

DELIMITACIÓN DE ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS DEL PORT DE BARCELONA – 2015



INDICE**MEMORIA**

PRIMERO.- INTRODUCCIÓN:.....	5
SEGUNDO.- LA VIGENTE DELIMITACION DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE BARCELONA Y SU ZONIFICACIÓN.....	11
TERCERO.- LA ZONA DE SERVICIO QUE SE PROPONE: LOS ESPACIOS DE TIERRA	19
I.- Introducción:	19
II.- Justificación de la afectación de los terrenos necesarios para la ejecución de las obras de acceso al Puerto de Barcelona, el cierre del anillo ferroviario y la totalidad de la TIPdB:.....	21
CUARTO.- ALCANCE Y CONTENIDO DE LA PROPUESTA DE DEUP DESDE LA VERTIENTE DE LA DELIMITACIÓN DE LOS ESPACIOS DE TIERRA NECESARIOS PARA EL DESARROLLO DE LOS USOS PORTUARIOS. SU JUSTIFICACIÓN:.....	32
I.- Introducción:	32
II.- Modificaciones 1 y 2:.....	33
III.- Modificación 3:	36
IV.- Modificaciones 4 y 5:	37
V.- Modificación 6:.....	39
VI.- Modificación 7:.....	40
VII.- Modificación 8:.....	44
QUINTO.- DELIMITACIÓN DE LOS ESPACIOS DE AGUA NECESARIOS PARA EL DESARROLLO DE LOS USOS PORTUARIOS:.....	46
SEXTO.- ASIGNACIÓN DE USOS:.....	51
I.- Introducción:	51
II.- Adaptación:.....	53
III.- Modificación :.....	53
IV.- Usos Puerto de Barcelona resultante:.....	58
SEPTIMO .- ESPACIOS NECESARIOS PARA QUE LOS ÓRGANOS DE LAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS PUEDAN EJERCER SUS COMPETENCIAS:	60

PLANOS**PLANOS DE INFORMACION**

10. Emplazamiento
11. Zona de servicio terrestre y marítima vigente
12. Clasificación de los espacios portuarios vigente
13. Usos vigentes en el Puerto Comercial
14. Puerto ciudadano vigente: Port Vell
15. Puerto Ciudadano vigente: Bocana Norte
16. Puerto Logístico vigente
17. Diferencias de terreno Puep 1999 vs. Situación actual
18. Plano detalle modificaciones
 - 18.1. Detalle modificación edificios C/ Escar
 - 18.2. Detalle modificación edificios C/ Josep Carner
 - 18.3. Detalle modificación zona colindante con C/A y Puerta 30
 - 18.4. Detalle modificación zona situada entre C/3 Y C/4
 - 18.5. Detalle modificación zona colindante con C/4 y C/Z
 - 18.6. Detalle modificación zona colindante C/A. Cocheras línea 9 metro
 - 18.7. Detalle modificación antiguo cauce Rio Llobregat
 - 18.8. Detalle modificación zona colindante con nuevo cauce Rio Llobregat
 - 18.9. Detalle modificación zona de servicio marítima
19. Cambio de usos Puerto Ciudadano: Zona Bocana Norte
110. Edificios cedidos a Administraciones Públicas y Cuerpos de Seguridad del Estado
111. Información de Planificación Urbanística vigente
112. Línea del deslinde del dominio público marítimo-terrestre
113. Detalle de la delimitación de la zona marítima propuesta
114. Detalle zona operativa pasajeros
115. Detalle uso preferente pasaje en régimen de crucero turístico



PLANOS DE ORDENACION

O1. Delimitación de la zona de servicio terrestre y marítima propuesta.

O1.1. Plano parcelario de la delimitación de la zona terrestre

O1.1.1. a O1.1.21. Detalle de la delimitación de la zona terrestre propuesta

O2. Usos de los espacios portuarios propuesta

O2.1. Usos de los espacios portuarios: Detalle Puerto Ciudadano

O2.2. Usos de los espacios portuarios: Detalle Puerto Comercial

ANEJOS

- Anejo 1: Protocolo de colaboración para el impulso y consecución del nuevo acceso ferroviario al Puerto de Barcelona
- Anejo 2: Referencias catastrales superficies modificadas.
- Anejo 3: Relación de bienes y derechos afectados

PRIMERO.- INTRODUCCIÓN:

I.- De conformidad con el artículo 69 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, en adelante TRLPEMM, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, la zona de servicio de los puertos de titularidad estatal están conformados por los espacios de tierra y de agua necesarios para el desarrollo de los usos portuarios, que define el artículo 72.1 de dicho TRLPEMM, así como los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo de la actividad portuaria, y aquéllos que puedan vincularse a la interacción puerto-ciudad.

Este conjunto de espacios ha de definirse en un documento que el TRLPEMM denomina Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios (DEUP), que ha de proponer cada Autoridad Portuaria y aprueba el Ministerio de Fomento.

Dos son los objetivos a conseguir por la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios: por un lado, la delimitación de la zona de servicio del puerto con la consiguiente afectación al dominio público portuario estatal de los bienes integrados en aquélla y, por otro, la ordenación portuaria, desde el punto de vista de la explotación del puerto de que se trate, que no urbanística, de la zona de servicio mediante la asignación justificada de usos a los distintos ámbitos del puerto, de acuerdo con lo que prevé el artículo 72 del TRLEMM.

II.- No es menos cierto que la función de la DEUP había venido siendo desarrollado 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).

En este sentido, la Disposición Transitoria Sexta del TRLPEMM dispone en su primer apartado que *los Planes de Utilización de los Espacios Portuarios aprobados con anterioridad a la entrada en vigor de la Ley 33/2010, de 5 de agosto, mantendrán su vigencia y surtirán todos los efectos previstos en la presente ley para la Orden*

Ministerial de Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios. No obstante lo anterior, cuando se proceda a su primera modificación tras la entrada en vigor de la citada Ley 33/2010, los planes deberán adaptarse a lo dispuesto en los artículos 69 y 70 de esta ley.

En definitiva, los Planes de Utilización de los Espacios Portuarios aprobados con anterioridad a la Ley 33/2010 mantienen su vigencia y producen los mismos efectos que la DEUP, sin perjuicio de que cuando se proceda a la primera modificación del PUEP desde la entrada en vigor de la citada Ley 33/2010, dichos planes deban necesariamente adaptarse a lo dispuesto para la DEUP en la normativa portuaria; de esta manera, el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del Puerto de Barcelona cuando ello suceda deberá transformarse en una Delimitación de los Espacios Portuarios del Puerto de Barcelona.

III.- La vigente delimitación de la zona de servicio del Puerto de Barcelona y correlativa asignación de usos a efectos de la explotación portuaria se encuentra recogida en el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del Puerto de Barcelona (PUEP), aprobado al amparo del art. 15 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante mediante la Orden Ministerial del Ministerio de Fomento de 30 de diciembre de 1999 (BOE nº 12 de 14 Enero de 2000), modificada mediante las Órdenes Ministeriales de 15 de marzo de 2001 (BOE nº 77 del 30 de marzo de 2001) y de 19 de abril de 2005 (BOE nº 109 de 7 de Mayo de 2005).

IV.- En el año 2003, la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB) redactó el Plan Director Ferroviario del Puerto de Barcelona en el que, principalmente, se planificaban 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, a su vez, 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.

Posteriormente, al objeto de determinar con mayor detalle la terminal ferroviaria antes descrita, en marzo de 2011 la APB redactó el proyecto básico de la Terminal Intermodal Port de Barcelona (TIPdB,) cuya implantación se desarrollaría, casi en su totalidad, en los terrenos ocupados por el antiguo cauce del río Llobregat, desde el puente de Mercabarna hasta la antigua desembocadura, en el que nuevamente se preveía la ejecución de un anillo ferroviario que conectaría todas las terminales ferroviarias de la zona de ampliación y que, en parte, dicho anillo discurría por el antiguo cauce del río Llobregat.

Por lo que se refiere a la ejecución del anillo ferroviario y a su conexión a la red general, en fecha 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.

V.- Es en este marco, en el que la Autoridad Portuaria de Barcelona ha proyectado la modificación de la zona de servicio del Puerto de Barcelona, principalmente, al objeto de incorporar los terrenos necesarios afectados por los nuevos accesos, cuya construcción y posterior gestión corresponde a la Autoridad Portuaria, así como aquellos terrenos situados en el antiguo cauce del río Llobregat, todavía no incorporados al dominio público portuario, que permitirán el pleno desarrollo de la TIPdB y el cierre del anillo ferroviario pues se tratan, todos ellos, de terrenos ajenos hasta ahora al dominio público portuario.

No hay duda de que este cambio ha de caracterizarse como significativo y obliga por ello a la redacción de la DEUP del Puerto de Barcelona, que concreta en este aspecto su objetivo primordial, pero que obliga necesariamente a adaptar el vigente PUEP a las exigencias de la normativa portuaria para la DEUP (arts. 69, 70 y demás concordantes del TRLPEMM) y que se aprovechará para llevar a término otros ajustes en el vigente PUEP de carácter menor. Ello no obstante ha de insistirse en que, al margen de dicha nueva incorporación de terrenos, la DEUP que se promueve recoge las determinaciones del PUEP de 1999 y sus modificaciones posteriores.

Todo ello sin perjuicio de que la DEUP deba seguir las determinaciones del artículo 69 del TRLPEMM y así recoger la delimitación resultante de la zona de servicio del Puerto de Barcelona y la asignación de usos a las diferentes zonas en que se divida el puerto a efectos de su explotación.

