industriales o comerciales cuya localización en el puerto esté justificada por su relación con el tráfico portuario, por el volumen de los tráficos marítimos que generan o por los servicios que prestan a los usuarios del puerto.
- **Usos vinculados a la interacción puerto-ciudad**, tales como equipamientos culturales, recreativos, certámenes feriales, exposiciones y otras actividades comerciales no estrictamente portuarias, siempre que no se perjudique el desarrollo futuro del puerto y las operaciones de tráfico portuario y se ajusten a lo establecido en el planeamiento urbanístico en aquellos terrenos que no reúnan las características naturales de bienes de dominio público marítimo-terrestre y que, por causa de la evolución de las

necesidades operativas de los tráficos portuarios hayan quedado en desuso o hayan perdido su funcionalidad o idoneidad técnica para la actividad portuaria.

- Se considera incluido dentro del uso de Interacción puerto-ciudad las actividades comerciales de las embarcaciones turísticas de recreo y otras actividades de transporte de pasajeros ligados a la movilidad marítima en el interior del puerto.

De partida se propone mantener la actual asignación de usos aprobada en la DEUP 2016.

Las modificaciones expuestas en el apartado 5 DESCRIPCIÓN Y JUSTIFICACIÓN DE LAS MODIFICACIONES QUE SE PROPONEN, conllevan los siguientes ajustes en la asignación de usos:

- Afectaciones a dominio público portuario:
 - o Parcelas 2ª fase de la ZAL: Para los nuevos terrenos incorporados a la zona de servicio en la ZAL, se propone que estos se adscriban en su totalidad al uso Portuario Complementario o Auxiliar.
- Actualización de la cartografía general del puerto:
 - o Asignación de usos a las nuevas instalaciones e infraestructuras ejecutados después de la aprobación de la DEUP vigente, a las que se les asigna el uso de los espacios contiguos.
 - o Marina 92: cambio de uso actual Complementario o Auxiliar, para dar cabida a este mismo uso Complementario o Auxiliar, o al uso Interacción puerto-ciudad.
 - o Conector muelle España: cambio de uso actual pesquero a interacción puerto ciudad.

La zonificación propuesta se reproduce en el plano general O.2. y en los planos por áreas O2.1, O2.2 y O.2.3.

En la siguiente tabla se muestra el resumen de las superficies asignadas a cada uno de los usos.

Tabla 14: Resumen superficies. Asignación de Usos propuesta modificación sustancial de la DEUP

Asignación Usos propuesta modificación sustancial DEUP	
Usos	Superficie (ha)
Portuario Comercial	765,68 ha
Portuario Complementario o Auxiliar	295,48 ha
Portuario Pesquero	2,43 ha

Asignación Usos propuesta modificación sustancial DEUP	
Usos	Superficie (ha)
Portuario Náutico-deportivo	7,22 ha
Interacción Puerto-Ciudad	58,79 ha
Complementario o Auxiliar, o Interacción Puerto-Ciudad	0,29 ha
Total	1.129,90 ha

Fuente: Equipo redactor

6.4 Espacios necesarios para otras administraciones públicas

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

La situación de estas diferentes Administraciones es la misma que se incluía en la DEUP aprobada en 2016, que se muestra en el plano I.4.

Barcelona, julio de 2022

José Alberto Carbonell Camallonga
Director General

Àlex García Formatjé
Subdirector General de Explotación y
Planificación Portuaria

Félix Navarro de Pablo
Subdirector General de Servicios
Jurídicos

David Pino Roca
Jefe de Planificación Territorial, Gestión
Técnica de Concesiones y Medio
Ambiente

José Luis Estrada Llaquet
Director Equipo Consultor
Estrada Port Consulting, S.L.

EQUIPO REDACTOR DE LA DEUP

El equipo redactor del presente trabajo está formado por las siguientes personas de la empresa ESTRADA PORT CONSULTING, S.L.:

José Luis Estrada Llaquet, Dr. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

Alberto Estrada López, Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos; Ingeniero Civil de *l'École nationale des ponts et chaussées*

Anna Maria Ribas Juncà, Arquitecta

David Pérez García, Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

ANEJOS





ANEJO I. BIENES Y DERECHOS AFECTADOS





DELIMITACIÓN DE LOS ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS DEL PUERTO DE BARCELONA. AÑO 2020										
De acuerdo con el art. 69.5 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado mediante el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, la aprobación de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios (DEUP) del Puerto de Barcelona por el Ministerio de Fomento llevará implícita la declaración pública a efectos expropiatorios de los bienes de propiedad privada que requiera la actuación portuaria en el ámbito de dicha delimitación. Por esta razón, se acompaña seguidamente la relación de los titulares de bienes y derechos potencialmente afectados por la aprobación de la DEUP del Puerto de Barcelona.										

FINCAS AFECTADAS (TÉRMINO MUNICIPAL DEL PRAT DE LLOBREGAT)										
FICHA	SIT. BÁSICA SUELO	UTM	TITULAR CATASTRAL	CIF	DOMICILIO FISCAL	NÚMERO DE FINCA REGISTRAL	REFERENCIA CATASTRAL	SUPERFICIE CATASTRAL (m2)	SUPERFICIE SEGÚN REGISTRO DE LA PROPIEDAD (m2)	SUPERFICIE EXPROPIAR (m2)
01	Urbanizado	-	TOTAL PETROCHEMICAL	-	-	31.368 del Registro de Propiedad del Prat de Llobregat. Tomo 1.115, Libro 475, Folio 27	7338502DF2773G0001ZX	99.684	99.577	99.684
02	Urbanizado	-	AUTORIDAD PORTUARIA DE BARCELONA	-	-	35.752 del Registro de Propiedad del Prat de Llobregat. Tomo 1.316, Libro 676, Folio 135	8344202DF2784C0001FU	28.039	28.039	28.039

DERECHOS AFECTADOS (TÉRMINO MUNICIPAL DEL PRAT DE LLOBREGAT)									
FICHA	DERECHO AFECTADO	UTM	TITULAR CATASTRAL	TITULAR DERECHO	NÚMERO DE FINCA REGISTRAL	REFERENCIA CATASTRAL	SUPERFICIE CATASTRAL (m2)	SUPERFICIE SEGÚN REGISTRO DE LA PROPIEDAD (m2)	SUPERFICIE DERECHO AFECTADO (m2)
03	DERECHO A SUPERFICIE	-	AUTORIDAD PORTUARIA DE BARCELONA	CILSA	35.752 del Registro de Propiedad del Prat de Llobregat. Tomo 1.316, Libro 676, Folio 135	8344202DF2784C0001FU	28.039	28.039	28.039

A continuación, se adjuntan las fichas catastrales de las fincas afectadas a dominio público portuario.

FICHA 1 REF CATASTRAL: 7338502DF2773G0001ZX



GOBIERNO DE ESPAÑA



MINISTERIO DE HACIENDA

SECRETARÍA DE ESTADO DE HACIENDA

DIRECCIÓN GENERAL DEL CATASTRO

CONSULTA DESCRIPTIVA Y GRÁFICA DE DATOS CATASTRALES DE BIEN INMUEBLE

REFERENCIA CATASTRAL DEL INMUEBLE
7338502DF2773G0001ZX

DATOS DESCRIPTIVOS DEL INMUEBLE

LOCALIZACIÓN

AV ESTANY DE PORT [PORT BCN] 23 N2-43

BARCELONA [BARCELONA]

USO PRINCIPAL

PUERTO COMERCIAL DE BARCELONA

AÑO CONSTRUCCIÓN

1976

COEFICIENTE DE PARTICIPACIÓN

100,000000

SUPERFICIE CONSTRUIDA (m²)

39.438

PARCELA CATASTRAL

SITUACIÓN

AV ESTANY DE PORT [PORT BCN] 23 N2-43

BARCELONA [BARCELONA]

SUPERFICIE CONSTRUIDA (m²)

39.438

SUPERFICIE SUELO (m²)

99.183

TIPO DE FINCA

Parcela construida sin división horizontal

CONSTRUCCIÓN

Destino	Escalera	Planta	Puerta	Superficie m²
OTROS USOS	A	00	01	392
ALMACEN	A	00	02	600
ALMACEN	A	00	03	2.977
OTROS USOS	A	00	04	579
OTROS USOS	A	00	05	1.530
OTROS USOS	A	00	06	2.526
INDUSTRIAL	A	00	07	618
ALMACEN	A	00	08	5.026
ALMACEN	A	00	09	23
ALMACEN	A	00	10	540
OTROS USOS	A	00	11	2.105
INDUSTRIAL	A	00	12	7
ALMACEN	A	00	17	885
ALMACEN	A	01	17	74
OTROS USOS	A	00	18	303
OTROS USOS	A	00	19	7
OTROS USOS	A	00	20	6
OTROS USOS	A	00	21	285
OTROS USOS	A	00	23	8.386
ALMACEN	A	00	24	2.348
INDUSTRIAL	A	00	25	39
OFICINA	A	00	26	45
OFICINA	A	00	27	426
OFICINA	A	01	27	387
OTROS USOS	A	00	28	803
INDUSTRIAL	A	00	29	249

Continúa en ANEXO I

Miércoles , 18 de Marzo de 2020

Este documento no es una certificación catastral, pero sus datos pueden ser verificados a través del 'Acceso a datos catastrales no protegidos' de la SEC.



GOBIERNO DE ESPAÑA



MINISTERIO DE HACIENDA

SECRETARÍA DE ESTADO DE HACIENDA

DIRECCIÓN GENERAL DEL CATASTRO

ANEXO I
RELACIÓN DE CONSTRUCCIONES

REFERENCIA CATASTRAL DEL INMUEBLE
7338502DF2773G0001ZX

HOJA 1/1

Destino	Escalera	Planta	Puerta	Superficie. m²
INDUSTRIAL	A	00	30	209
OTROS USOS	A	00	31	25
ALMACEN	A	00	032	44
INDUSTRIAL	A	00	032	12
ALMACEN	A	00	033	311
ALMACEN	A	00	034	14
ALMACEN	A	00	034	13
ALMACEN	A	00	035	500
INDUSTRIAL	A	00	036	2.205
INDUSTRIAL	A	01	036	795
INDUSTRIAL	A	AL	036	391
OFICINA	A	-1	037	493
OFICINA	A	00	037	503
OFICINA	A	01	037	515
OFICINA	A	02	037	81
APARCAMIENTO	A	00	038	760
INDUSTRIAL	A	00	039	77
ALMACEN	A	00	040	311
ALMACEN	A	00	040	311
ALMACEN	A	00	041	54
ALMACEN	A	00	042	30
ALMACEN	A	00	042	30
ALMACEN	A	00	043	100
ALMACEN	A	00	044	340
OFICINA	A	00	02	74
OFICINA	A	01	02	74
URBANIZACION				99.183

Miércoles , 18 de Marzo de 2020

FICHA 2 y FICHA 3 REF. CATASTRAL: 8344202DF2784C0001FU



GOBIERNO DE ESPAÑA

MINISTERIO DE HACIENDA

DIRECCIÓN GENERAL DEL CATASTRO

SECRETARÍA DE ESTADO DE HACIENDA

CONSULTA DESCRIPTIVA Y GRÁFICA DE DATOS CATASTRALES DE BIEN INMUEBLE

REFERENCIA CATASTRAL DEL INMUEBLE
8344202DF2784C0001FU

DATOS DESCRIPTIVOS DEL INMUEBLE

LOCALIZACIÓN

MS CL NYEPA [PORT BCN] 23

08022 BARCELONA [BARCELONA]

USO PRINCIPAL

PUERTO COMERCIAL DE BARCELONA

AÑO CONSTRUCCIÓN

1960

COEFICIENTE DE PARTICIPACIÓN

100,000000

SUPERFICIE CONSTRUIDA (m²)

16.394

PARCELA CATASTRAL

SITUACIÓN

MS CL NYEPA [PORT BCN] 23

BARCELONA [BARCELONA]

SUPERFICIE CONSTRUIDA (m²)

16.394

SUPERFICIE SUELO (m²)

28.039

TIPO DE FINCA

Parcela construida sin división horizontal

CONSTRUCCIÓN

Destino	Escalera	Planta	Puerta	Superficie m²
ALMACEN	A	00	02	4.945
OFICINA	A	00	01	213
OFICINA	A	01	01	1.279
OFICINA	A	02	01	1.279
OFICINA	B	00	01	83
OFICINA	B	01	01	699
OFICINA	B	02	01	61
ALMACEN	B	00	02	7.835
URBANIZACIÓN				28.039

Miércoles , 18 de Marzo de 2020

Este documento no es una certificación catastral, pero sus datos pueden ser verificados a través del 'Acceso a datos catastrales no protegidos' de la SEC.