VI.- En este contexto, el objeto del presente documento es proponer la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios como una modificación y adaptación del Plan de Utilización de los Espacios Portuarios (PUEP) del Puerto de Barcelona, aprobado por Orden del Ministerio de Fomento del 30 de diciembre de 1999, con los siguientes objetivos:

- (i) Incorporar los espacios de tierra necesarios para permitir la ejecución de los accesos terrestres al Puerto de Barcelona en aquella parte que ha de ser gestionada por la Autoridad Portuaria de Barcelona, así como incorporar los terrenos del antiguo cauce del río Llobregat que permitan el desarrollo completo de la TIPdB y el cierre del anillo ferroviario que tiene que interconectar las distintas terminales ferroviarias de carga/descarga y de recepción/expedición en la zona de ampliación del Puerto de Barcelona.
- (ii) Constatar las ampliaciones de infraestructuras e instalaciones que se han producido desde la aprobación del PUEP, siempre dentro del perímetro de la zona de servicio, y, por tanto, formalizar su incorporación al espacio de tierra del Puerto de Barcelona.

(iii) Llevar a término las modificaciones menores que se indicarán de concretos espacios de tierra que dejarán de formar parte de la zona de servicio del Puerto de Barcelona, o bien que se incorporarán a dicha zona de servicio.

(iv) Ajustar el límite sudeste del Puerto Logístico (2ª Fase o ZAL-Prat) en relación al Puerto Comercial, en el término municipal del Prat de Llobregat. El vigente PUEP fija el límite sudeste de la ZAL-Prat con referencia a la calle 121 del Polígono Pratense, cuando las necesidades del Muelle Prat (terminal de contenedores), ha determinado que esa línea deba ser paralela al cantil del Muelle Prat por razón de la propia operativa de la terminal.

(v) Adaptar los usos establecidos en el PUEP a los que prevé el art. 72.1 del TRLPEMM, incorporando alguna modificación menor consecuencia de ajustar los usos a la realidad portuaria actual, sin que ello suponga una modificación substancial propiamente dicha de los usos previstos en el PUEP.

(vi) Superar la discordancia menor que existe en el PUEP, en concreto en una pastilla de unos 7.500 m² del ámbito de la Nueva Bocana del Puerto Ciudadano, y el Plan especial de la Nova Bocana del Puerto de Barcelona, que puede afectar negativamente al desarrollo de proyectos en dicha zona, al permitir el Plan urbanístico el uso de equipamiento y caracterizar el PUEP dicha superficie como Puerto Comercial, cuando por su proximidad a la Ciudad son los usos de interacción puerto-ciudad los que deben prevalecer. Paralelamente una superficie análoga se caracterizará como uso portuario comercial.

(vii) Destinar la totalidad del cauce antiguo del río Llobregat, zonificado por el PUEP como Puerto Logístico, a Puerto Comercial para permitir así el futuro desarrollo de la TIPdB y el cierre del anillo ferroviario.

(viii) Delimitar el espacio de agua que ha de integrar la zona de servicio, modificando la zona II exterior con el fin de ajustar la proyección de la

perpendicular al límite terrestre de la zona de servicio, en coherencia con la normativa portuaria de aplicación.

(ix) Y finalmente identificar los 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 y aquellas otras que resulten precisas.

VII.- El plan de trabajo o metodología al efecto de los objetivos propuestos pasa por exponer la vigente delimitación de la zona de servicio del Puerto de Barcelona y su zonificación, para a continuación desarrollar y justificar las modificaciones que se proponen y, como conclusión las superficies y zonificación resultantes.

VII.- El presente documento se encuentra integrado a ese objeto por los siguientes documentos y anejos:

- (i) Memoria.
- (ii) Planos de Información (PI).
- (iii) Planos de Ordenación (PO).
- (iv) Anejos.

CONCUERDA FIELMENTE CON EL ORIGINAL
 QUE TENGO A LA VISTA
 El Subdirector General de Legislación



SEGUNDO.- LA VIGENTE DELIMITACION DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE BARCELONA Y SU ZONIFICACIÓN.

I.- Como ya ha quedado dicho, la actual zona de servicio del Puerto de Barcelona es la que resulta del Plan de Utilización de los Espacios Portuarios aprobado por Orden del Ministerio de Fomento del 30 de diciembre de 1999, modificada mediante Órdenes Ministeriales de 15 de marzo de 2001 y de 19 de abril de 2005.

El plano I1 reproduce la zona de servicio aprobada en su vigente delimitación, tanto por lo que se refiere a los espacios de tierra, como a la correlativa superficie de agua (Zonas I y II).

II.- El PUEP vigente distingue dentro de la zona de servicio tres áreas a efectos de la explotación portuaria (plano I2), que denomina:

- (i) Puerto Comercial;
- (ii) Puerto Ciudadano, y
- (iii) Puerto Logístico

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.

Por otro lado cabe señalar que las áreas antes mencionadas han sido desarrolladas, total o parcialmente, mediante Planes Especiales tal y como se indica en los siguientes apartados. A modo resumen en el plano I11 se detalla cual es la planificación urbanística vigente.

III.- En lo que respecta al Puerto Comercial, el vigente PUEP delimita este ámbito por referencia a los límites del Puerto Ciudadano y del Puerto Logístico o Zona de Actividades logísticas (ZAL), por la propia línea divisoria del sistema portuario o límite de la zona de servicio y el mar Mediterráneo. Los usos que contempla el PUEP son fiel reflejo de las previsiones de la normativa portuaria y del propio PGM, que reproduce, señalando el PUEP, además, que las operaciones portuarias generales pueden ser desarrolladas en terminales especiales de los tipos siguientes:

- 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, el PUEP distingue los siguientes dos subámbitos a efectos de usos: la Zona de Actividad Portuaria General y la Zona de Actividades Portuarias Complementarias. Los usos y actividades a que se acaba de hacer referencia aparecen delimitados en el plano I3.

El primero de ellos, la Zona de Actividad Portuaria General, se encuentra destinada a las operaciones portuarias generales relacionadas con la estiba, desestiba, carga, descarga y almacenamiento de mercancías y/o al 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.

El Puerto Comercial 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.

Ha de señalarse así, en primer lugar, el Plan Especial de ampliación del Sector 8 del Puerto de Barcelona (Muelle de la Energía). Dicho Plan Especial se limita a la configuración de parcelas y al diseño de la urbanización. Este Plan Especial fue 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).

En segundo lugar, ha de hacerse referencia al 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.

En coherencia con cuanto se ha expuesto el uso predominante en este ámbito es el industrial portuario y el aprovechamiento edificatorio el del PGM¹.

¹ Los parámetros urbanísticos más relevantes (usos y edificabilidad) son los que seguidamente se indican:

(i) Usos: dentro del área portuaria (art. 177 PGM), o espacio delimitado como puerto, se admiten los usos de industria y almacenes, y los demás directamente relacionados con las funciones del puerto, respecto al transporte, almacenaje y distribución. El destino del entorno portuario (art. 178 PGM) es la ubicación de actividades relacionadas con el puerto. En el entorno portuario se admiten los usos industriales de oficinas y de comercio inmediatamente relacionados con la actividad portuaria; se excluye cualquier otro uso distinto del anterior.

(ii) Condiciones de edificabilidad: se fijan las siguientes determinaciones (art. 179 PGM):

a) Edificabilidad zonal bruta: 0,70 m²/m²s (cero setenta metros cuadrados de techo por metro cuadrado de suelo), y

b) Ocupación máxima sobre parcela de las delimitadas por el Plan Especial de desarrollo, setenta por ciento (70 por 100).

IV.- En lo que respecta al Puerto Ciudadano definido por el vigente PUEP, que se refleja en los planos I4 e I5 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. El PUEP establece que 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.

Desde la vertiente urbanística, el Port Vell se encuentra ordenado mediante el 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:

- (i) 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).
- (ii) 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).
- (iv) Modificación del Plan Especial del Port Vell para ajustar los parámetros de ordenación del Muelle de Pescadores (ámbito X), aprobado definitivamente

CONCUERDA FIELMENTE CON EL ORIGINAL
QUE TENGO A LA VISTA
El Subdirector General de Legislación



por el Ayuntamiento de Barcelona el 25 de marzo de 2011 (BOPB de 02-05-2011), y

(v) 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.

El Plan Especial del Port Vell delimita para su ejecución once ámbitos de actuación, en donde ha de destacarse el Ámbito VIII (Muelle Nuevo), que a pesar de su inclusión como Puerto Ciudadano en el PUEP, alberga usos propios del Puerto Comercial; así como el Ámbito X (Muelle de Pescadores) en lo que se refiere a la zona destinada a usos pesqueros y portuarios por el Plan

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; el PUEP vigente delimita esta zona por referencia al plano I5 al tratarse de una obra en aquél momento en ejecución, que en su configuración final ha tenido modificaciones que este documento recoge. Se señala en el PUEP que 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.*

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 302, 18-12-2001) y modificado en fechas 21 de julio de 2006 (BOP 212, 05-09-2006) y 25 de marzo de 2011 (BOPB 02-05-2011).

Los usos más relevantes que contempla, muy similares a los del Port Vell, son el hotelero, oficinas, industrial, cultural, comercial y los náutico-deportivos (marina).

V.- El Puerto Logístico (o Zona de Actividades Logísticas, en acrónimo ZAL) comprende aquella parte del puerto dedicada especialmente a centro de distribución intermodal de mercancías especializado en el tratamiento logístico del tráfico marítimo, en la que el PUEP distingue dos fases a efectos de su desarrollo (el plano I6 refleja dicha delimitación).

(i) *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.*

(ii) *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.