ANEJO II. RELACIÓN DE SUPERFICIES DESAFECTADAS





SUPERFICIES DESAFECTADAS (TÉRMINO MUNICIPAL DEL PRAT DE LLOBREGAT)						
FICHA	N.º MODIFICACIÓN	MODIFICACIÓN	REFERENCIA CATASTRAL	LOCALIZACIÓN	SUPERFICIE CATASTRAL (m2)	SUPERFICIE A DESAFECTAR (m2)
4	6	Modificación de los límites ferroviarios en el acceso de calle 4	8352401DF2785C0001GQ	CL A ZONA FRANCA 2(P) BCN 8352401DF2785C, 08040 BARCELONA (BARCELONA)	214.625	5.095,75

A continuación, se adjuntan las fichas catastrales de la finca en la que está incluida la superficie a desafectar



FICHA 4 REF. CATASTRAL: 8352401DF2785C0001GQ



DATOS DESCRIPTIVOS DEL INMUEBLE

Localización:

CL A ZONA FRANCA 2[P] BCN 8352401DF2785C
08040 BARCELONA [BARCELONA]

Clase: CARACTERÍSTICAS ESPECIALES

Uso principal: PUERTO COMERCIAL DE BARCELONA

Superfície construída: 4.782 m²

Año construcción: 1960

Construcción

Destino	Escalera / Planta / Puerta	Superficie m²
DEPORTIVO		3.596
DEPORTIVO	/0/	100
INDUSTRIAL	/0/	200
INDUSTRIAL	/0/	16
INDUSTRIAL	/0/	644
ALMACEN	/0/01	100
DEPORTIVO	/0/02	126
URBANIZACION		205.798

CONSULTA DESCRIPTIVA Y GRÁFICA DE DATOS CATASTRALES DE BIEN INMUEBLE

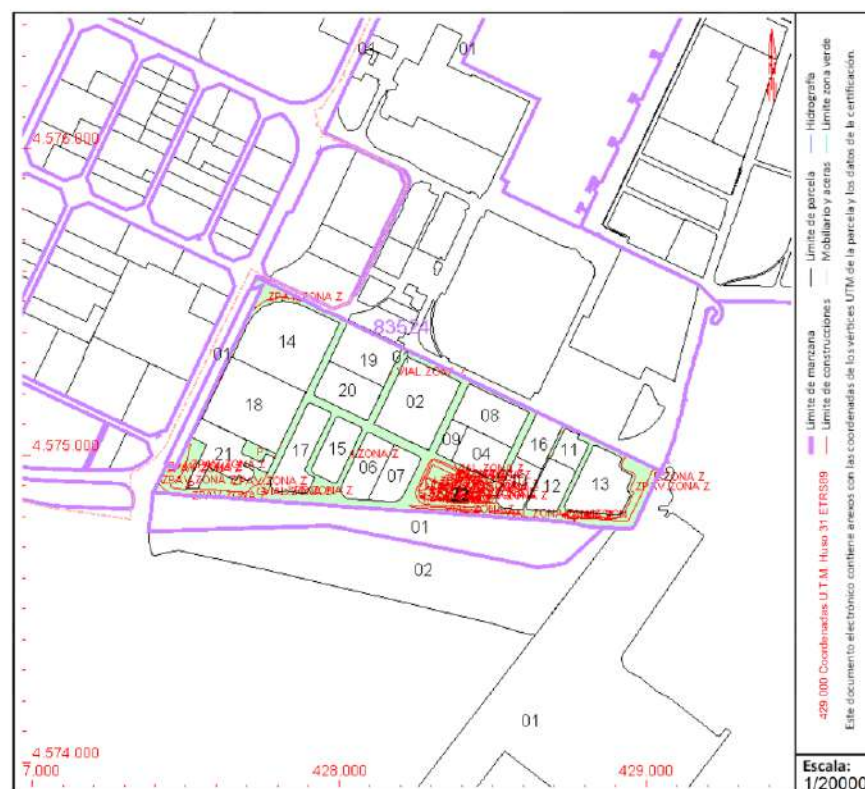
Referencia catastral: 8352401DF2785C0001GQ

PARCELA

Superficie gráfica: 214.625 m²

Participación del inmueble: 100,00 %

Tipo: Parcela construida sin división horizontal



Este documento no es una certificación catastral, pero sus datos pueden ser verificados a través del "Acceso a datos catastrales no protegidos de la SEC"

DOCUMENTACIÓN GRÁFICA





PLANOS DE INFORMACIÓN







**DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO TERRESTRE
Y MARÍTIMA DEL PUERTO DE BARCELONA
APROBADA 20 OCTUBRE 2016**

-  ZONA DE SERVICIO MARÍTIMA: ZONA I
-  ZONA DE SERVICIO MARÍTIMA: ZONA II
(COORDENADAS ETRS89/UTM ZONA 31N)
 - A: X=432431.236 , Y=45808798.838
 - B: X=435983.745 , Y=4579124.000
 - C: X=431365.121 , Y=4568839.772
 - D: X=427584.761 , Y=4572718.306
-  ZONA DE SERVICIO TERRESTRE
-  DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO TERRESTRE



Port de Barcelona

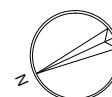
FECHA

JULIO 2022

Delimitación de Espacios y Usos Portuarios
del Puerto de Barcelona. Año 2020

Originales DIN-A3

1 / 32.000



PLANO

ZONA DE SERVICIO TERRESTRE Y MARÍTIMA VIGENTE (DEUP 2016)

PLANO N°

I1

EL DIRECTOR DEL PUERTO

JOSE ALBERTO CARBONELL CAMALLONGA

EL SUBDIRECTOR GENERAL DE
EXPLOTACIÓN Y PLANIFICACIÓN
PORTUARIA

ALEX GARCIA FORMATJE

EL SUBDIRECTOR GENERAL DE
SERVICIOS JURIDICOS

FELIX NAVARRO DE PABLO

EL JEFE DE PLANIFICACIÓN TERRITORIAL
Y GESTIÓN TÉCNICA DE CONCESIONES
Y MEDIO AMBIENTE

DAVID PINO ROCA

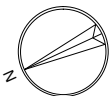
EL DIRECTOR EQUIPO CONSULTOR
ESTRADA PORT CONSULTING, S.L.

JOSÉ LUIS ESTRADA LLAQUET



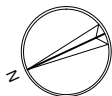
**ASIGNACIÓN USOS DE LOS ESPACIOS PORTUARIOS
DEL PUERTO DE BARCELONA
APROBADA 20 OCTUBRE 2016**

- PORTUARIO COMERCIAL
- PORTUARIO PESQUERO
- PORTUARIO NÁUTICO-DEPORTIVO
- PORTUARIO COMPLEMENTARIO O AUXILIAR
- VINCULADOS A LA INTERACCIÓN PUERTO-CIUDAD



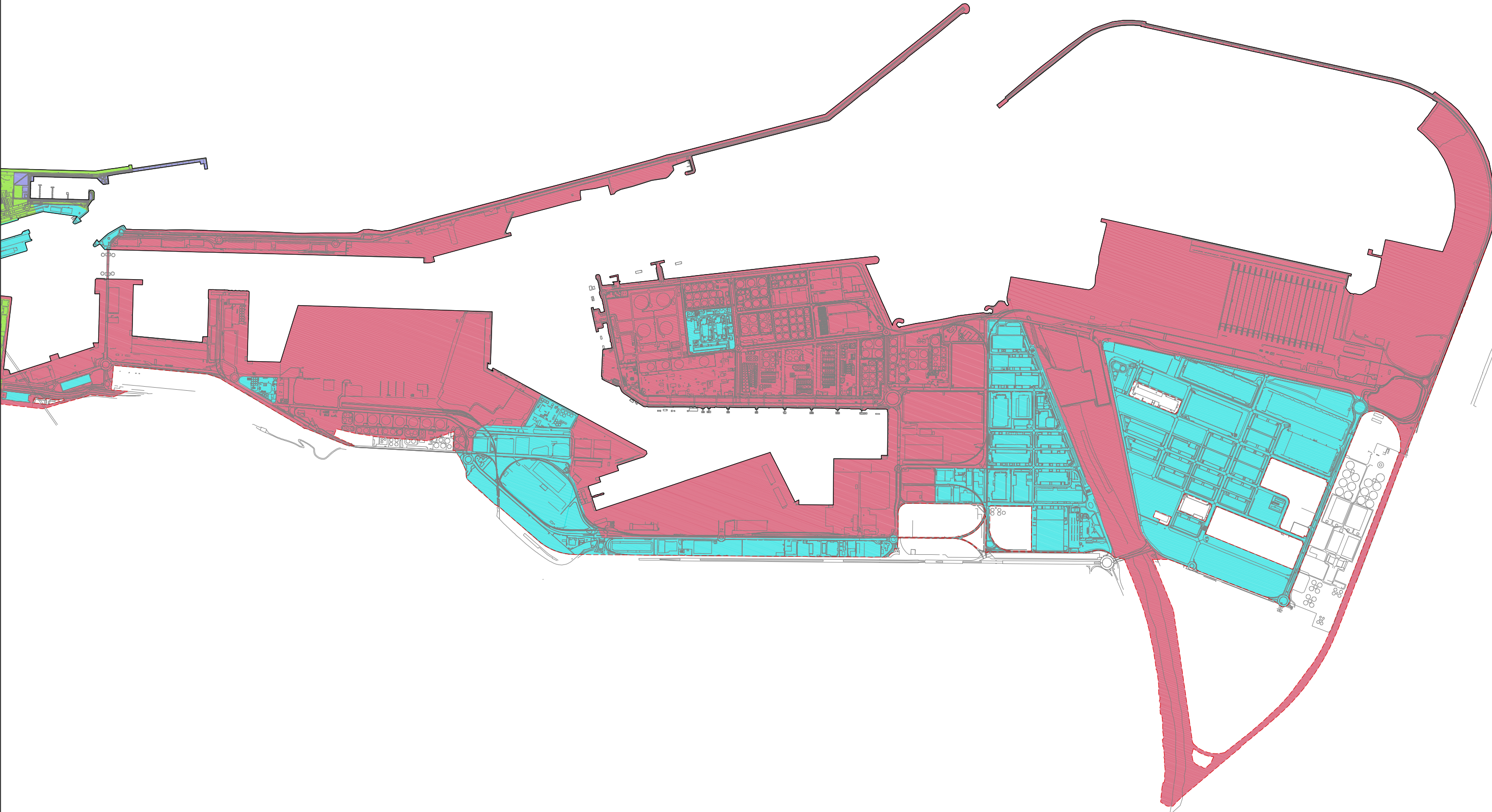
ASIGNACIÓN USOS DE LOS ESPACIOS PORTUARIOS
DEL PUERTO DE BARCELONA
APROBADA 20 OCTUBRE 2016

- PORTUARIO COMERCIAL
- PORTUARIO PESQUERO
- PORTUARIO NÁUTICO-DEPORTIVO
- PORTUARIO COMPLEMENTARIO O AUXILIAR
- VINCULADOS A LA INTERACCIÓN PUERTO-CIUDAD



ASIGNACIÓN USOS DE LOS ESPACIOS PORTUARIOS
DEL PUERTO DE BARCELONA
APROBADA 20 OCTUBRE 2016

- PORTUARIO COMERCIAL
- PORTUARIO PESQUERO
- PORTUARIO NÁUTICO-DEPORTIVO
- PORTUARIO COMPLEMENTARIO O AUXILIAR
- VINCULADOS A LA INTERACCIÓN PUERTO-CIUDAD



Port de Barcelona

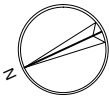
FECHA

JULIO 2022

Delimitación de Espacios y Usos Portuarios
del Puerto de Barcelona. Año 2020

Originales DIN-A3

1 / 23.000



PLANO ASIGNACIÓN DE USOS DE LOS ESPACIOS PORTUARIOS VIGENTE
DETALLE PUERTO COMERCIAL

PLANO N°
12.2

EL DIRECTOR DEL PUERTO

JOSE ALBERTO CARBONELL CAMALLONGA

EL SUBDIRECTOR GENERAL DE
EXPLOTACIÓN Y PLANIFICACIÓN
PORTUARIA

ALEX GARCIA FORMATJE

EL SUBDIRECTOR GENERAL DE
SERVICIOS JURIDICOS

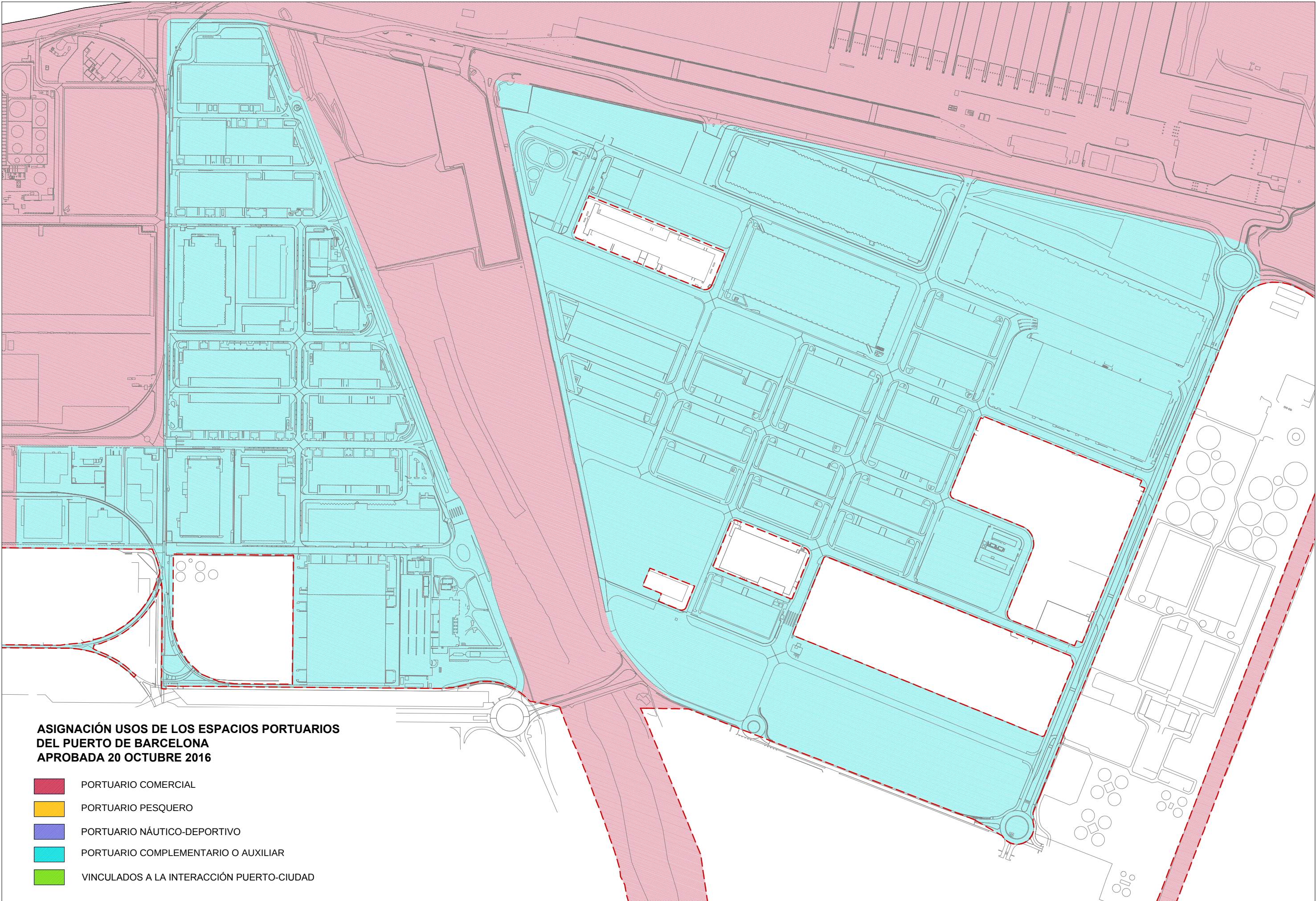
FELIX NAVARRO DE PABLO

EL JEFE DE PLANIFICACIÓN TERRITORIAL
Y GESTIÓN TÉCNICA DE CONCESIONES
Y MEDIO AMBIENTE

DAVID PINO ROCA

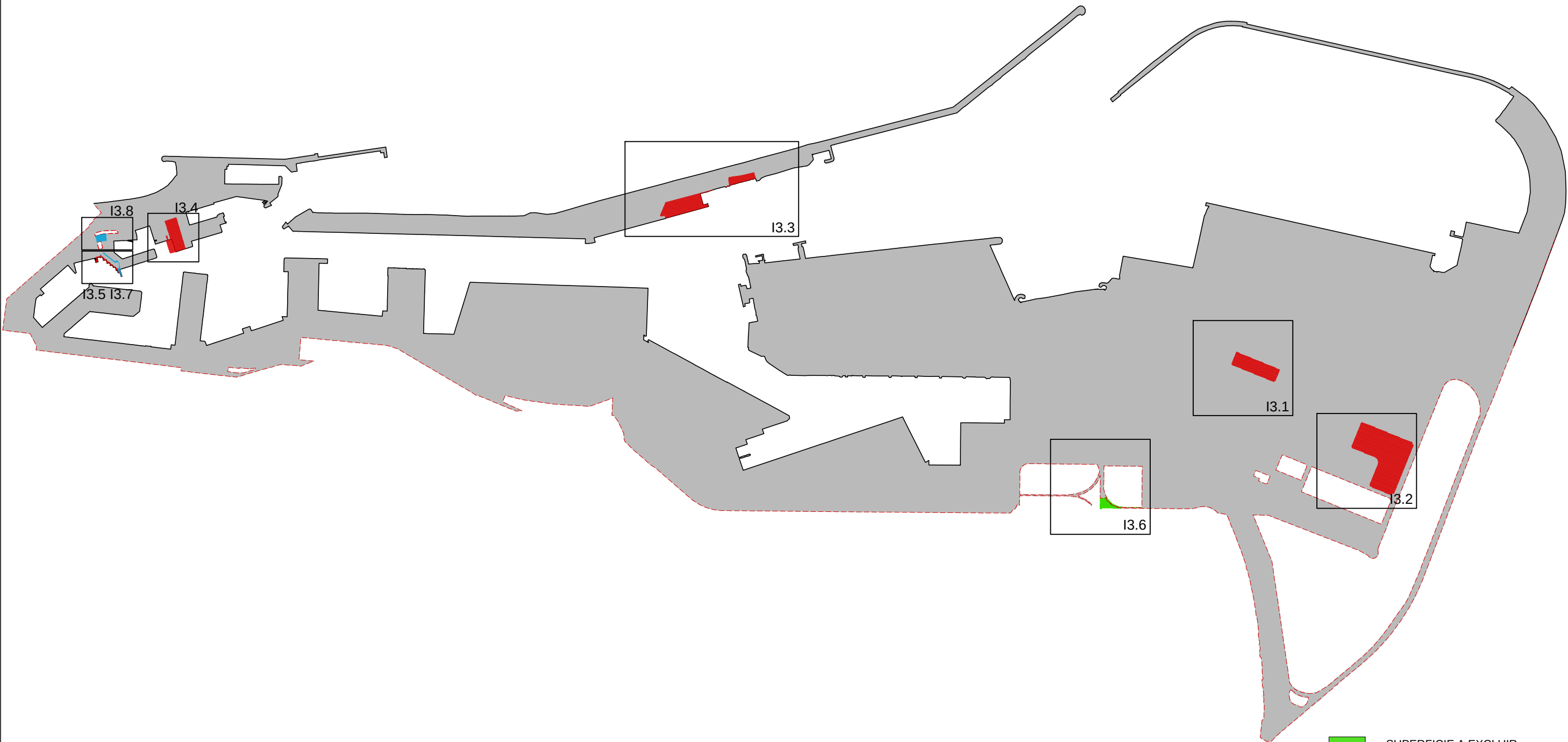
EL DIRECTOR EQUIPO CONSULTOR
ESTRADA PORT CONSULTING, S.L.

JOSÉ LUIS ESTRADA LLAQUET

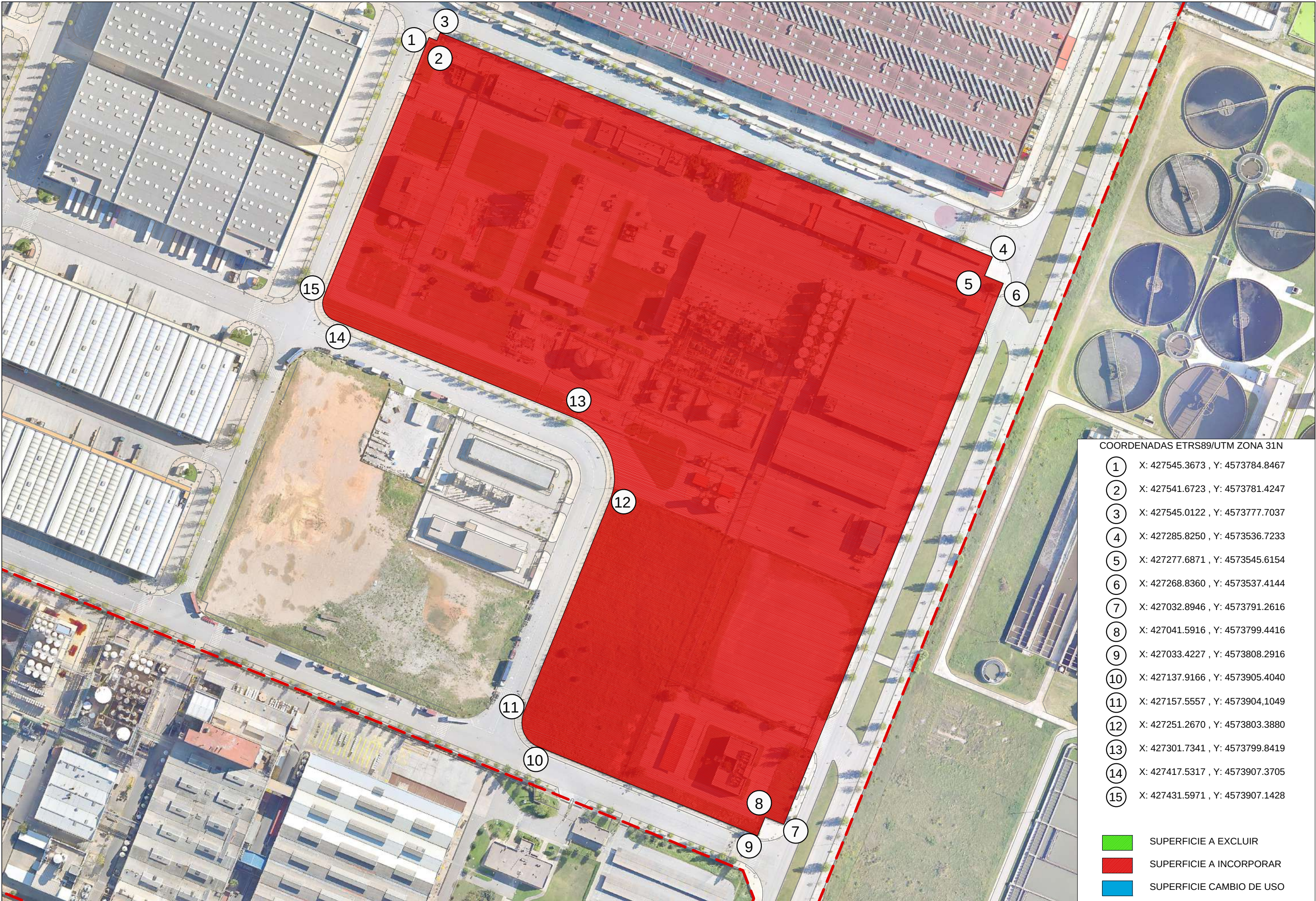


**ASIGNACIÓN USOS DE LOS ESPACIOS PORTUARIOS
DEL PUERTO DE BARCELONA
APROBADA 20 OCTUBRE 2016**

- PORTUARIO COMERCIAL
- PORTUARIO PESQUERO
- PORTUARIO NÁUTICO-DEPORTIVO
- PORTUARIO COMPLEMENTARIO O AUXILIAR
- VINCULADOS A LA INTERACCIÓN PUERTO-CIUDAD



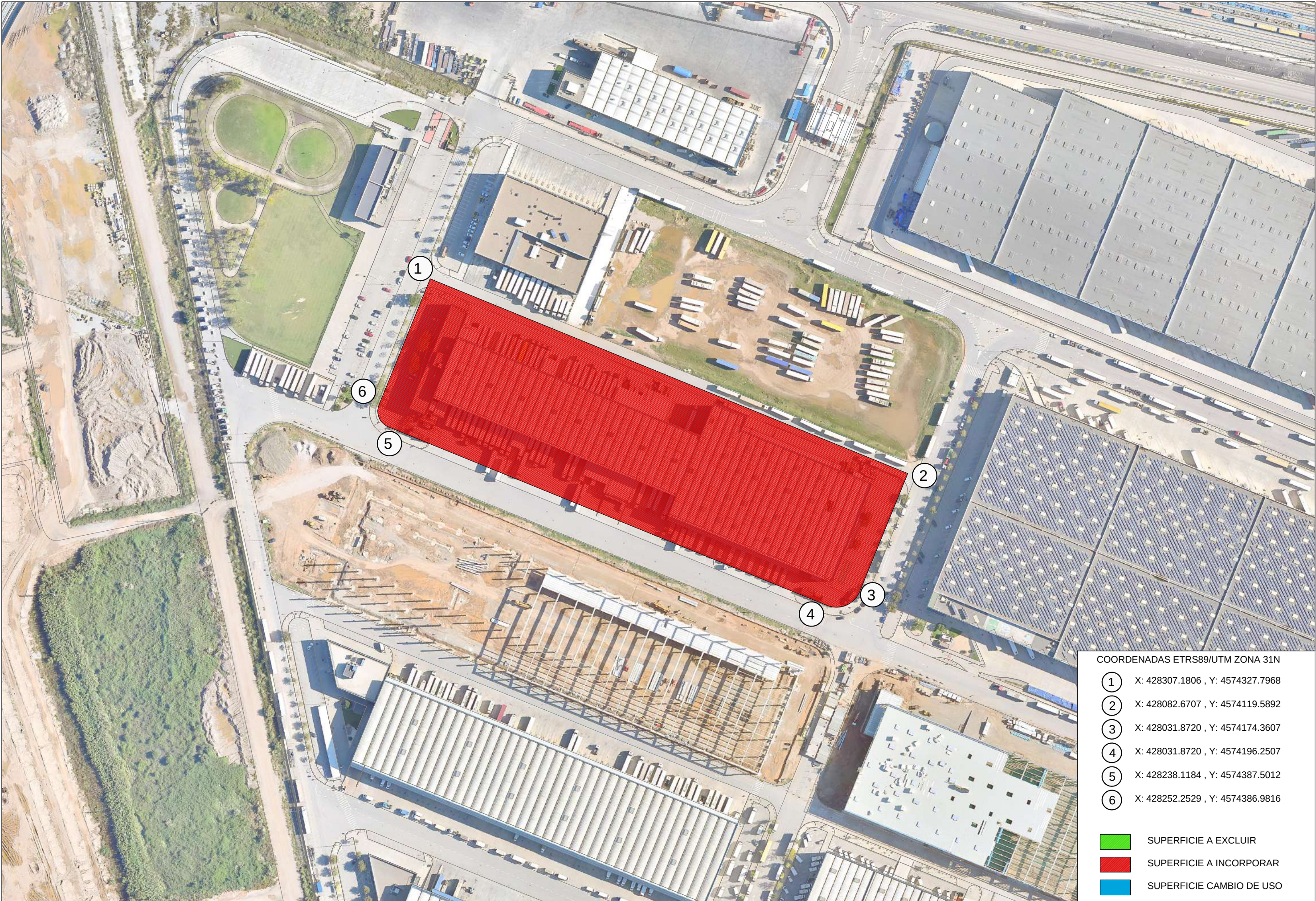
-  SUPERFICIE A EXCLUIR
-  SUPERFICIE A INCORPORAR
-  SUPERFICIE CAMBIO DE USO



COORDENADAS ETRS89/UTM ZONA 31N

- 1 X: 427545.3673 , Y: 4573784.8467
- 2 X: 427541.6723 , Y: 4573781.4247
- 3 X: 427545.0122 , Y: 4573777.7037
- 4 X: 427285.8250 , Y: 4573536.7233
- 5 X: 427277.6871 , Y: 4573545.6154
- 6 X: 427268.8360 , Y: 4573537.4144
- 7 X: 427032.8946 , Y: 4573791.2616
- 8 X: 427041.5916 , Y: 4573799.4416
- 9 X: 427033.4227 , Y: 4573808.2916
- 10 X: 427137.9166 , Y: 4573905.4040
- 11 X: 427157.5557 , Y: 4573904.1049
- 12 X: 427251.2670 , Y: 4573803.3880
- 13 X: 427301.7341 , Y: 4573799.8419
- 14 X: 427417.5317 , Y: 4573907.3705
- 15 X: 427431.5971 , Y: 4573907.1428

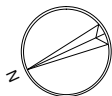
- SUPERFICIE A EXCLUIR
- SUPERFICIE A INCORPORAR
- SUPERFICIE CAMBIO DE USO



COORDENADAS ETRS89/UTM ZONA 31N

- | | |
|---|----------------------------------|
| 1 | X: 428307.1806 , Y: 4574327.7968 |
| 2 | X: 428082.6707 , Y: 4574119.5892 |
| 3 | X: 428031.8720 , Y: 4574174.3607 |
| 4 | X: 428031.8720 , Y: 4574196.2507 |
| 5 | X: 428238.1184 , Y: 4574387.5012 |
| 6 | X: 428252.2529 , Y: 4574386.9816 |

- | | |
|--|--------------------------|
| | SUPERFICIE A EXCLUIR |
| | SUPERFICIE A INCORPORAR |
| | SUPERFICIE CAMBIO DE USO |