Señala el vigente PUEP que *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.*

La ordenación urbanística del Puerto Logístico se encuentra plasmada en el 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, en lo que respecta al término municipal de Barcelona, por la 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 30 de octubre de 2008 (BOP 278, 19-11-2008).

Y en cuanto al término municipal del Prat de Llobregat, el Plan Especial se ha visto modificado dos veces mediante las Modificaciones "1" y "2", aprobadas definitivamente por la Comissió d'Urbanisme de Barcelona en fecha 14 de julio de 2004 (DOGC 4236, d'11-10-2004) y por el Conseller de Política Territorial i Obres Públiques en fecha 16 de noviembre de 2010 (DOGC 5767 01-12-2010).

Por lo que respecta a los usos, esencialmente el Plan Especial de la Zona de Actividades logísticas distingue las siguientes zonas con los usos y aprovechamientos que se indican:

- (i) Zona de Servicios Generales: oficinas y complementarios (hotelero, comercial y restauración); en este ámbito la ocupación máxima es del 0,60 m²/m²s (cero sesenta metros cuadrados de techo por metro cuadrado de suelo).
- (ii) Zona de Servicios al Vehículo: talleres de reparación, estación de servicio (gasolinera), aparcamiento y limpieza de vehículo; en este ámbito la ocupación máxima es del 0,10 m²/m²s (cero diez metros cuadrados de techo por metro cuadrado de suelo).
- (iii) Zona Logística: almacenamiento y distribución vinculados a la actividad portuaria, así como actividades industriales ligeras asociadas al proceso logístico, y de oficinas complementarias de la actividad logística (hasta un 15%).
- (iv) Zona de Servicios Mixtos: además de los propios de la Zona Logística, se admiten los usos comerciales y también de atención al vehículo.
- (v) Zona de Servicios Técnicos (subestación de transformación eléctrica).
- (vi) Equipamientos al servicio del ámbito.

VI.- Finalmente la superficie de agua incluida en la zona de servicio queda definida en el PUEP con la siguiente Zonificación marítima:

- (i) ZONA I: o interior de las aguas portuarias, que abarca las incluidas dentro de los diques de abrigo.
- (ii) ZONA II: o exterior de las aguas portuarias, que abarca las zonas de entrada, maniobra y posible fondeo, subsidiarias del puerto y sujetas a control tarifario, la cual está delimitada de la siguiente forma: franja paralela a dos

CONCUERDA FIDELMENTE CON EL ORIGINAL
 FINE TINGO A LA VISTA
 El Subdirector General de Legislación

millas a la línea de costa entre el eje de aliviadero de la calle Ginebra situado al norte del puerto y el eje del cauce del río Llobregat una vez desviado.

En consecuencia, en este momento el desglose vigente de la lámina de agua se recoge en el plano nº I1.

Señalándose, finalmente, que *la superficie de aguas de la zona I y las líneas imaginarias que dividen ambas zonas de aguas se adecúan en la forma que previene el artículo 15.7 de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (Real Decreto Legislativo 2/2011), a medida que se construyan nuevas obras e infraestructura de abrigo.*

TERCERO.- LA ZONA DE SERVICIO QUE SE PROPONE: LOS ESPACIOS DE TIERRA

I.- Introducción:

De conformidad con cuanto se ha expuesto, los espacios de tierra que han de integrar la zona de servicio son los definidos por el PUEP aprobado en la Orden Ministerial de 30 de diciembre de 1999 y sus sucesivas modificaciones, manteniendo en cualquier caso los enclaves existentes, aunque con un cambio muy sustantivo consistente en la inclusión en esta zona de servicio de los terrenos necesarios para permitir la ejecución de los accesos terrestres al Puerto de Barcelona, en aquella parte que ha de ser gestionada por la Autoridad Portuaria de Barcelona, así como aquellos terrenos necesarios para el pleno desarrollo de la TIPdB y el cierre del anillo ferroviario, junto con otras alteraciones de menor calado, casi diríamos que de carácter técnico, pues persiguen adecuar la zona de servicio a la realidad existente o dar cumplimiento a la normativa de aplicación.

Se incorporan así estos terrenos precisos para permitir, tal y como se ha dicho, los accesos al Puerto de Barcelona el pleno desarrollo de la TIPdB y el cierre del anillo ferroviario y se persigue con la aprobación de esta DEUP facilitar su adquisición por la Autoridad Portuaria de Barcelona, mediante el ejercicio de la

potestad expropiatoria que corresponde a la Administración General del Estado (art. 72.5 del TRLPEMM).

Los espacios de tierra del Puerto de Barcelona tienen en el momento presente una superficie de 10.813.590 m² (1.081 Ha). El proyecto de la DEUP propone una ampliación de esta superficie hasta alcanzar los 11.089.532 m² (1.109 Ha)

La foto aérea que sigue recoge la delimitación de la zona de servicio portuaria actual (línea azul), así como las superficies que se propone modificar. La definición concreta de estas áreas se recoge en los planos I8 (del I8.1 al I8.8) que se adjuntan, los cuales se referencian en coordenadas UTM.



Figura 1: Foto aérea con el nuevo límite de la zona de servicio (línea amarilla), el límite actual (línea azul), las superficies que se incorporan (área rosa) y las superficies que se desafectan (área verde)

II.- Justificación de la afectación de los terrenos necesarios para la ejecución de las obras de acceso al Puerto de Barcelona, el cierre del anillo ferroviario y la totalidad de la TIPdB:

La justificación para la inclusión de los terrenos que han de garantizar la ejecución de las obras de acceso al Puerto de Barcelona en aquella parte que gestionará la Autoridad Portuaria de Barcelona viene dada por el protocolo de colaboración para el impulso y consecución del nuevo acceso ferroviario al puerto de Barcelona suscrito el 4 de septiembre de 2013 entre el Ministerio de Fomento, el Departament de Territori i Sostenibilitat 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 y por la necesidad del cierre del anillo ferroviario para una normal explotación ferroviaria aguas abajo del P.K. 3+830, así como para el desarrollo completo de la TIPdB. El citado protocolo se incorpora como Anejo 1 de la DEUP.

Conviene entonces transcribir dicho protocolo, en la parte que resulte necesaria, en tanto que justificación de la propuesta que se hace en esta DEUP:

EXPONEN

Primero.- El Ministerio de Fomento en el marco del Plan Estratégico de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (PITVI) ha apostado decididamente por la revitalización y mejora del sistema de transportes de España. Uno de los aspectos primordiales es el impulso del transporte de mercancías por ferrocarril, mejorando los accesos a los centros de carga, entre los que se encuentra el Puerto de Barcelona como uno de los principales nodos de entrada/salida de mercancías en España.

Segundo.- En la actualidad la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (en adelante ADIF) administra una red ferroviaria que da acceso al citado puerto. Dispone de la terminal de Can Tunis a la que se accede desde el resto de la Red Ferroviaria de Interés General del Estado (en adelante RFIGE)

a través del denominado ramal del Llobregat, que con origen en el nudo de Castellbisball-Papiol define un corredor de doble vía y ancho mixto (estándar e ibérico), dotado de electrificación a 3 KV de corriente continua, de uso exclusivo para tráfico de mercancías.

Tercero.- La ley del Parlament de Catalunya 4/2006, de 31 de marzo, ferroviaria, define en su artículo 4 el Sistema Ferroviario de Catalunya y las infraestructuras y los servicios de transporte que lo integran. En el marco de dicho Sistema Ferroviario, la Generalitat de Catalunya dispone de una red ferroviaria propia, administrada y explotada por Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (en adelante FGC), que incluye un ramal de acceso al puerto de Barcelona conformado por un corredor de vía única de ancho métrico sin electrificar, de uso exclusivo para tráfico de mercancías, el cual discurre por la ribera norte del cauce del río Llobregat, discurrendo más adelante paralelo al antiguo cauce del río, y conectando con la infraestructura ferroviaria del interior del Puerto en el vial de circunvalación en su tramo IV.

Cuarto.- Por otro lado, la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, atribuye a la Autoridad Portuaria determinadas funciones propias del administrador de infraestructuras respecto de las infraestructuras ferroviarias existentes en el puerto e incorpora a la RFIGE la red ferroviaria existente en el puerto. Concretamente, corresponde a la Autoridad Portuaria de Barcelona (en adelante APB) la administración de la red ferroviaria de su titularidad, que integra las diferentes terminales del puerto y se conecta con el resto de la RFIGE administrada por ADIF, en particular con la citada terminal de Can Tunis.

Quinto.- La APB ha puesto en marcha a lo largo de los últimos años un ambicioso plan de expansión de sus instalaciones en la zona Sur del puerto, lo que ha supuesto la generación de una nueva dársena cuya primera terminal portuaria (muelle Prat) se encuentra concesionada y se ha puesto en servicio recientemente. Este esfuerzo inversor debe complementarse con la dotación de una adecuada accesibilidad terrestre, ferroviaria y viaria, a las nuevas instalaciones, de tal manera que el servicio global a la cadena de transporte se preste de un modo eficiente.

CONCUERDA FIELMENTE CON EL ORIGINAL
QUE TENGO A LA VISTA
El Subdirector General de Legislación

...

Octavo.- El Ministerio de Fomento redactó y aprobó con fecha 22 de octubre de 2007 (BOE 24/10/2007) el "Estudio informativo del proyecto de los nuevos accesos sur, ferroviario y viario, al puerto de Barcelona-. La solución para el acceso ferroviario del Estudio Informativo aprobado se componía de una doble vía electrificada a 3 KV (adaptable a 25 KV) en ancho mixto (estándar internacional e ibérico), para tráfico exclusivo de mercancías, que partía desde una bifurcación en el ramal Ferroviario del Llobregat, al sur del nudo de Bellvitge. Discurría en falso túnel en su primer tramo, en una longitud de 1,6 Km., cruzando bajo la líneas de alta velocidad Madrid-Barcelona y convencional, por la margen izquierda del río, y pasando bajo la carretera avenida Onze de Setembre de acceso a Mercabama desde el Prat de Llobregat, tras lo cual pasaba a discurrir en superficie, ...