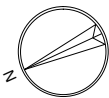


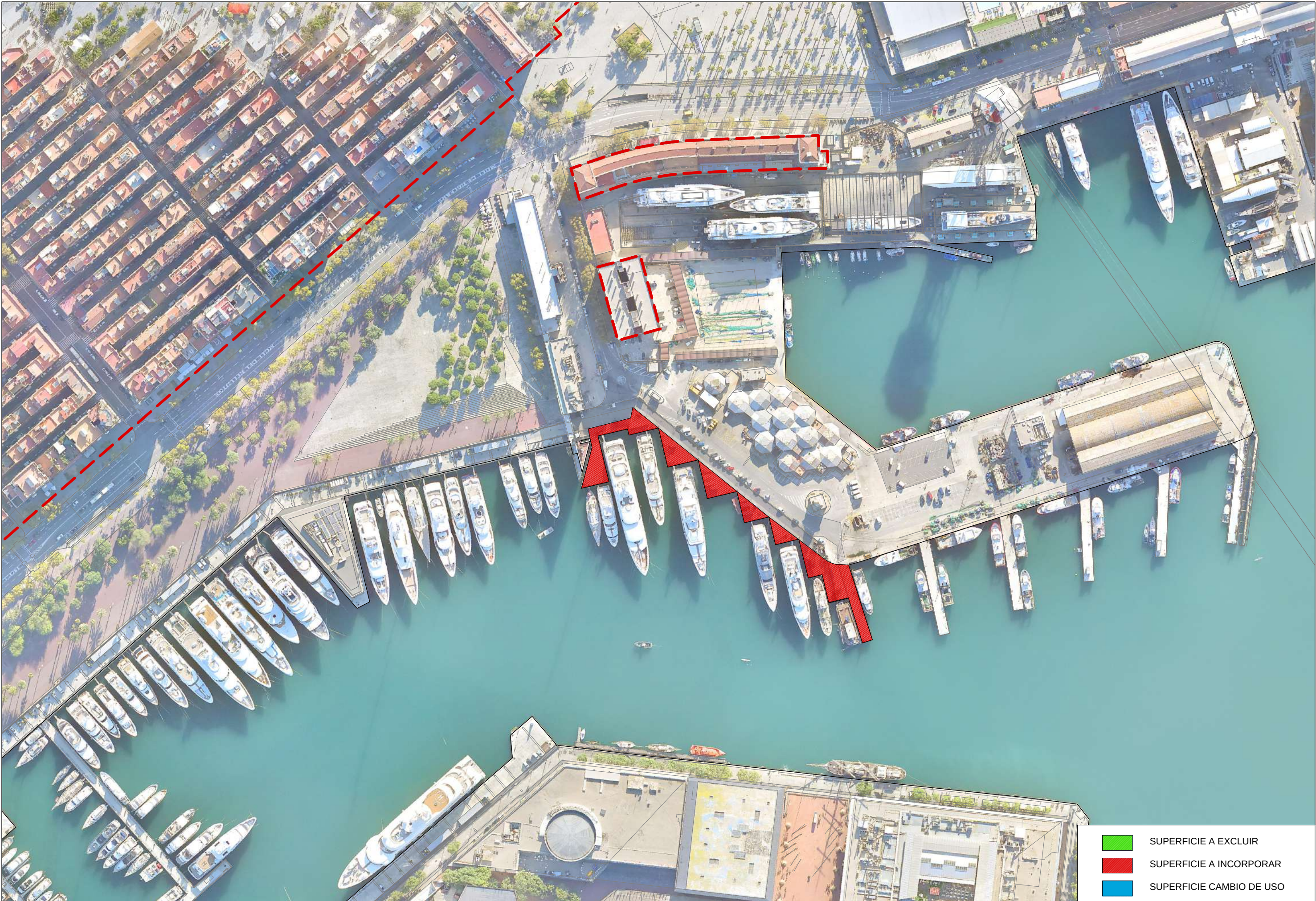


- SUPERFICIE A EXCLUIR
- SUPERFICIE A INCORPORAR
- SUPERFICIE CAMBIO DE USO

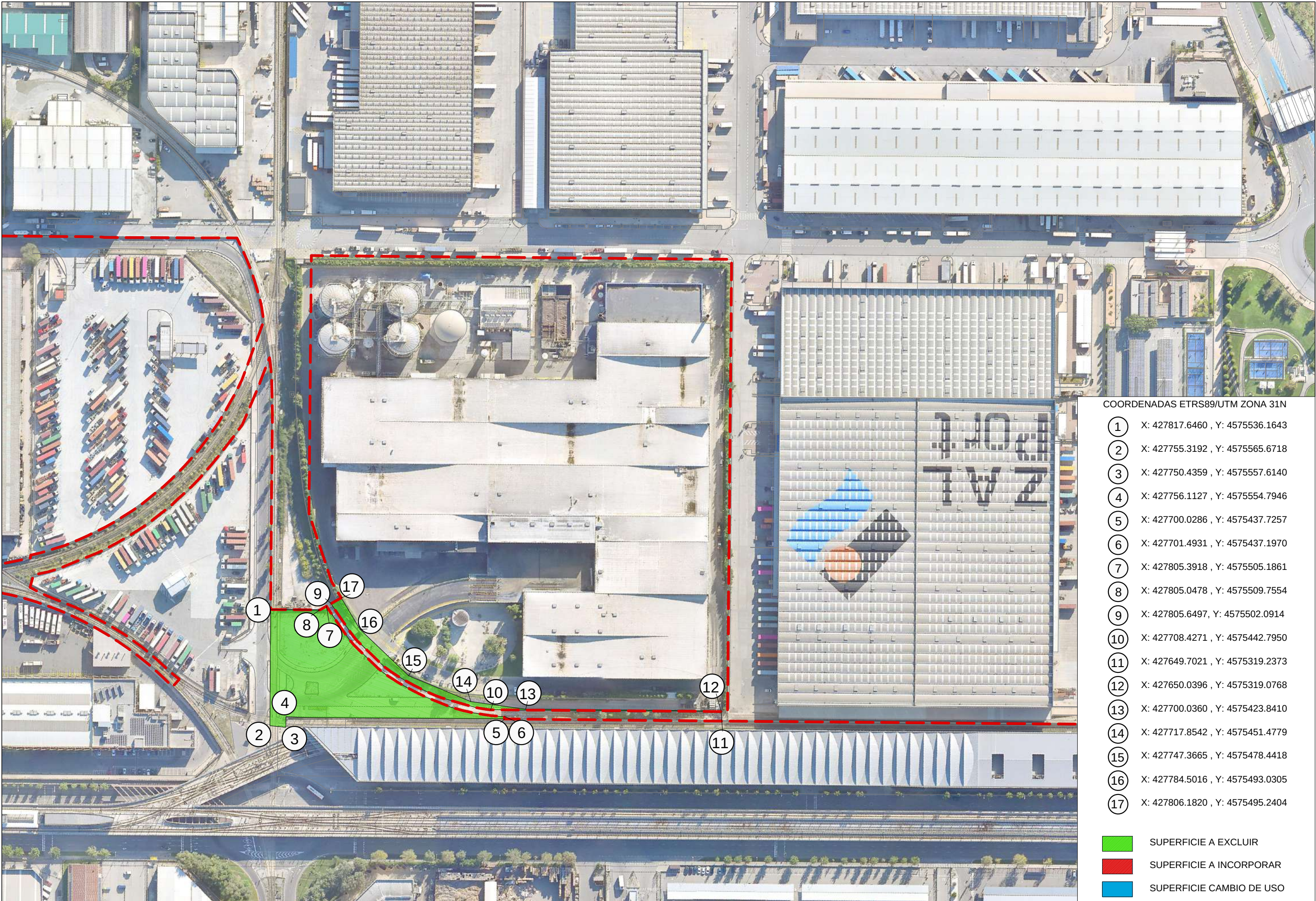


- SUPERFICIE A EXCLUIR
- SUPERFICIE A INCORPORAR
- SUPERFICIE CAMBIO DE USO





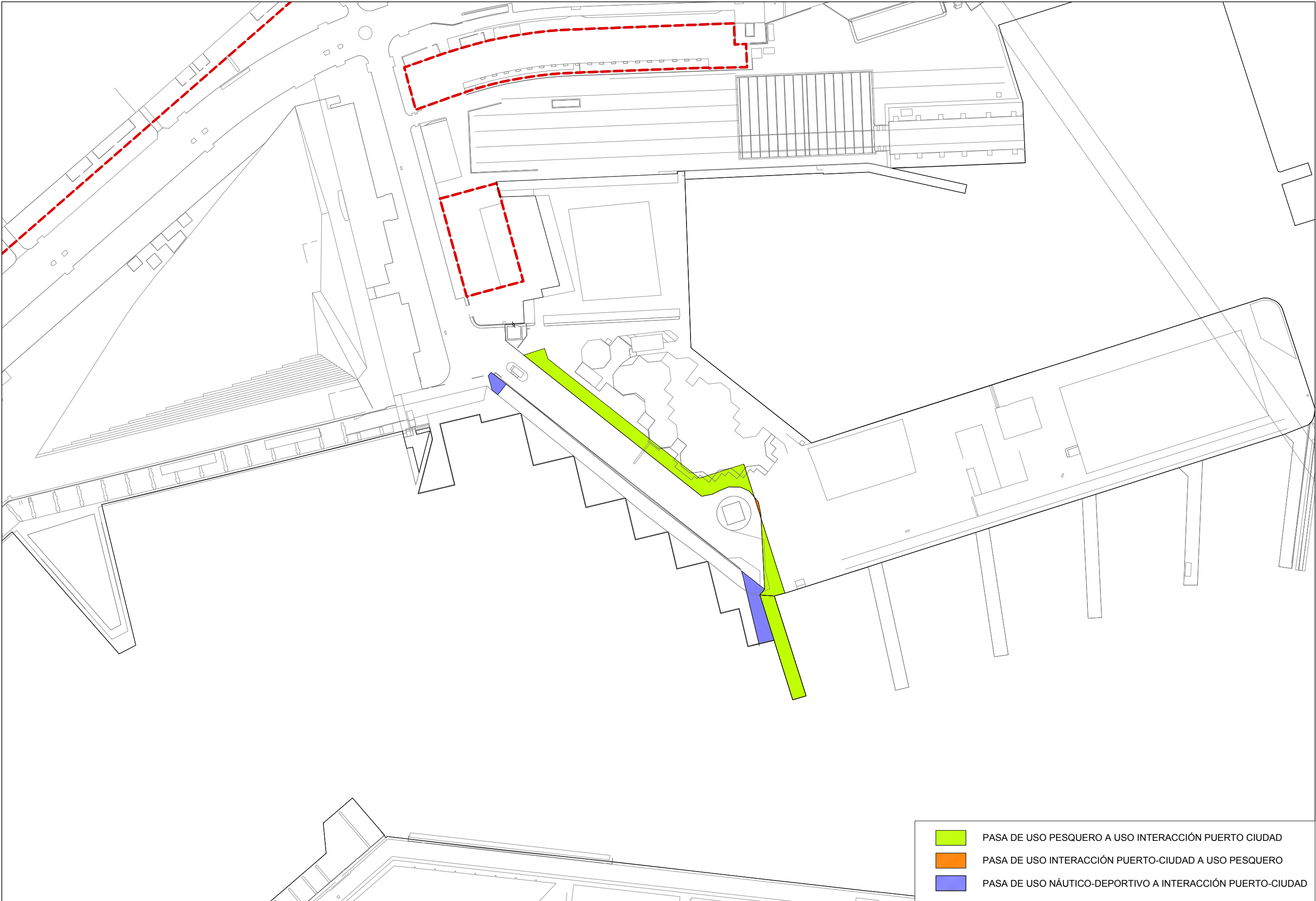
- SUPERFICIE A EXCLUIR
- SUPERFICIE A INCORPORAR
- SUPERFICIE CAMBIO DE USO



COORDENADAS ETRS89/UTM ZONA 31N

- 1 X: 427817.6460 , Y: 4575536.1643
- 2 X: 427755.3192 , Y: 4575565.6718
- 3 X: 427750.4359 , Y: 4575557.6140
- 4 X: 427756.1127 , Y: 4575554.7946
- 5 X: 427700.0286 , Y: 4575437.7257
- 6 X: 427701.4931 , Y: 4575437.1970
- 7 X: 427805.3918 , Y: 4575505.1861
- 8 X: 427805.0478 , Y: 4575509.7554
- 9 X: 427805.6497 , Y: 4575502.0914
- 10 X: 427708.4271 , Y: 4575442.7950
- 11 X: 427649.7021 , Y: 4575319.2373
- 12 X: 427650.0396 , Y: 4575319.0768
- 13 X: 427700.0360 , Y: 4575423.8410
- 14 X: 427717.8542 , Y: 4575451.4779
- 15 X: 427747.3665 , Y: 4575478.4418
- 16 X: 427784.5016 , Y: 4575493.0305
- 17 X: 427806.1820 , Y: 4575495.2404

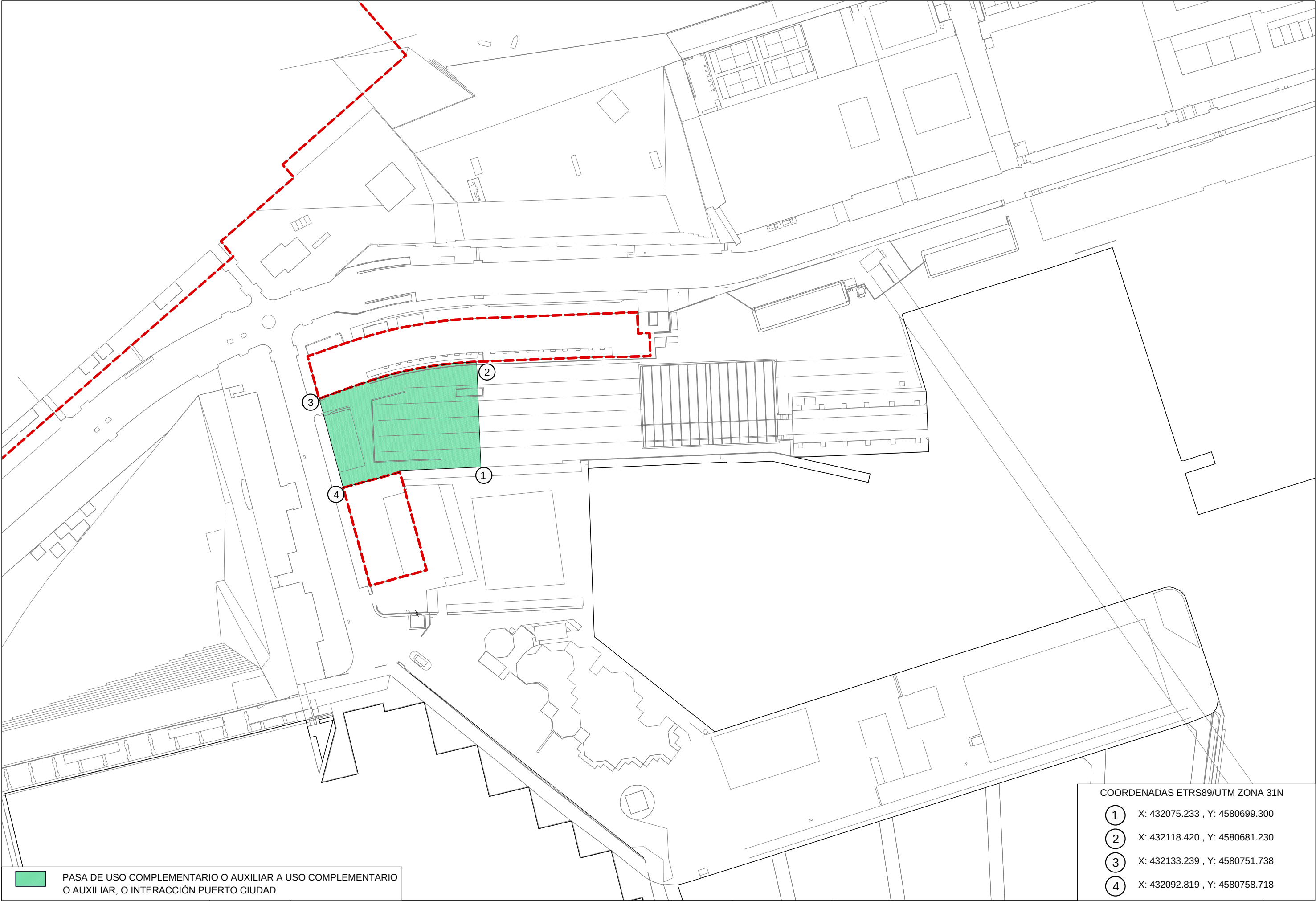
- SUPERFICIE A EXCLUIR
- SUPERFICIE A INCORPORAR
- SUPERFICIE CAMBIO DE USO



PASA DE USO PESQUERO A USO INTERACCIÓN PUERTO CIUDAD

PASA DE USO INTERACCIÓN PUERTO-CIUDAD A USO PESQUERO

PASA DE USO NÁUTICO-DEPORTIVO A INTERACCIÓN PUERTO-CIUDAD



 PASA DE USO COMPLEMENTARIO O AUXILIAR A USO COMPLEMENTARIO O AUXILIAR, O INTERACCIÓN PUERTO CIUDAD

COORDENADAS ETRS89/UTM ZONA 31N

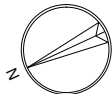
- ① X: 432075.233 , Y: 4580699.300
- ② X: 432118.420 , Y: 4580681.230
- ③ X: 432133.239 , Y: 4580751.738
- ④ X: 432092.819 , Y: 4580758.718



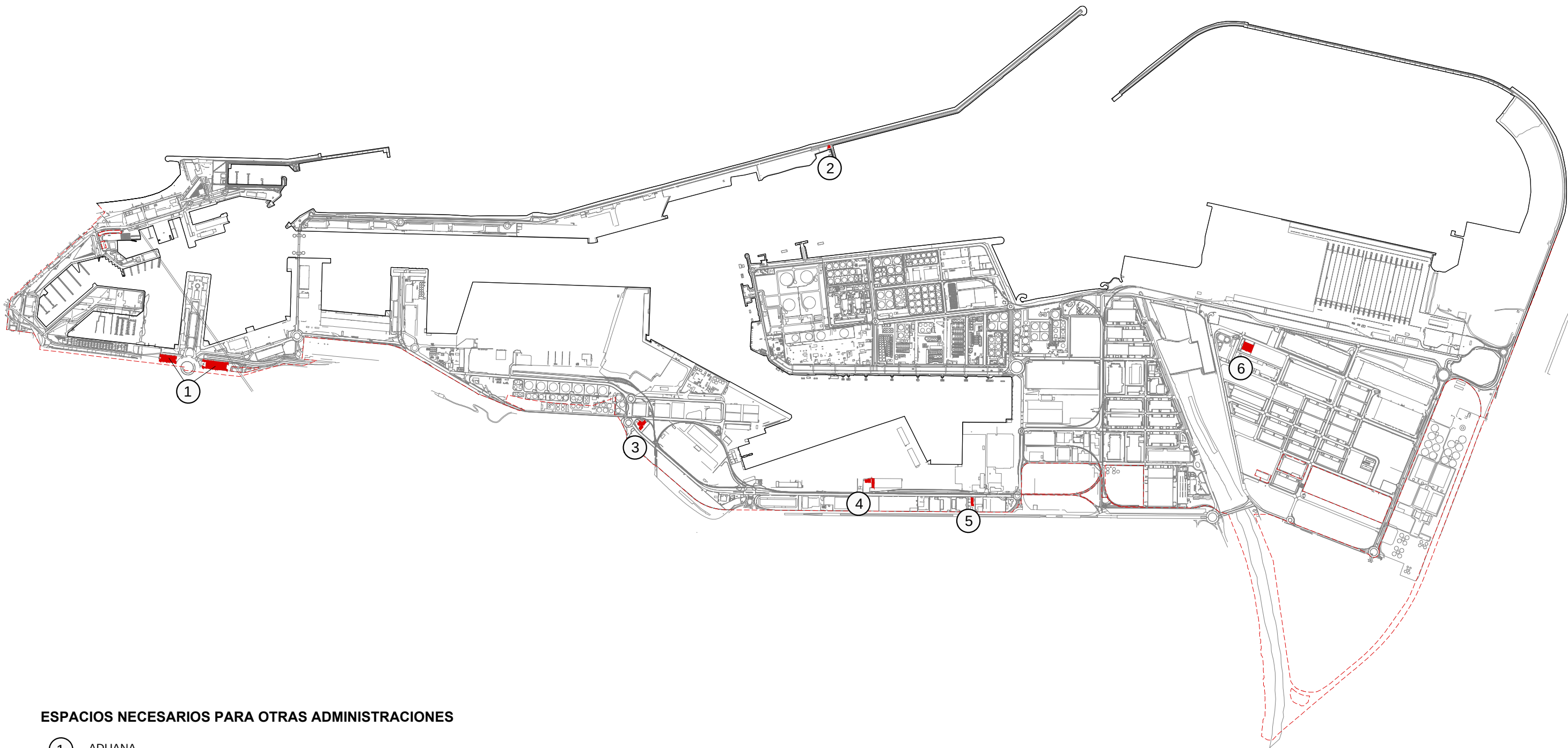
FECHA
JULIO 2022

Delimitación de Espacios y Usos Portuarios
del Puerto de Barcelona. Año 2020

Originales DIN-A3
1 / 1.500

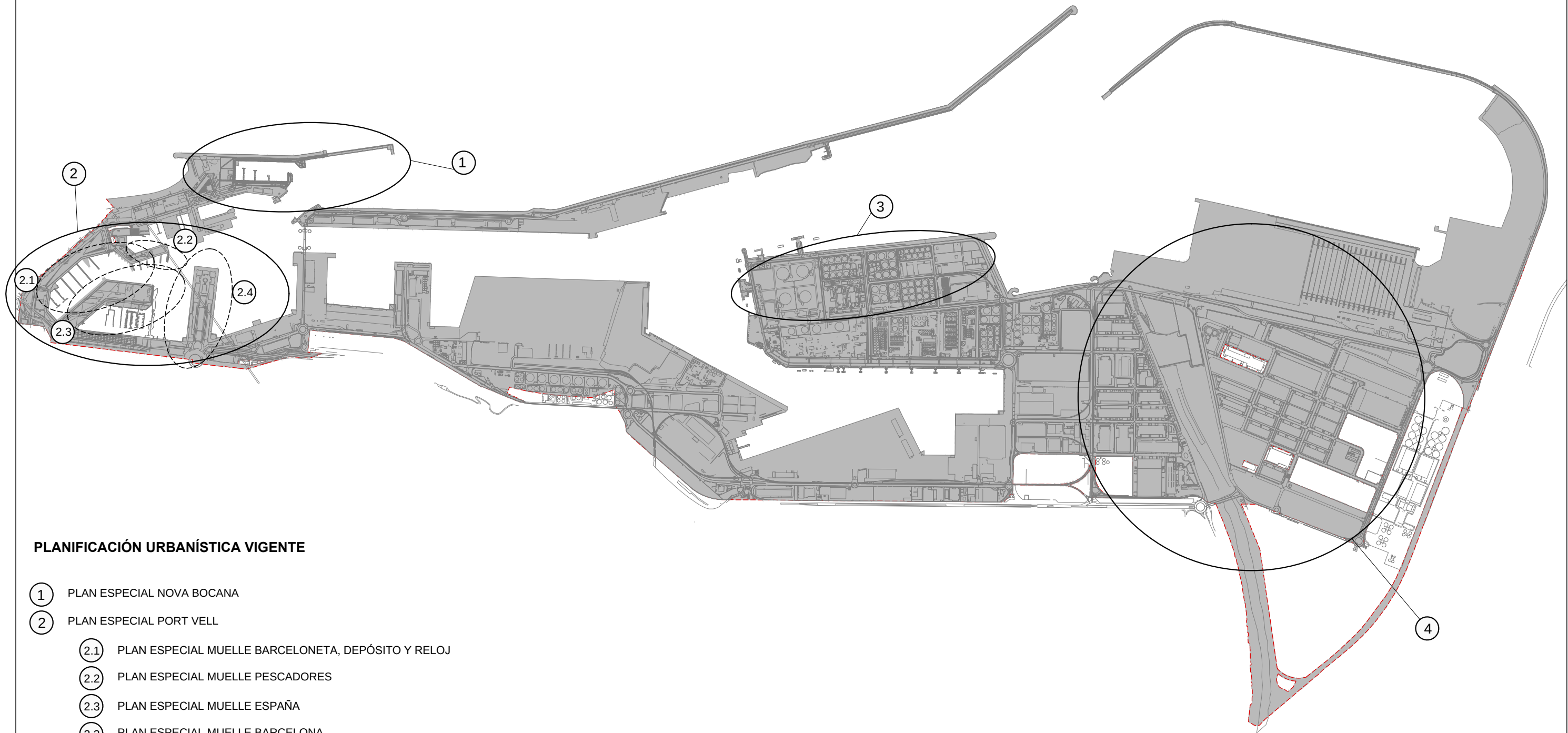


DETALLE MODIFICACIÓN 8: CAMBIO DE USO DE LAS INSTALACIONES MARINA 92					PLANO N° 13.8
EL DIRECTOR DEL PUERTO JOSE ALBERTO CARBONELL CAMALLONGA	EL SUBDIRECTOR GENERAL DE EXPLOTACIÓN Y PLANIFICACION PORTUARIA ALEX GARCIA FORMATJE	EL SUBDIRECTOR GENERAL DE SERVICIOS JURIDICOS FELIX NAVARRO DE PABLO	EL JEFE DE PLANIFICACION TERRITORIAL Y GESTION TECNICA DE CONCESIONES Y MEDIO AMBIENTE DAVID PINO ROCA	EL DIRECTOR EQUIPO CONSULTOR ESTRADA PORT CONSULTING, S.L. JOSÉ LUIS ESTRADA LLAQUET	



ESPACIOS NECESARIOS PARA OTRAS ADMINISTRACIONES

- ① ADUANA
- ② GUARDIA CIVIL MAR
- ③ GUARDIA CIVIL
- ④ POLICÍA NACIONAL
- ⑤ CAPITANÍA MARÍTIMA
- ⑥ PIF



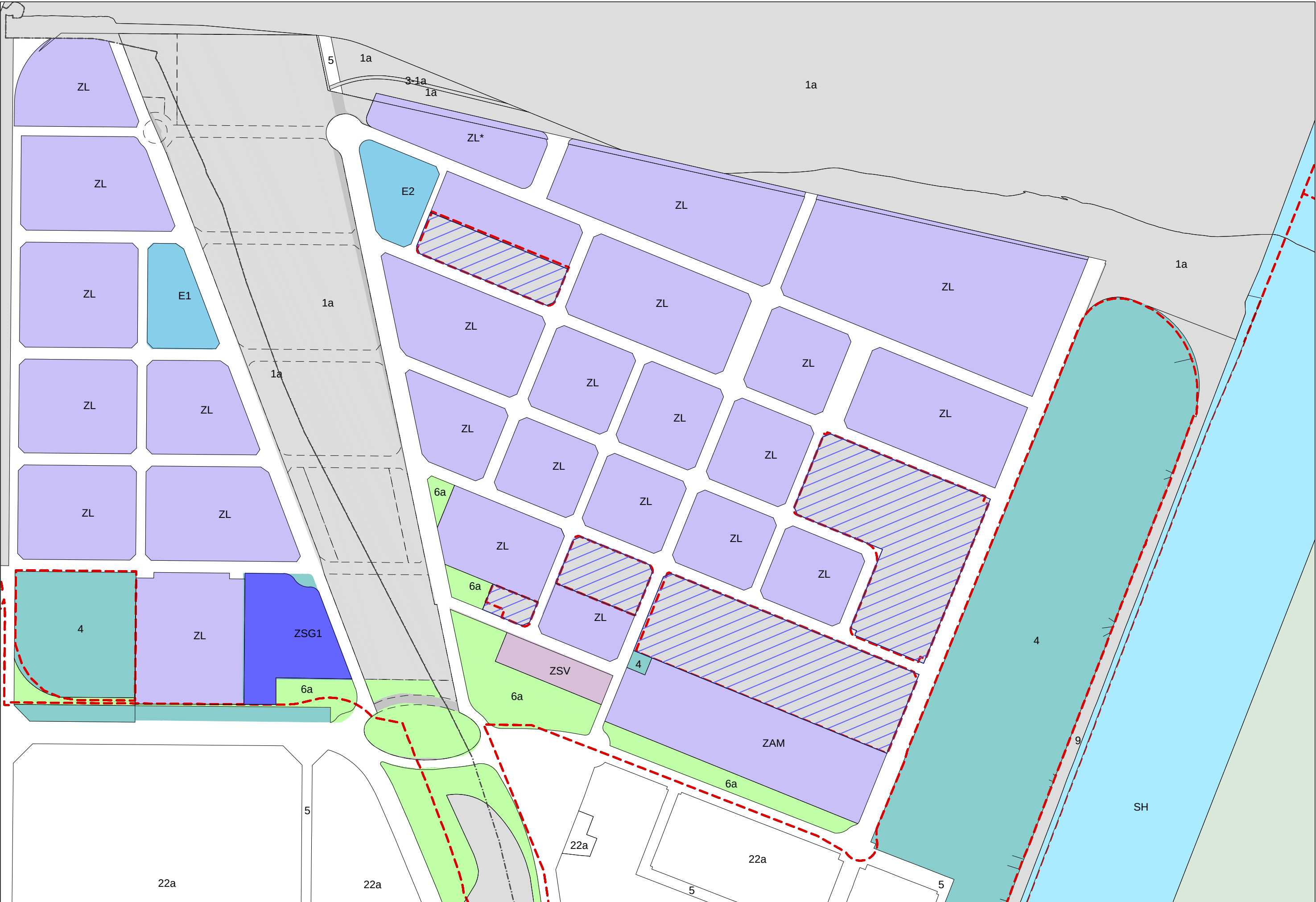
PLANIFICACIÓN URBANÍSTICA VIGENTE

- ① PLAN ESPECIAL NOVA BOCANA
- ② PLAN ESPECIAL PORT VELL
 - ②.1 PLAN ESPECIAL MUELLE BARCELONETA, DEPÓSITO Y RELOJ
 - ②.2 PLAN ESPECIAL MUELLE PESCADORES
 - ②.3 PLAN ESPECIAL MUELLE ESPAÑA
 - ②.3 PLAN ESPECIAL MUELLE BARCELONA
- ③ PLAN ESPECIAL AMPLIACIÓN SECTOR 8
- ④ PLAN ESPECIAL ZONA DE ACTIVIDADES LOGÍSTICAS (ZAL)