Por otro lado, el Ministerio de Fomento ha redactado y sometido a los procedimientos de información pública y audiencia a las administraciones, el Estudio informativo del cierre del anillo ferroviario del nuevo acceso sur al puerto de Barcelona-, que define una actuación complementaria a las incluidas en el estudio informativo del año 2007, consistente en un ramal de conexión entre los trazados ferroviarios que se bifurcarán en el ámbito donde divergen el antiguo y nuevo cauce del río Llobregat, lo cual conferirá al bucle ferroviario una mayor funcionalidad al permitir el movimiento circular en todo su recorrido.

Debido a las restricciones presupuestarias que impone la coyuntura económica actual, el Ministerio de Fomento, conjuntamente con el resto de partes firmantes de este Protocolo viene trabajando en la revisión de la solución del Estudio Informativo, al objeto de encontrar una solución más económica que permita el desarrollo de una alternativa funcionalmente similar a la inicialmente aprobada y que pueda desarrollarse por fases, laminando la inversión.

Como parte de estos trabajos, la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento (DGF) ha elaborado un Estudio funcional del nuevo acceso, coordinado con todas las partes firmantes del presente Protocolo, que establece una programación por fases para la ejecución del nuevo acceso ferroviario en función de los tráfico previstos

y que establece que para cada una de ellas la capacidad del acceso es suficiente para los tráfico esperados (tanto en ancho ibérico, como en estándar internacional y en el ancho métrico de la red de FGC).

La solución objeto del presente Protocolo consiste en una nueva conexión ferroviaria al puerto de Barcelona que partirá del denominado ramal del Llobregat y conectará con la vía existente de FGC, compartiendo su plataforma en un tramo que discurre aproximadamente desde el nuevo acceso viario al municipio de Cornellà de Llobregat desde la Ronda Litoral, recientemente puesto en servicio, hasta pasado el puente de acceso a Mercabama. Tras este último cruce la nueva conexión se separará para dirigirse por la ribera del nuevo cauce hasta conectar con las instalaciones ferroviarias a la nueva terminal del muelle Prat. La solución incluye también la conexión con la terminal ferroviaria de Can Tunis...

Todo este conjunto de actuaciones que comprenden el nuevo acceso se ha dividido en una serie de proyectos para facilitar, precisamente, su desarrollo. A dichos proyectos se hace referencia en la estipulación tercera del presente Protocolo. Así mismo, con el fin de asegurar la viabilidad de todas las actuaciones, se adoptarán las medidas que resulten procedentes para adaptar la planificación ferroviaria y urbanística vigente a las previsiones señaladas en el mismo.

Noveno.- La APB, de acuerdo con Puertos del Estado, está en condiciones de contribuir con recursos propios a la financiación de las obras del presente Protocolo que se desarrollen fuera de la actual zona de servicio portuaria en los términos expuestos más adelante. **Al objeto de que puedan efectuarse las aportaciones de la Autoridad Portuaria, se llevará a cabo la tramitación de la modificación de la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios (en adelante DEUP) y la incorporación al puerto de las áreas donde se desarrollen infraestructuras ferroviarias financiadas por la APB.**

...

Duodécimo.- En consecuencia, el presente Protocolo regula las intenciones y los compromisos de las partes para conseguir, en el menor plazo posible, completar y

aprobar los proyectos que corresponden a la solución del nuevo acceso sur ferroviario al Puerto de Barcelona, licitar y ejecutar las correspondientes obras y suscribir los acuerdos de conexión previstos en la legislación ferroviaria vigente para facilitar la interconexión e interoperabilidad de las redes autonómica y del Estado y para establecer los derechos y obligaciones de los tres administradores afectados (Autoridad Portuaria, ADIF y FGC) en relación con los aspectos operativos de dicha conexión, y concretamente en relación con la gestión de la capacidad, la circulación y la seguridad en el nuevo acceso.

ESTIPULACIONES

PRIMERA.- NATURALEZA Y FINALIDAD DEL PROTOCOLO

El objeto de este Protocolo es fijar intenciones y compromisos de colaboración así como regular las relaciones entre las partes firmantes, con la finalidad de acometer de forma coordinada las actuaciones que permitan en el menor plazo posible poner en servicio el nuevo acceso sur ferroviario al puerto de Barcelona. Concretamente, se describen las siguientes actuaciones:

- *Finalizar y aprobar los proyectos constructivos correspondientes*
- *Licitación y ejecución de las obras*
- *Administrar la nueva infraestructura y conectar las redes ferroviarias que confluyen en la solución (FGC, ADIF y APB) Las acciones previstas en este Protocolo serán concretadas y descritas, en su caso, en Protocolos específicos a los que se hace referencia más adelante.*

Cuando la previsión de demanda, ajustada por los datos de tráfico reales que se produzcan por el nuevo acceso, así lo requiera, se suscribirá un nuevo Protocolo con el fin de coordinar y desarrollar las actuaciones necesarias para atender los tráficos previstos.

SEGUNDA.- OBJETIVOS DE LAS ACTUACIONES PREVISTAS

Los objetivos que se persiguen con las actuaciones previstas son los siguientes:

- *Promover el tráfico de mercancías por ferrocarril dotando de un acceso independiente y con capacidad suficiente a la ampliación sur del puerto de Barcelona.*
- *Mejorar la movilidad del puerto de Barcelona, tanto en sus conexiones con el exterior como en su red interna, ferroviaria y viaria.*
- *Garantizar unas condiciones de explotación equivalentes a las actuales en la línea de FGC, de tal forma que las actuaciones que se plantean en el presente Protocolo no*



sean causa, por dicho motivo, en ningún caso de limitaciones o restricciones a la política comercial actual o futura de FGC con respecto a la situación sin proyecto.

TERCERA.- REDACCIÓN Y APROBACIÓN DE LOS PROYECTOS CONSTRUCTIVOS

Tal y como se establece en el punto octavo del expositivo, se viene trabajando en la revisión del proyecto original de nuevo acceso sur ferroviario al puerto de Barcelona con el doble objetivo de abaratar su coste y permitir un desarrollo por fases. Para ello, la DGF ha elaborado en primer lugar un Estudio funcional del nuevo acceso, coordinado con todas las partes firmantes del presente Protocolo, que determina que las actuaciones disponen de capacidad suficiente para los tráficos esperados a corto y medio plazo. El cambio fundamental que introduce la nueva solución es que se aprovecha el corredor de vía única de FGC, partiendo del entorno del nuevo enlace de Cornellà de Llobregat hasta alcanzar el puente de acceso a Mercabarna, adaptando la vía existente al tráfico de circulaciones de ancho Ibérico y estándar europeo, además del métrico actual, y dotando al corredor de electrificación a 3 KV en corriente continua.

La solución adoptada se ha diseñado de manera compatible con una ampliación posterior de las instalaciones, que se llevará a cabo cuando así lo determine la evolución del tráfico. Los análisis realizados que aseguran esta compatibilidad se remitirán a las partes firmantes del presente Protocolo...

En todo caso se coordinarán en el ámbito del Ministerio de Fomento los diseños del acceso ferroviario y del acceso por carretera, al objeto de garantizar que el proyecto del nuevo acceso sur viario al Puerto de Barcelona, que tiene en redacción la Dirección General de Carreteras, no interfiere con una futura solución que se proponga para el acceso sur ferroviario.

Por tanto, se abandona la propuesta de trazado en falso túnel, lo que conlleva un menor impacto de las obras y una mayor economía en la inversión. En relación con la conexión con Can Tunis, el trazado es coincidente en planta con el planteado en el

Estudio Informativo de 2007, pero discurriendo en superficie, e incorpora las actuaciones necesarias en la cabecera de la terminal de Can Tunis que permitirán conectar el citado ramal con la infraestructura actualmente existente en ancho estándar (UIC) en la citada terminal.

Al igual que en la infraestructura descrita en el Estudio Informativo, se prevé la electrificación de la vía a 3 kV adaptable en el futuro a 25 kV. Como ya se ha mencionado. Se adapta la vía única de FGC a las nuevas condiciones de explotación con un uso compartido de la plataforma por los tres anchos en los que se debe operar: ibérico y estándar europeo para el nuevo acceso hasta la ampliación sur del puerto de Barcelona, y métrico para el mantenimiento de las condiciones de explotación actuales y futuras de FGC.

La conexión entre el Ramal del Llobregat y la vía de FGC se realiza mediante una vía intermedia, denominada vía de eficacia, de ancho mixto (estándar europeo e ibérico) al igual que el Ramal. Esta vía de eficacia, con una longitud de 1,3 km, permite el estacionamiento o apartado de un tren mientras otro está realizando un recorrido de paso, todo ello apto para trenes de 750 m. Una vez superada la carretera de acceso a Mercabarna la línea se bifurca, abandonando los 3 anchos; la vía que se encamina por el nuevo cauce del Llobregat hacia la zona portuaria y el anillo será de ancho mixto (estándar europeo e ibérico), y la que continúa por la vía actual de FGC mantendrá tan sólo el ancho métrico. El trazado del anillo que se encamina hacia el puerto retoma la traza definida en el Estudio Informativo y no la abandona hasta el final de la actuación.