D: X=427584.761 , Y=4572718.306

■ ZONA DE SERVICIO TERRESTRE

--- DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO TERRESTRE



PLANOS DE ORDENACIÓN

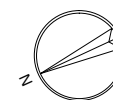


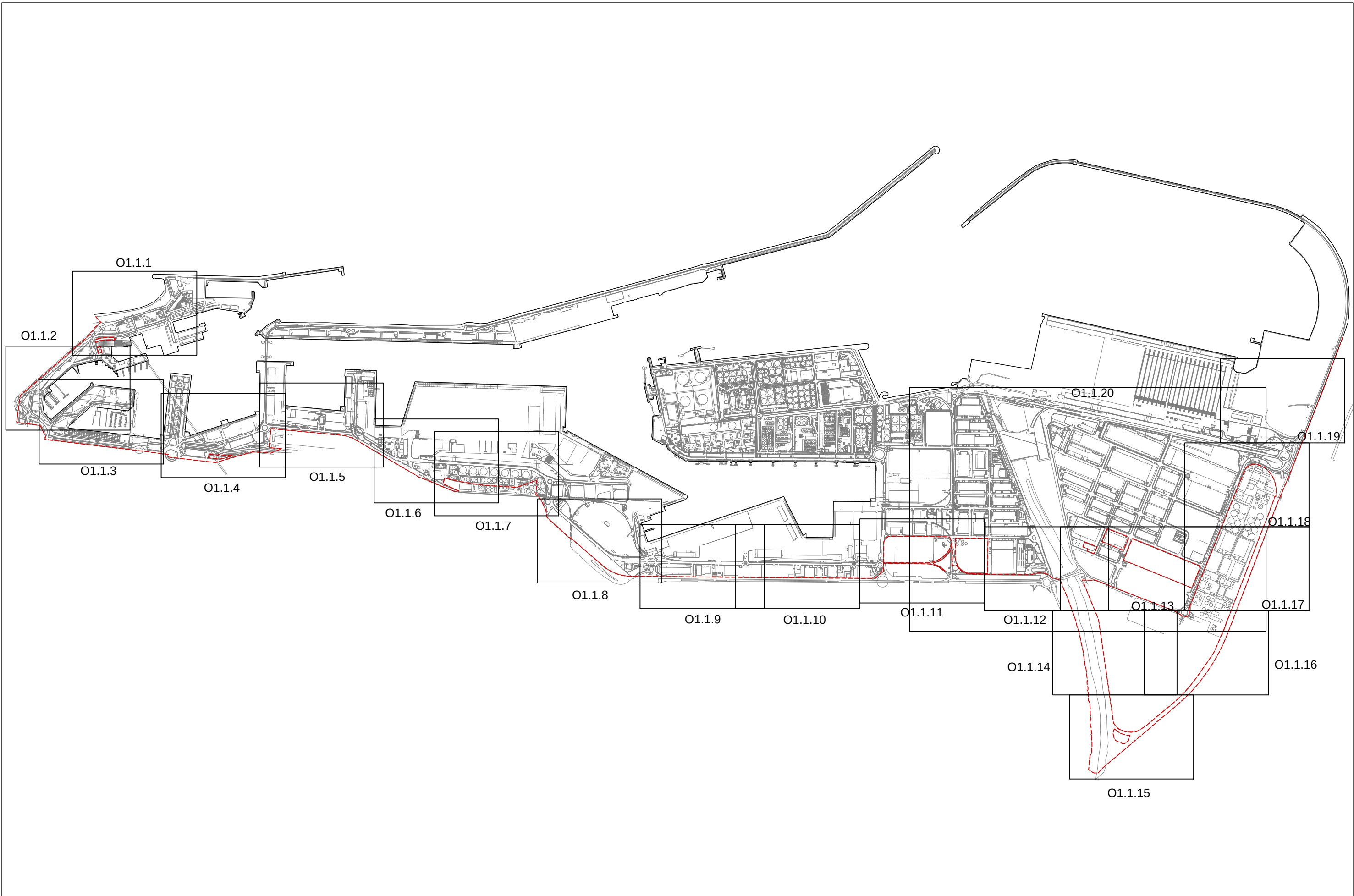




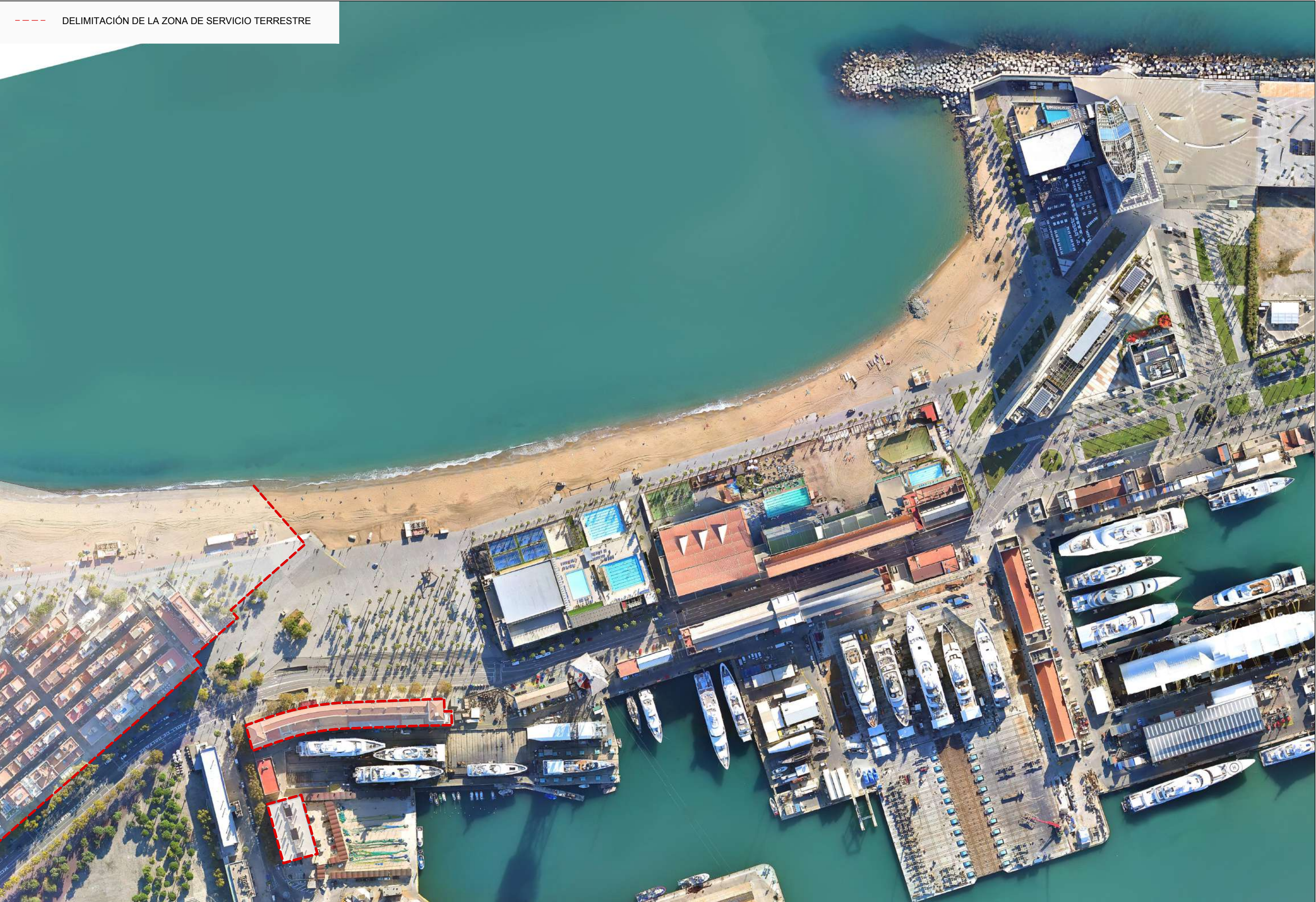
**DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO TERRESTRE
Y MARÍTIMA DEL PUERTO DE BARCELONA PROPUESTA**

-  ZONA DE SERVICIO MARÍTIMA: ZONA I
-  ZONA DE SERVICIO MARÍTIMA: ZONA II
(COORDENADAS ETRS89/UTM ZONA 31N)
A: X=432431.236 , Y=45808798.838
B: X=435983.745 , Y=4579124.000
C: X=431365.121 , Y=4568839.772
D: X=427584.761 , Y=4572718.306
-  ZONA DE SERVICIO TERRESTRE
-  DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO TERRESTRE





----- DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO TERRESTRE



--- DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO TERRESTRE



Port de Barcelona

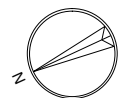
FECHA

JULIO 2022

Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Barcelona. Año 2020

Originales DIN-A3

1 / 2.500



PLANO

DETALLE DE LA DELIMITACIÓN DE LA ZONA TERRESTRE PROPUESTA

PLANO N°

01.1.2

EL DIRECTOR DEL PUERTO

JOSE ALBERTO CARBONELL CAMALLONGA

EL SUBDIRECTOR GENERAL DE
EXPLOTACIÓN Y PLANIFICACIÓN
PORTUARIA

ALEX GARCIA FORMATJE

EL SUBDIRECTOR GENERAL DE
SERVICIOS JURIDICOS

FELIX NAVARRO DE PABLO

EL JEFE DE PLANIFICACIÓN TERRITORIAL
Y GESTIÓN TÉCNICA DE CONCESIONES
Y MEDIO AMBIENTE

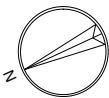
DAVID PINO ROCA

EL DIRECTOR EQUIPO CONSULTOR
ESTRADA PORT CONSULTING, S.L.

JOSÉ LUIS ESTRADA LLAQUET

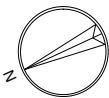


--- DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO TERRESTRE

 Port de Barcelona	FECHA JULIO 2022	Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Barcelona. Año 2020	Originales DIN-A3 1 / 2.500		PLANO DETALLE DE LA DELIMITACIÓN DE LA ZONA TERRESTRE PROPUESTA					PLANO N° 01.1.3
					EL DIRECTOR DEL PUERTO	EL SUBDIRECTOR GENERAL DE EXPLOTACIÓN Y PLANIFICACIÓN PORTUARIA	EL SUBDIRECTOR GENERAL DE SERVICIOS JURÍDICOS	EL JEFE DE PLANIFICACIÓN TERRITORIAL Y GESTIÓN TÉCNICA DE CONCESIONES Y MEDIO AMBIENTE	EL DIRECTOR EQUIPO CONSULTOR ESTRADA PORT CONSULTING, S.L.	
					JOSE ALBERTO CARBONELL CAMALLONGA	ALEX GARCIA FORMATJE	FELIX NAVARRO DE PABLO	DAVID PINO ROCA	JOSÉ LUIS ESTRADA LLAQUET	



--- DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO TERRESTRE

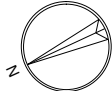
 Port de Barcelona	FECHA JULIO 2022	Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Barcelona. Año 2020	Originales DIN-A3 1 / 2.500		PLANO DETALLE DE LA DELIMITACIÓN DE LA ZONA TERRESTRE PROPUESTA					PLANO N° O1.1.4
					EL DIRECTOR DEL PUERTO	EL SUBDIRECTOR GENERAL DE EXPLOTACIÓN Y PLANIFICACIÓN PORTUARIA	EL SUBDIRECTOR GENERAL DE SERVICIOS JURÍDICOS	EL JEFE DE PLANIFICACIÓN TERRITORIAL Y GESTIÓN TÉCNICA DE CONCESIONES Y MEDIO AMBIENTE	EL DIRECTOR EQUIPO CONSULTOR ESTRADA PORT CONSULTING, S.L.	
					JOSE ALBERTO CARBONELL CAMALLONGA	ALEX GARCIA FORMATJE	FELIX NAVARRO DE PABLO	DAVID PINO ROCA	JOSÉ LUIS ESTRADA LLAQUET	



--- DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO TERRESTRE

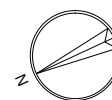


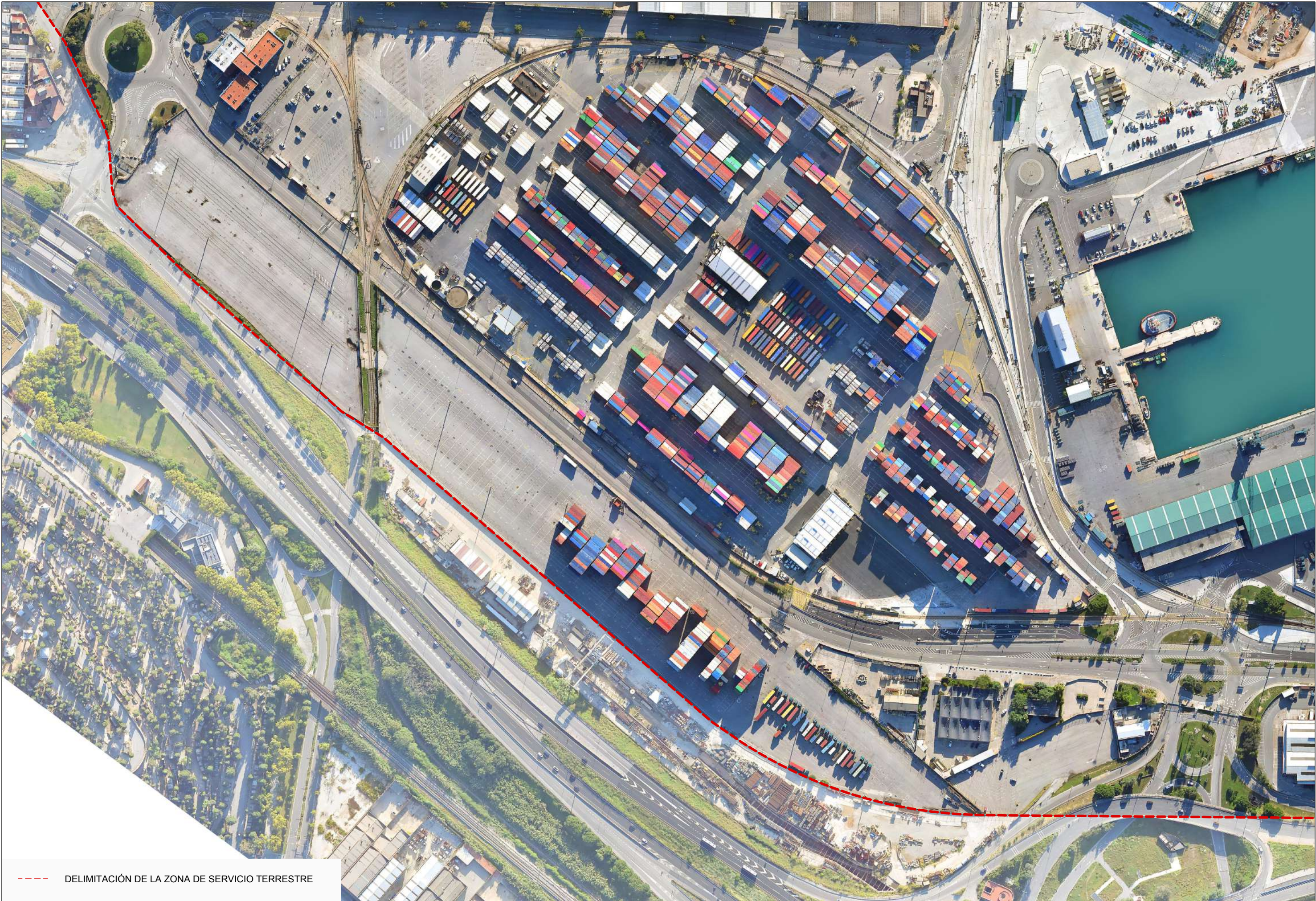
--- DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO TERRESTRE

 Port de Barcelona	FECHA JULIO 2022	Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Barcelona. Año 2020	Originales DIN-A3 1 / 2.500		PLANO DETALLE DE LA DELIMITACIÓN DE LA ZONA TERRESTRE PROPUESTA					PLANO N° O1.1.6
					EL DIRECTOR DEL PUERTO	EL SUBDIRECTOR GENERAL DE EXPLOTACIÓN Y PLANIFICACIÓN PORTUARIA	EL SUBDIRECTOR GENERAL DE SERVICIOS JURÍDICOS	EL JEFE DE PLANIFICACIÓN TERRITORIAL Y GESTIÓN TÉCNICA DE CONCESIONES Y MEDIO AMBIENTE	EL DIRECTOR EQUIPO CONSULTOR ESTRADA PORT CONSULTING, S.L.	
					JOSE ALBERTO CARBONELL CAMALLONGA	ALEX GARCIA FORMATJE	FELIX NAVARRO DE PABLO	DAVID PINO ROCA	JOSÉ LUIS ESTRADA LLAQUET	

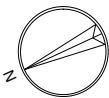


--- DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO TERRESTRE



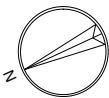


--- DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO TERRESTRE

 Port de Barcelona	FECHA JULIO 2022	Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Barcelona. Año 2020	Originales DIN-A3 1 / 2.500		PLANO DETALLE DE LA DELIMITACIÓN DE LA ZONA TERRESTRE PROPUESTA					PLANO N° 01.1.8
					EL DIRECTOR DEL PUERTO	EL SUBDIRECTOR GENERAL DE EXPLOTACIÓN Y PLANIFICACIÓN PORTUARIA	EL SUBDIRECTOR GENERAL DE SERVICIOS JURÍDICOS	EL JEFE DE PLANIFICACIÓN TERRITORIAL Y GESTIÓN TÉCNICA DE CONCESIONES Y MEDIO AMBIENTE	EL DIRECTOR EQUIPO CONSULTOR ESTRADA PORT CONSULTING, S.L.	
					JOSE ALBERTO CARBONELL CAMALLONGA	ALEX GARCIA FORMATJE	FELIX NAVARRO DE PABLO	DAVID PINO ROCA	JOSÉ LUIS ESTRADA LLAQUET	



--- DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO TERRESTRE

 Port de Barcelona	FECHA JULIO 2022	Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Barcelona. Año 2020	Originales DIN-A3 1 / 2.500		PLANO DETALLE DE LA DELIMITACIÓN DE LA ZONA TERRESTRE PROPUESTA					PLANO N° O1.1.9
					EL DIRECTOR DEL PUERTO	EL SUBDIRECTOR GENERAL DE EXPLOTACIÓN Y PLANIFICACIÓN PORTUARIA	EL SUBDIRECTOR GENERAL DE SERVICIOS JURÍDICOS	EL JEFE DE PLANIFICACIÓN TERRITORIAL Y GESTIÓN TÉCNICA DE CONCESIONES Y MEDIO AMBIENTE	EL DIRECTOR EQUIPO CONSULTOR ESTRADA PORT CONSULTING, S.L.	
					JOSE ALBERTO CARBONELL CAMALLONGA	ALEX GARCIA FORMATJE	FELIX NAVARRO DE PABLO	DAVID PINO ROCA	JOSÉ LUIS ESTRADA LLAUQUET	

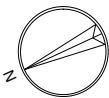


--- DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO TERRESTRE

 Port de Barcelona	FECHA	Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Barcelona. Año 2020	Originales DIN-A3		PLANO DETALLE DE LA DELIMITACIÓN DE LA ZONA TERRESTRE PROPUESTA					PLANO N°
	JULIO 2022									O1.1.10
		1 / 2.500			EL DIRECTOR DEL PUERTO	EL SUBDIRECTOR GENERAL DE EXPLOTACIÓN Y PLANIFICACION PORTUARIA	EL SUBDIRECTOR GENERAL DE SERVICIOS JURIDICOS	EL JEFE DE PLANIFICACION TERRITORIAL Y GESTION TECNICA DE CONCESIONES Y MEDIO AMBIENTE	EL DIRECTOR EQUIPO CONSULTOR ESTRADA PORT CONSULTING, S.L.	
					JOSE ALBERTO CARBONELL CAMALLONGA	ALEX GARCIA FORMATJE	FELIX NAVARRO DE PABLO	DAVID PINO ROCA	JOSÉ LUIS ESTRADA LLAQUET	



--- DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO TERRESTRE

 Port de Barcelona	FECHA JULIO 2022	Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Barcelona. Año 2020			Originales DIN-A3 1 / 2.500		PLANO DETALLE DE LA DELIMITACIÓN DE LA ZONA TERRESTRE PROPUESTA					PLANO N° 01.1.11
							EL DIRECTOR DEL PUERTO	EL SUBDIRECTOR GENERAL DE EXPLOTACIÓN Y PLANIFICACIÓN PORTUARIA	EL SUBDIRECTOR GENERAL DE SERVICIOS JURÍDICOS	EL JEFE DE PLANIFICACIÓN TERRITORIAL Y GESTIÓN TÉCNICA DE CONCESIONES Y MEDIO AMBIENTE	EL DIRECTOR EQUIPO CONSULTOR ESTRADA PORT CONSULTING, S.L.	
							JOSE ALBERTO CARBONELL CAMALLONGA	ALEX GARCIA FORMATJE	FELIX NAVARRO DE PABLO	DAVID PINO ROCA	JOSÉ LUIS ESTRADA LLAQUET	



--- DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO TERRESTRE

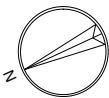


--- DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO TERRESTRE

 Port de Barcelona	FECHA	Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Barcelona. Año 2020	Originales DIN-A3 1 / 2.500		PLANO DETALLE DE LA DELIMITACIÓN DE LA ZONA TERRESTRE PROPUESTA					PLANO N° 01.1.13		
	EL DIRECTOR DEL PUERTO				EL SUBDIRECTOR GENERAL DE EXPLOTACIÓN Y PLANIFICACION PORTUARIA		EL SUBDIRECTOR GENERAL DE SERVICIOS JURIDICOS		EL JEFE DE PLANIFICACION TERRITORIAL Y GESTION TECNICA DE CONCESIONES Y MEDIO AMBIENTE		EL DIRECTOR EQUIPO CONSULTOR ESTRADA PORT CONSULTING, S.L.	
	JOSE ALBERTO CARBONELL CAMALLONGA				ALEX GARCIA FORMATJE		FELIX NAVARRO DE PABLO		DAVID PINO ROCA		JOSÉ LUIS ESTRADA LLAQUET	



--- DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO TERRESTRE

 Port de Barcelona	FECHA JULIO 2022	Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Barcelona. Año 2020	Originales DIN-A3 1 / 2.500		PLANO DETALLE DE LA DELIMITACIÓN DE LA ZONA TERRESTRE PROPUESTA					PLANO N° 01.1.14
					EL DIRECTOR DEL PUERTO	EL SUBDIRECTOR GENERAL DE EXPLOTACIÓN Y PLANIFICACIÓN PORTUARIA	EL SUBDIRECTOR GENERAL DE SERVICIOS JURÍDICOS	EL JEFE DE PLANIFICACIÓN TERRITORIAL Y GESTIÓN TÉCNICA DE CONCESIONES Y MEDIO AMBIENTE	EL DIRECTOR EQUIPO CONSULTOR ESTRADA PORT CONSULTING, S.L.	
					JOSE ALBERTO CARBONELL CAMALLONGA	ALEX GARCIA FORMATJE	FELIX NAVARRO DE PABLO	DAVID PINO ROCA	JOSÉ LUIS ESTRADA LLAQUET	





--- DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO TERRESTRE

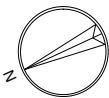


--- DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO TERRESTRE

 Port de Barcelona	FECHA	Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Barcelona. Año 2020	Originales DIN-A3		PLANO					PLANO N°
	JULIO 2022				DETALLE DE LA DELIMITACIÓN DE LA ZONA TERRESTRE PROPUESTA					01.1.17
					EL DIRECTOR DEL PUERTO	EL SUBDIRECTOR GENERAL DE EXPLOTACIÓN Y PLANIFICACION PORTUARIA	EL SUBDIRECTOR GENERAL DE SERVICIOS JURIDICOS	EL JEFE DE PLANIFICACION TERRITORIAL Y GESTION TECNICA DE CONCESIONES Y MEDIO AMBIENTE	EL DIRECTOR EQUIPO CONSULTOR ESTRADA PORT CONSULTING, S.L.	
	JOSE ALBERTO CARBONELL CAMALLONGA	ALEX GARCIA FORMATJE	FELIX NAVARRO DE PABLO	DAVID PINO ROCA	JOSÉ LUIS ESTRADA LLAQUET					

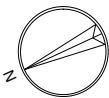


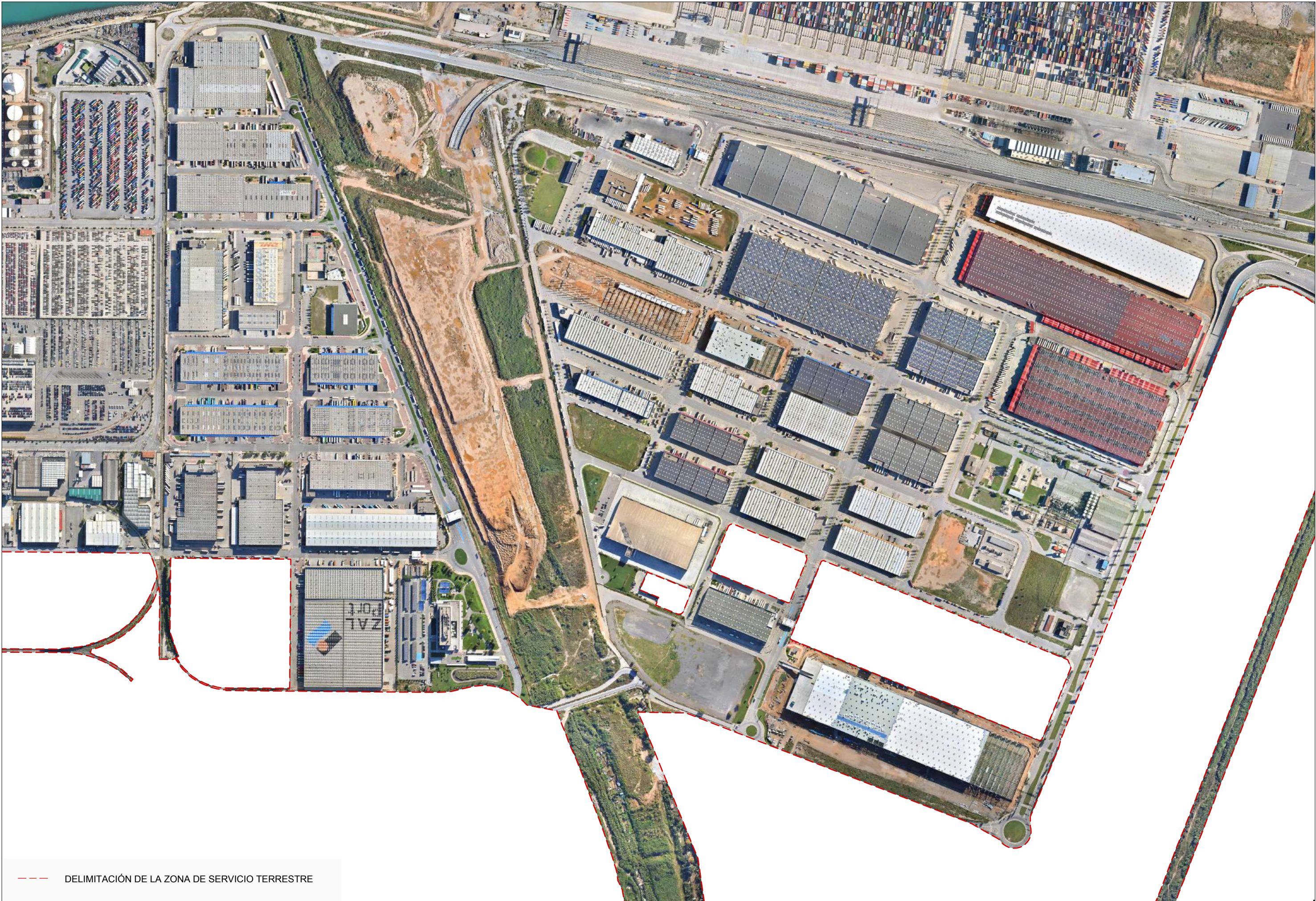
--- DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO TERRESTRE