El conjunto de las actuaciones incluidas en el presente Protocolo son:

1. Acceso ferroviario en vía única a través de la plataforma de FGC, desde la conexión con la Red Ferroviaria de Interés General actual, **hasta el inicio del anillo ferroviario.**
2. Prolongación del acceso ferroviario al Puerto en vía doble desde el inicio del anillo hasta el límite de la zona de servicio actual del Puerto y vías de apartado.
3. Ramal de conexión del nuevo acceso con Can Tunis oeste.

4. Instalaciones de seguridad y comunicaciones de las nuevas vías para el conjunto de actuaciones, con arreglo a la definición que se realiza más adelante.

5. Subestación de potencia para la electrificación del conjunto de actuaciones previstas en el Protocolo y capacidad de ampliación para futuras ampliaciones. Corresponde al Ministerio de Fomento la redacción y aprobación de los proyectos constructivos 1, 3 y 4. Y a APB la redacción y aprobación de los proyectos 2 y 5. Ambas partes se sujetarán a las normas y procedimientos de redacción y aprobación de proyectos constructivos que les sean de aplicación en cada caso de acuerdo con la legislación vigente.

Con objeto de garantizar la debida coordinación técnica de las partes afectadas en relación con el diseño definitivo que se adopte en los proyectos citados, y en virtud de lo previsto en la cláusula que regula la Comisión de seguimiento de este Protocolo, se constituye un grupo de trabajo para el seguimiento técnico de los proyectos, integrado por representantes de todas las partes firmantes.

Dada la naturaleza del proyecto 4, indivisible y con una incidencia directa en aspectos esenciales del nuevo acceso, tales como la capacidad de infraestructura, la electrificación o el propio modelo de gestión que debe definirse como parte de los acuerdos de conexión entre las redes administradas por FGC, ADIF y la APB, se prestará especial atención a la coordinación en la redacción de este proyecto, con reuniones específicas y multilaterales del grupo de trabajo.

Previamente a su aprobación, tanto el Ministerio de Fomento, como la APB remitirán a las restantes partes firmantes de este Protocolo los proyectos que hubieren redactado, con objeto de que, en un plazo no superior a un mes estas partes puedan emitir un informe técnico o las observaciones que consideren oportunas, así como convocar, en su caso, una reunión de la Comisión de seguimiento, a fin de analizar las observaciones realizadas y promover, en su caso, una adaptación de los proyectos a las aportaciones de las partes. Las partes se comprometen a organizar las obras del modo más conveniente para hacer posible los incrementos de oferta de circulaciones que puedan producirse en la red FGC durante la fase de ejecución de las mismas.

CUARTA.- DESARROLLO Y FINANCIACIÓN DE LAS OBRAS

La licitación, ejecución y financiación de las obras corresponderá al Ministerio de Fomento y a APB en los términos que ambos acuerden para garantizar la debida coordinación en todo el proceso, celebrando si fuera necesario un Protocolo específico en el que se establezcan, entre otros, los compromisos temporales para la puesta en servicio conjunta del nuevo acceso. En todo caso, dicho acuerdo deberá contemplar, al menos, los siguientes requisitos:

- El Ministerio de Fomento, a través de ADIF, licitará, ejecutará y financiará las obras correspondientes a los proyectos 1, 3 y 4 (éste, cofinanciado por la APB) citados en la cláusula tercera. Por su parte, la APB licitará, ejecutará y financiará las obras correspondientes a los proyectos 2 y 5 y cofinanciará la parte proporcional que corresponda del proyecto 4. Ambas partes se sujetarán a las normas y procedimientos de contratación que les sean de aplicación en cada caso de acuerdo con la legislación vigente.

- **La APB procederá a tramitar una propuesta de modificación del DEUP que incluya como zona de servicio aquellas zonas donde, de acuerdo a este protocolo, deba financiar infraestructuras ferroviarias. La APB procederá en paralelo a la redacción de los proyectos 2 y 5.**

- Para dar cumplimiento a lo previsto en los puntos anteriores, el Ministerio de Fomento y la APB suscribirán un Protocolo de financiación en el que se detallarán, los compromisos financieros de ambas partes.

- El Ministerio de Fomento y la APB velarán en todo momento por que el proceso de licitación y ejecución de las obras esté debidamente coordinado y actuarán entendiendo que los proyectos que cada cual ejecute forman parte de una actuación única desde el punto de vista funcional.

La puesta en servicio de la nueva infraestructura se ajustará, en lo que proceda, al procedimiento previsto para tal fin, en la ley del **Sector Ferroviario**. En lo que se

refiere a las actuaciones que modifiquen o restituyan la titularidad, mantenimiento o explotación actual de la línea de FGC, también se estará a lo dispuesto en la Ley ferroviaria 4/2006 del Parlamento de Catalunya.

Cualquier cambio en la definición de las actuaciones, que modifique significativamente la configuración de la infraestructura resultante, su funcionalidad o su incidencia sobre el servicio ferroviario, deberá ser objeto de un trámite de consulta por el Ministerio de Fomento a las partes directamente afectadas, remitiendo los proyectos modificados o complementarios en que se recojan las actuaciones, de modo que en un plazo no superior a un mes éstas puedan emitir un informe técnico o las observaciones que consideren oportunas.

Al igual que en el caso de los proyectos originales, si los informes no fuesen favorables, se reunirá la Comisión de seguimiento, a fin de analizar las observaciones realizadas y promover, en su caso, una adaptación de los proyectos a las aportaciones de las partes.

En cualquier caso, en la fase de obras de los proyectos, se establecerán los mecanismos de coordinación pertinentes entre el Ministerio de Fomento y FGC, en relación con los diferentes trabajos a acometer que pudieran afectar a la policía, seguridad o explotación ferroviaria de FGC, con objeto de acordar las condiciones asociadas a éstos exigibles en cada caso, como pudiera ser la programación y requerimientos para la ejecución de los trabajos, la ocupación temporal del dominio público u otros permisos y autorizaciones que sean pertinentes.

Así mismo, con objeto de minimizar las afecciones a la explotación de FGC durante la fase de ejecución de las obras, el Ministerio de Fomento se coordinará con FGC en los términos que las citadas partes acuerden. En este sentido los proyectos que se redacten incluirán las correspondientes cláusulas que contemplen las compensaciones al titular de la infraestructura en caso de afección a la explotación ferroviaria.

CUARTO.- ALCANCE Y CONTENIDO DE LA PROPUESTA DE DEUP DESDE LA VERTIENTE DE LA DELIMITACIÓN DE LOS ESPACIOS DE TIERRA NECESARIOS PARA EL DESARROLLO DE LOS USOS PORTUARIOS. SU JUSTIFICACIÓN:

I.- Introducción:

Desde la primera aprobación del PUEP, en el año 1999, hasta la fecha, las alteraciones físicas en la zona de servicios del puerto de Barcelona quedan reflejadas en el plano I7.

Respecto a la alteración de superficie que se propone en el presente DEUP, tomando para ello el actual perímetro del puerto, las modificaciones de superficie supondrán una ampliación de terreno hasta alcanzar una superficie de 11.089.532 m² (1.109 Ha.). Ahora bien, ello no quiere decir que sólo se proponga la incorporación de superficie derivada de los accesos, el cierre del anillo ferroviario y el desarrollo completo de la futura TIPdB, sino que también existirán otras variaciones de superficie (incorporaciones o exclusiones), por cuanto existen otros cambios de menor entidad los cuales se explicitarán seguidamente.

A continuación se comentan en detalle las modificaciones de la DEUP que se propone en relación al PUEP vigente, a cuyo objeto se han escalonado dichas alteraciones de Norte a Sur, según se aprecia en la siguiente figura 2. La delimitación física de estas superficies viene definida por las coordenadas UTM que se establecen en los planos I8.1 al I8.8 que se adjuntan.

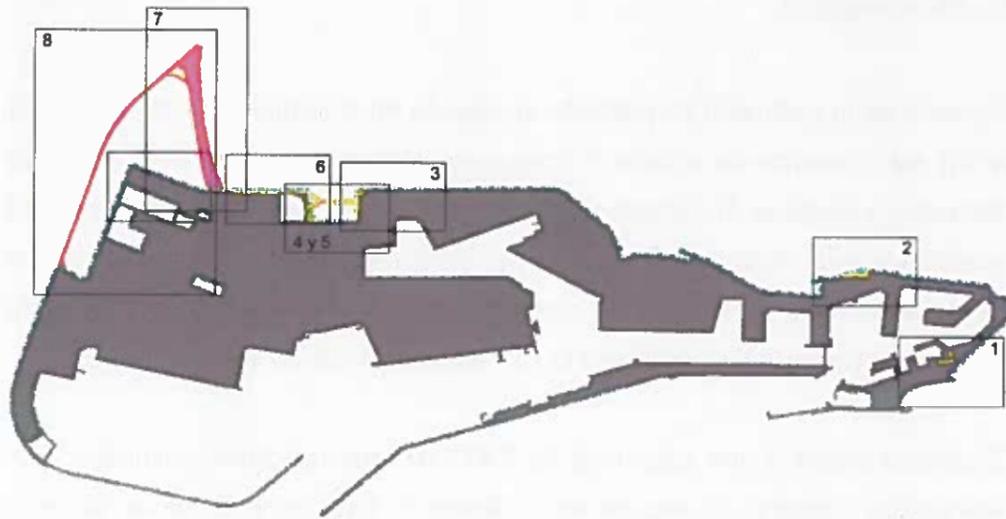


Figura 2: Plano de planta general en el que se detallan gráficamente las modificaciones objeto de la presente DEUP

II.- Modificaciones 1 y 2:

Se trata de cambios de delimitación de unas parcelas edificadas en la vigente zona de servicio portuario (PUEP 2005), radicadas principalmente en la zona del Port Vell, que persiguen la exclusión o desafectación de las mismas según cada caso. A efectos del DEUP, se consideran "parcelas a excluir" aquellas que se incorporaron a la zona de servicio portuaria en algún momento, pero nunca llegaron a adquirir la condición de dominio público por no haber sido expropiadas, por tanto nunca llegaron a ser titularidad de la Autoridad Portuaria de Barcelona. Por otro lado, las parcelas que si fueron expropiadas, recibirán la consideración de "parcelas desafectadas"

Tanto las desafectaciones como las exclusiones, que se proponen, se justifican por tratarse de superficies que albergan edificios destinados a viviendas consolidadas en coherencia con el artículo 72.3 del TRLPEMM.

En concreto, las modificaciones que se presentan afectan principalmente a las superficies que albergan los bloques de viviendas situados en c/ Escar nº 5, 7 y 9 y en la Av. Joan de Borbó nº 78 y 80-84, así como los bloques del Paseo

Josep Carner nº 35-43, 45-49 y 51, cuyas descripciones catastrales se recogen en el Anejo 2, y que se identifican en las siguientes figuras 3 y 4.

De forma resumida y esquemática, se presenta la siguiente tabla adjunta, mediante la cual se pueden diferenciar aquellas superficies que se excluyen de la zona de servicio portuario y cuales quedan desafectadas del dominio público portuario:

Bloque	Número viviendas	Uso	Superficie suelo (m ²)	Consideración	Titularidad
Calle Escar núm 5-7-9	16	Residencial	809 m ²	Exclusión	Privada
Av. Joan de Borbó núm 80-84 (mitad sur)	16	Residencial	1.446 m ²	Exclusión	Privada
Av. Joan de Borbó núm 78 (mitad norte)	-	Oficina	1.456 m ²	Desafectación	Patrimonio APB
Paseo Josep Carner núm 35-43 (50 viviendas)	50	Residencial	14.569 m ²	Desafectación	Patrimonio APB
Paseo Josep Carner núm 45-49 (36 viviendas)	16	Residencial	1.796 m ²	Exclusión	Privada
Paseo Josep Carner núm 51 (Stella Maris)	-	Equipamiento	900,0 m ²	Desafectación	Patrimonio APB

CONCUERDA FIDELMENTE CON EL ORIGINAL
 QUE TENGO A LA VISTA
 El Subdirector General de Legislación



La delimitación física de esta superficie viene definida en las coordenadas UTM que se establecen en los planos I8.1 e I8.2.



Figura 3: Foto aérea con la superficie que se excluye de la zona de servicio (en verde) que incluye las fincas actualmente situadas en la C/ Escar nº 5-7-9 y C/Paseo Joan de Borbó nº 78 y 80-84



Figura 4: Foto aérea con la superficie que se excluye de la zona de servicio (en verde) que incluye las fincas situadas en la C/ Josep Carner nº 35-43, 45-49 y 51

III.- Modificación 3:

Consiste en la exclusión de parte de la rotonda en la confluencia de la C/A con la C/3 del Consorcio de la Zona Franca, a la altura del acceso 30 del Puerto de Barcelona y parte de la calzada de la C/3, exterior al puerto, con la finalidad de hacerla coincidir la zona de servicio con el vallado perimetral existente y en retrotraer el límite de la zona de servicio portuaria al muro existente del límite portuario tanto en la C/3 como en la C/A del Consorcio de la Zona Franca.

El cambio afecta a una superficie de 5.477 m² que quedaría excluida y cuya descripción catastral se recoge en el Anejo 2. Esta zona, a pesar de estar incluida en la zona de servicios del puerto, nunca llegó a ser adquirida por la Autoridad Portuaria de Barcelona, y por tanto, nunca fue incorporada al dominio público portuario.

La delimitación física de esta superficie viene definida en las coordenadas UTM que se establecen en el plano I8.3 de acuerdo con la figura 5 que sigue:



Figura 5: Foto aérea con la superficie que se desafecta de la zona de servicio (en verde) que incluye parte de la calzada de la C/3 y de la rotonda en la confluencia de la C/A con la C/3 en el Consorcio de la Zona Franca.

IV.- Modificaciones 4 y 5:

Otro de los ajustes menores que se plantea consiste en la incorporación de la huella de la plataforma ferroviaria de ancho mixto (ibérico y métrico en un tramo, ibérico e internacional en otro tramo y por último métrico, ibérico e internacional en otro tramo) que atraviesa la parcela sita en la Zona Franca de Barcelona, sector M, calle Z nº 23-27, con una superficie de 4.925 m² cuya descripción catastral se recoge en el Anejo 2. La presente modificación se delimita en el plano nº 18.4 en coordenadas U.T.M, así como en la siguiente figura 5. Los motivos que justifican la incorporación de esta parcela a la zona de servicios del puerto, son los siguientes:

- Por un lado, esta parcela permite la implantación de unas conexiones ferroviarias provisionales en ancho mixto (internacional e ibérico), a la zona Sur del puerto de Barcelona, con el fin de dar servicio a corto plazo a la nueva terminal BEST del muelle Prat en ancho internacional. Cabe destacar que esta solución de acceso principal a la terminal BEST es temporal, pendiente de la ejecución definitiva de los nuevos accesos sur, ferroviario y viario, al puerto de Barcelona.

La ejecución de las obras para permitir este acceso ferroviario provisional ya han sido ejecutadas por esta Autoridad Portuaria de Barcelona y puestas en servicio el pasado 19 de septiembre de 2012, en ejecución del Acta suscrita el 13 de julio de 2011 entre el Ministerio de Fomento, ADIF, la Generalitat de Catalunya, FGC, el Ayuntamiento de Barcelona, la APB y el Consorcio de la Zona Franca de Barcelona.

- Por otro lado gestionar de un modo único por parte de la Autoridad Portuaria de Barcelona, tanto desde el punto de vista de operaciones y seguridad, como desde el punto de vista de mantenimiento, toda la red ferroviaria en la que confluyan distintos anchos de vía sobre una misma plataforma.

- Por último, en un futuro, cuando se realicen los nuevos accesos sur ferroviario y viario, esta superficie seguirá siendo necesaria y operativa, ya que a través de la misma se realizará la interconexión de la red ferroviaria existente en la zona norte del puerto, con la existente en la zona sur, sin tener que pasar por la terminal ferroviaria de Can Tunis perteneciente al ADIF la cual se ubica fuera de la zona de servicios del puerto de Barcelona.

En esta misma zona, se propone la exclusión de un espacio que se superponía sobre dicha parcela, de 9.726 m² de superficie, la cual posee una geometría ligeramente triangular, cuya descripción catastral se recoge en el Anejo 2. Esta zona, a pesar de estar incluida en la zona de servicios del puerto, nunca llegó a ser adquirida por la Autoridad Portuaria de Barcelona, es decir, nunca fue incorporada al dominio público portuario, quedando patente su falta de utilidad para el desarrollo de la actividad portuaria. La presente modificación se delimita en el plano nº 18.5 en coordenadas U.T.M, así como en la siguiente figura 6.



Figura 6: Foto aérea con la superficie que se desafecta de la zona de servicio (en verde) que incluye parte de una parcela situada entre la C/4 y la C/Z del Consorcio de la Zona Franca y superficie que se incorpora (color rosa) situada entre la C/3 y la C/4 que incluye la plataforma ferroviaria con anchos ibérico/métrico, ibérico/internacional e ibérico/métrico/internacional.

CONCUERDA FIELMENTE CON EL ORIGINAL
 QUE TENGO A LA VISTA
 El Subdirector General de Legislación

V.- Modificación 6:

El último de los ajustes que se propone entre los que pueden caracterizarse como menor o de carácter puramente operativo, consiste en la exclusión de la superficie actual ocupada por las cocheras de metro de TMB, junto al lado mar de la C/A del Consorcio de la Zona Franca, con una superficie de 21.690 m² cuya descripción catastral se recoge en el Anejo 2. Al igual que en el caso anterior, esta superficie, afectada por la ampliación de la zona de servicio de 20 de marzo de 1974, nunca fue incorporada al dominio público portuario, por lo que se trataría de regularizar esta situación. Esta superficie queda delimitada en el plano nº 18.6 en coordenadas U.T.M., así como en la siguiente figura 7.

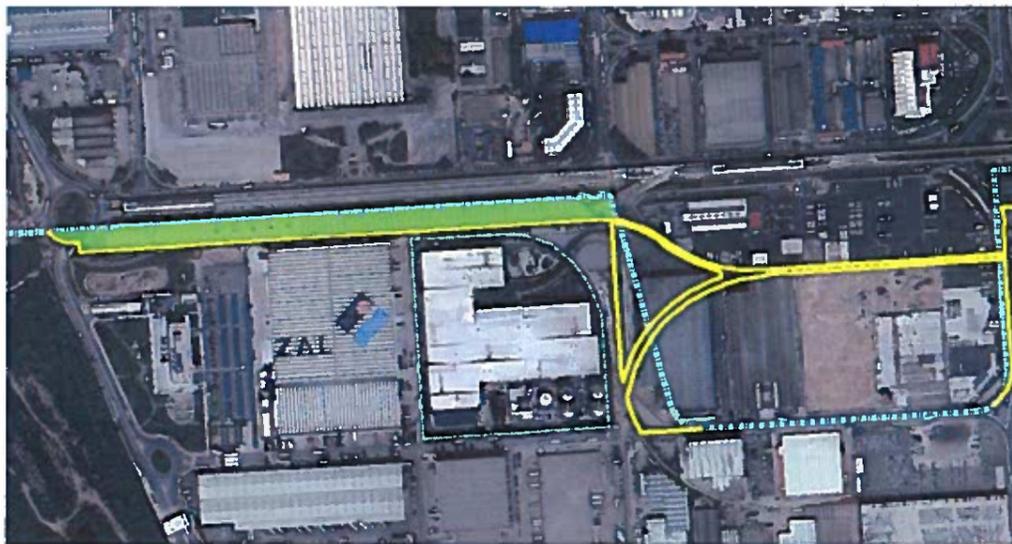


Figura 7: Foto aérea con la superficie que se desafecta de la zona de servicio (en verde) que incluye una parcela rectangular situada en el lado mar de la C/A entre las C/6 y la C/4 del Consorcio de la Zona Franca.