 Port de Barcelona	FECHA JULIO 2022	Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Barcelona. Año 2020	Originales DIN-A3 1 / 2.500		PLANO DETALLE DE LA DELIMITACIÓN DE LA ZONA TERRESTRE PROPUESTA					PLANO N° 01.1.18
					EL DIRECTOR DEL PUERTO	EL SUBDIRECTOR GENERAL DE EXPLOTACIÓN Y PLANIFICACIÓN PORTUARIA	EL SUBDIRECTOR GENERAL DE SERVICIOS JURÍDICOS	EL JEFE DE PLANIFICACIÓN TERRITORIAL Y GESTIÓN TÉCNICA DE CONCESIONES Y MEDIO AMBIENTE	EL DIRECTOR EQUIPO CONSULTOR ESTRADA PORT CONSULTING, S.L.	
					JOSE ALBERTO CARBONELL CAMALLONGA	ALEX GARCIA FORMATJE	FELIX NAVARRO DE PABLO	DAVID PINO ROCA	JOSÉ LUIS ESTRADA LLAQUET	



--- DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO TERRESTRE

 Port de Barcelona	FECHA JULIO 2022	Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Barcelona. Año 2020	Originales DIN-A3 1 / 2.500		PLANO DETALLE DE LA DELIMITACIÓN DE LA ZONA TERRESTRE PROPUESTA					PLANO N° 01.1.19
					EL DIRECTOR DEL PUERTO	EL SUBDIRECTOR GENERAL DE EXPLOTACIÓN Y PLANIFICACIÓN PORTUARIA	EL SUBDIRECTOR GENERAL DE SERVICIOS JURÍDICOS	EL JEFE DE PLANIFICACIÓN TERRITORIAL Y GESTIÓN TÉCNICA DE CONCESIONES Y MEDIO AMBIENTE	EL DIRECTOR EQUIPO CONSULTOR ESTRADA PORT CONSULTING, S.L.	
					JOSE ALBERTO CARBONELL CAMALLONGA	ALEX GARCIA FORMATJE	FELIX NAVARRO DE PABLO	DAVID PINO ROCA	JOSÉ LUIS ESTRADA LLAQUET	

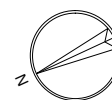


--- DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO TERRESTRE



**ASIGNACIÓN USOS DE LOS ESPACIOS PORTUARIOS
DEL PUERTO DE BARCELONA PROPUESTA**

- PORTUARIO COMERCIAL
- PORTUARIO PESQUERO
- PORTUARIO NÁUTICO-DEPORTIVO
- PORTUARIO COMPLEMENTARIO O AUXILIAR
- VINCULADOS A LA INTERACCIÓN PUERTO-CIUDAD
- COMPLEMENTARIO O AUXILIAR,
O INTERACCIÓN PUERTO-CIUDAD



ASIGNACIÓN USOS DE LOS ESPACIOS PORTUARIOS
DEL PUERTO DE BARCELONA PROPUESTA

- PORTUARIO COMERCIAL
- PORTUARIO PESQUERO
- PORTUARIO NÁUTICO-DEPORTIVO
- PORTUARIO COMPLEMENTARIO O AUXILIAR
- VINCULADOS A LA INTERACCIÓN PUERTO-CIUDAD
- COMPLEMENTARIO O AUXILIAR,
O INTERACCIÓN PUERTO-CIUDAD



Port de Barcelona

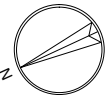
FECHA

JULIO 2022

Delimitación de Espacios y Usos Portuarios
del Puerto de Barcelona. Año 2020

Originales DIN-A3

1 / 6.500



PLANO ASIGNACIÓN DE USOS DE LOS ESPACIOS PORTUARIOS PROPUESTA
DETALLE PUERTO CIUDADANO

PLANO N°

O2.1

EL DIRECTOR DEL PUERTO

JOSE ALBERTO CARBONELL CAMALLONGA

EL SUBDIRECTOR GENERAL DE
EXPLOTACIÓN Y PLANIFICACIÓN
PORTUARIA

ALEX GARCIA FORMATJE

EL SUBDIRECTOR GENERAL DE
SERVICIOS JURIDICOS

FELIX NAVARRO DE PABLO

EL JEFE DE PLANIFICACIÓN TERRITORIAL
Y GESTIÓN TÉCNICA DE CONCESIONES
Y MEDIO AMBIENTE

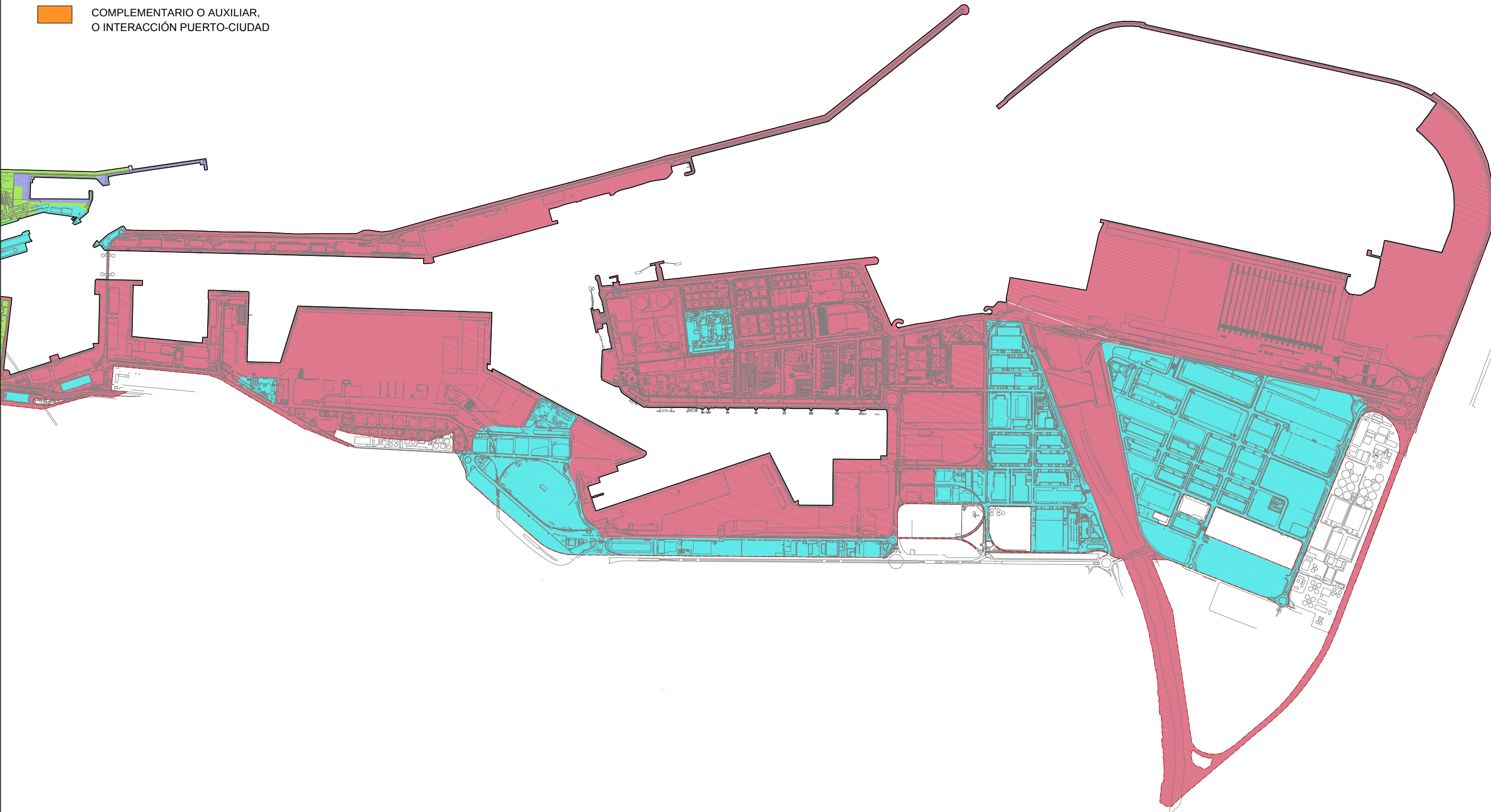
DAVID PINO ROCA

EL DIRECTOR EQUIPO CONSULTOR
ESTRADA PORT CONSULTING, S.L.

JOSÉ LUIS ESTRADA LLAQUET

ASIGNACIÓN USOS DE LOS ESPACIOS PORTUARIOS
DEL PUERTO DE BARCELONA PROPUESTA

- PORTUARIO COMERCIAL
- PORTUARIO PESQUERO
- PORTUARIO NÁUTICO-DEPORTIVO
- PORTUARIO COMPLEMENTARIO O AUXILIAR
- VINCULADOS A LA INTERACCIÓN PUERTO-CIUDAD
- COMPLEMENTARIO O AUXILIAR,
O INTERACCIÓN PUERTO-CIUDAD



Port de Barcelona

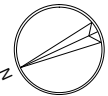
FECHA

JULIO 2022

Delimitación de Espacios y Usos Portuarios
del Puerto de Barcelona. Año 2020

Originales DIN-A3

1 / 23.000



PLANO ASIGNACIÓN DE USOS DE LOS ESPACIOS PORTUARIOS PROPUESTA
DETALLE PUERTO COMERCIAL

PLANO N°

02.2

EL DIRECTOR DEL PUERTO

JOSE ALBERTO CARBONELL CAMALLONGA

EL SUBDIRECTOR GENERAL DE
EXPLOTACIÓN Y PLANIFICACIÓN
PORTUARIA

ALEX GARCIA FORMATJE

EL SUBDIRECTOR GENERAL DE
SERVICIOS JURIDICOS

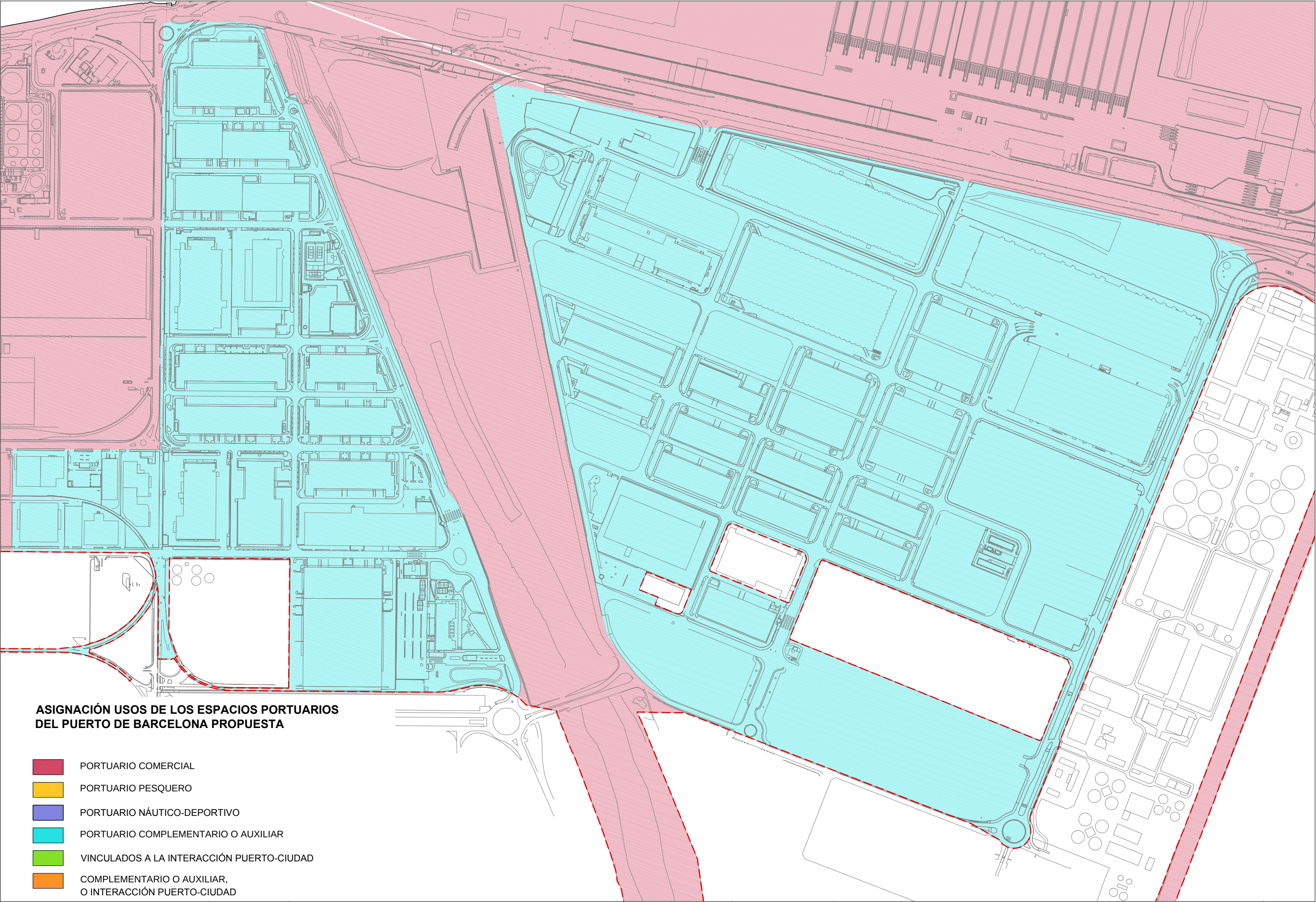
FELIX NAVARRO DE PABLO

EL JEFE DE PLANIFICACIÓN TERRITORIAL
Y GESTIÓN TÉCNICA DE CONCESIONES
Y MEDIO AMBIENTE

DAVID PINO ROCA

EL DIRECTOR EQUIPO CONSULTOR
ESTRADA PORT CONSULTING, S.L.

JOSÉ LUIS ESTRADA LLAQUET



**ASIGNACIÓN USOS DE LOS ESPACIOS PORTUARIOS
DEL PUERTO DE BARCELONA PROPUESTA**

- PORTUARIO COMERCIAL
- PORTUARIO PESQUERO
- PORTUARIO NÁUTICO-DEPORTIVO
- PORTUARIO COMPLEMENTARIO O AUXILIAR
- VINCULADOS A LA INTERACCIÓN PUERTO-CIUDAD
- COMPLEMENTARIO O AUXILIAR,
O INTERACCIÓN PUERTO-CIUDAD