VI.- Modificación 7:

Éste es el primer cambio sustantivo de la DEUP. Se trata, como ya se ha anticipado, de la afectación de una porción de terreno situada en el antiguo cauce del río Llobregat y que limita por el Oeste con el P.K. 3+830 del trazado del proyecto 1 de accesos ferroviarios al Puerto de Barcelona, por el Este con la C/A del Consorcio de la Zona Franca, por el Norte con el pie del talud de la nueva autovía (Acceso Sur viario al Puerto de Barcelona) a ejecutar por el Ministerio de Fomento y por el Sur a 25 metros de la línea de reserva del sistema viario establecido en el PGM del Ayuntamiento del Prat.

Esta porción de terreno supondrá la incorporación al dominio público portuario de una superficie estimada de 214.266 m² (21.4 Ha) que permitirá desarrollar el cierre del anillo ferroviario (se ha excluido la zona de la rotonda del puente Puerto – Aeropuerto, por ser titularidad de la Generalitat de Catalunya, si bien es necesario prever una doble adscripción en este ámbito que permita por un lado, el paso inferior del bucle ferroviario en esta rotonda y por tanto la reserva de espacios a una distancia de 10 m a ambos lados desde el eje ferroviario según se aprecia en la siguiente figura 8), y por otro lado, el paso inferior en la zona de cruce con el puente existente. Además, se considerará la totalidad de la TIPdB, según se justifica en el punto tercero de la presente memoria.

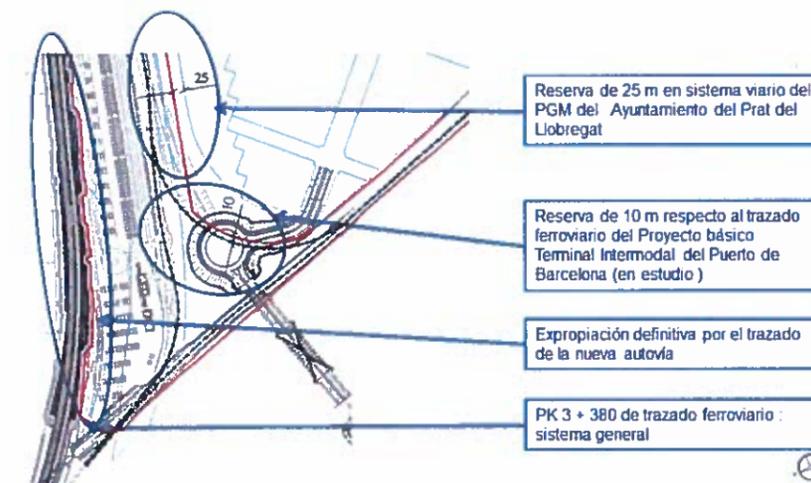


Figura 8: Detalle de los linderos de la modificación 7.

A mayor abundamiento, según principio de acuerdo entre la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, la Autoridad Portuaria de Barcelona y Puertos del Estado, por el que se regulan las aportaciones financieras de las partes para el desarrollo del nuevo acceso ferroviario al puerto de Barcelona, el punto kilométrico a partir del cual empezarán las competencias de la APB (en cuanto a diseño, ejecución, financiación, gestión y mantenimiento de la red ferroviaria) es el P.K. 3+830 del trazado del proyecto 1 de los accesos. Por consiguiente, es hasta este P.K. 3+830 hasta donde llega la incorporación de terrenos que se prevé en la presente DEUP. En la figura 9 siguiente, se recoge un sinóptico de la futura red ferroviaria, así como la localización del citado P.K. (denominado punto A).

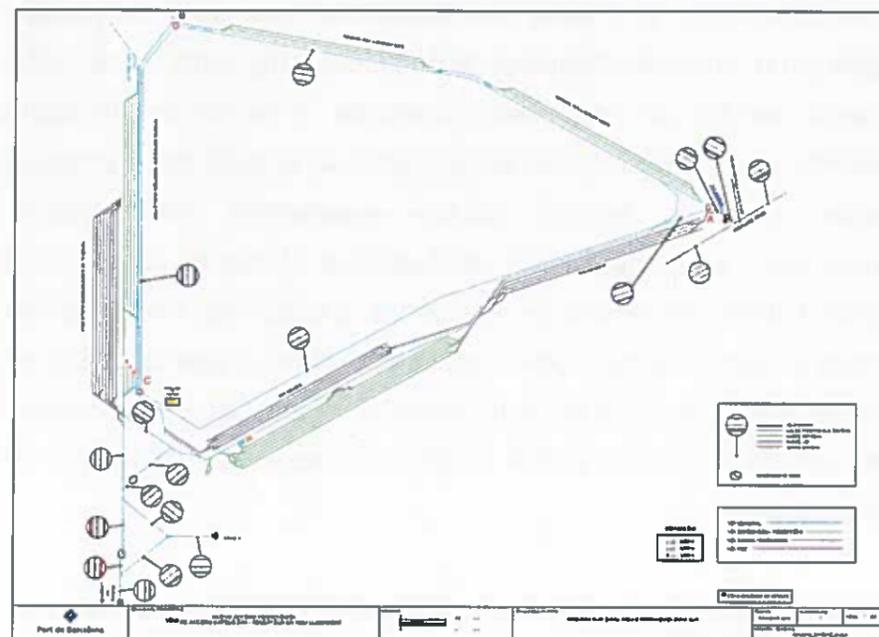


Figura 9: Sinóptico de la red ferroviaria en la zona de ampliación del Puerto de Barcelona.

Establecido dicho P.K. 3+830 como punto de conexión físico y funcional; aguas abajo de dicho P.K., la Autoridad Portuaria de Barcelona tendrá las mencionadas competencias de diseño, ejecución, financiación, gestión (adjudicación de horarios de circulación y operaciones asociadas) y mantenimiento de las infraestructuras ferroviarias; correspondiendo a ADIF y/o

al ente resultante de la titularidad compartida, esas competencias aguas arriba del P.K. 3+830.

En consecuencia, la Autoridad Portuaria de Barcelona, en ejercicio de las competencias que tiene asignadas por la Ley del Sector ferroviario, deberá gestionar directamente las circulaciones que se produzcan por su zona de servicio; delimitadas ferroviariamente aguas abajo del citado P.K. 3+830.

Para ello, por parte de la Autoridad Portuaria de Barcelona se creará un sistema de Control de Tráfico Centralizado (CTC), que permitirá telemandar el enclavamiento que controle el nuevo acceso, futuras Terminales de Carga y Descarga, así como de Recepción y Expedición; y que además integrará las instalaciones existentes en la actual zona de servicio.

Es importante destacar que, según se desprende del Proyecto Básico de la TIPdB, la Terminal ferroviaria de Carga y Descarga que en un futuro se construya en esta superficie, incluida en la propuesta de modificación número 7 de la presente DEUP (Terminal de Carga y Descarga Oeste), se apoyará en las vías de Recepción/Expedición que se construyan para tal efecto en el antiguo cauce del río Llobregat, al este de la línea 9 del metro, zona que en la actualidad ya está incluida en la zona de servicio del puerto de Barcelona. Dada la anchura de la zona a incluir en esta modificación número 7, no es posible encajar vías de Recepción/Expedición en dicho ámbito, tal y como quedó evidenciado en el referenciado Proyecto Básico elaborado al efecto. Por consiguiente, es necesaria la incorporación de los terrenos previstos en esta modificación 7 para el desarrollo completo de la TIPdB.

CONCUERDA FIELMENTE CON EL ORIGINAL
QUE TENGO A LA VISTA
El Subdirector General de Legislación

La presente modificación se delimita en el plano nº 18.7 en coordenadas U.T.M. así como en la siguiente figura 10. Asimismo en el Anejo 3 se detalla la relación catastral de bienes afectados con identificación de sus titulares.

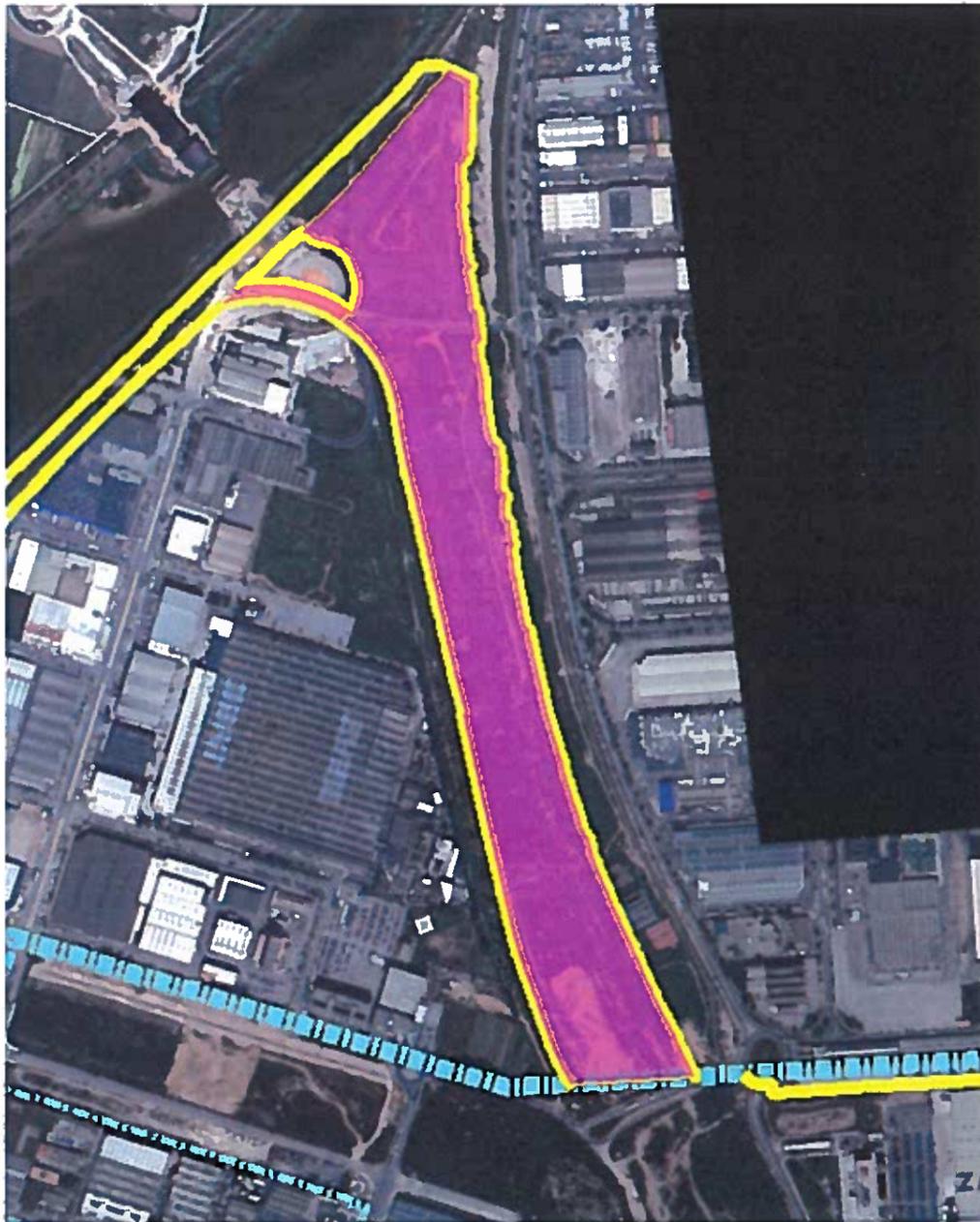


Figura 10: Foto aérea con la superficie que se incorpora (en color rosa) a la zona de servicio situada en el antiguo cauce del Río Llobregat, limitando al Este por la prolongación de la línea 9 de metro y al Oeste por el P.K. 3+830.

VII.- Modificación 8:

El segundo cambio sustantivo que se persigue con la DEUP consiste en la afectación al dominio público portuario del Puerto de Barcelona de una franja de terreno de unos 106.842 m² adyacente a la ribera izquierda del actual cauce del Llobregat, cuyo linde sur discurre paralelo al cauce del río y hasta el vértice exterior del vial que discurre por la mota de encauzamiento y cuyo linde noroeste limita con la Estación Depuradora, con la Desaladora y con el sector industrial Pratenc .

En este terreno se desarrollarán los nuevos accesos ferroviarios y vías de Recepción/Expedición al Puerto de Barcelona que serán ejecutados y explotados por la Autoridad Portuaria de Barcelona, tal y como se ha justificado en el punto tercero de la presente memoria, y según se ha explicado anteriormente como consecuencia del principio de acuerdo en el protocolo de financiación entre la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, FGC, la Autoridad Portuaria de Barcelona y Puertos del Estado, por el que se regulan las aportaciones financieras de las partes para el desarrollo del nuevo acceso ferroviario al puerto de Barcelona; en el que se establece que el punto kilométrico a partir del cual empezarán las competencias de la APB es el P.K. 3+830 del trazado del proyecto 1 de los accesos ferroviarios.

La presente modificación se delimita en el plano nº 18.8 en coordenadas U.T.M. así como en la siguiente figura 11. Asimismo en el Anejo 3 se detalla la relación catastral de bienes afectados con identificación de sus titulares.



Figura 11: Foto aérea con la superficie que se incorpora (en color rosa) a la zona de servicio situada en el margen izquierdo del nuevo cauce del Río Llobregat, limitando al Este con la actual zona de servicio y al Oeste por el P.K. 3+830.

QUINTO.- DELIMITACIÓN DE LOS ESPACIOS DE AGUA NECESARIOS PARA EL DESARROLLO DE LOS USOS PORTUARIOS:

I.- Por lo que se refiere a los espacios de agua necesarios para el desarrollo de la actividad portuaria, la DEUP propone el mantenimiento de los establecidos por el vigente PUEP, aunque con un ligero ajuste por lo que se refiere a la zona II que experimentaría una disminución de 316 Ha de superficie en la zona Norte de la actual delimitación.

Esta modificación se realiza con el fin de ajustar la proyección de la perpendicular al límite terrestre de la zona de servicio. La presente modificación se delimita en el plano nº 18.9 en coordenadas U.T.M. así como en la siguiente figura 12.

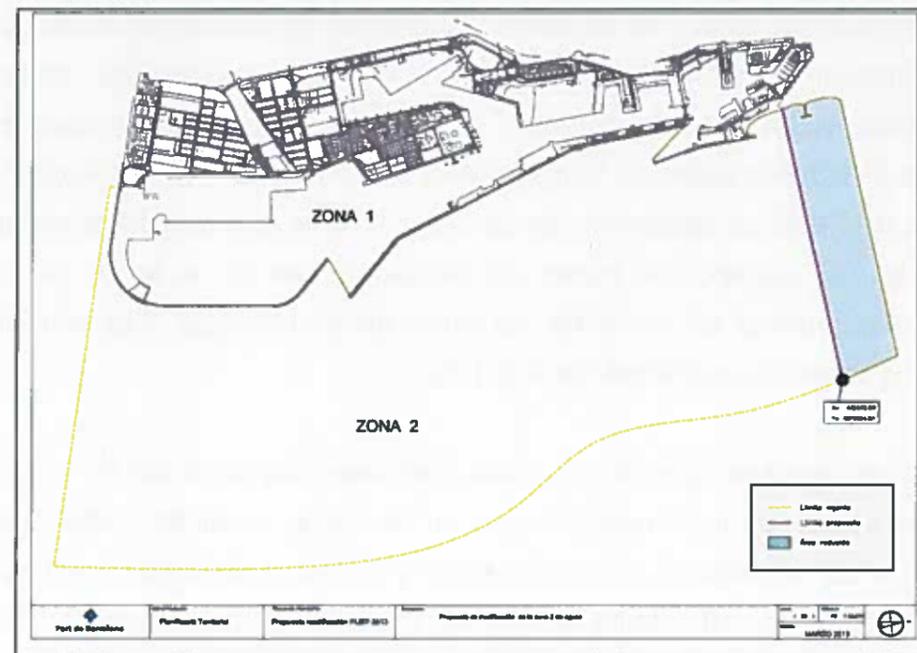


Figura 12: Plano con la superficie que se desafecta (en color azul) de la zona 2 de la zona de servicio del Puerto de Barcelona

II.- En definitiva, para la delimitación de la superficie de agua incluida en la zona de servicio y de acuerdo con el art. 69.2 del TRLPEMM, la DEUP

CONCUERDA EN SU FUENTE CON EL ORIGINAL
QUE TENGO A LA VISTA
El Subdirector General de Legislación

distingue, a modo informativo, dos zonas que se aprecian con todo detalle en el plano I.13. Estas dos zonas se definen y aprueban inicialmente en el Consejo de Administración del Puerto de Barcelona con fecha 10 de Octubre de 1994, modificándose posteriormente en diferentes consejos aprobados en 2004 y 2006.

(i) 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.

(ii) 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.

Es necesario destacar que en esta zona II representada en el DEUP, existe suficiente espacio para dar respuesta, por un lado, a 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 accesos marítimos del puerto de Barcelona mediante canales para una mejor ordenación del mismo.

Así pues, el sistema de organización del tráfico marítimo adoptado en su día en el puerto de Barcelona consta de dos canales de acceso, la "canal de acceso Sur" y la "canal de acceso Norte", con sendos dispositivos de separación al

objeto de conducir a través de ellos el tráfico mercante y de gran porte que recale o salga de las dos bocanas del Puerto de Barcelona, logrando con ello dos objetivos preferentes, evitar, por un lado, que los buques crucen la zona de fondeo y, por otro, alejar el área de espera y/o recalada de las inmediaciones de la bocana, reduciendo de esta manera los riesgos de las situaciones de cruce o vuelta encontrada.

En ambos canales el método adoptado como sistema de organización de tráfico es el mismo y responde a un dispositivo de separación de corrientes de tráfico opuestas mediante una línea de separación central y con las características que a continuación de desarrollan.

Canal de acceso Norte.

La canal de acceso Norte ordena el tráfico de buques de entrada y salida por la bocana Norte y queda establecida de la siguiente manera:

La canal consiste en un dispositivo de separación de dos vías de circulación para corrientes de tráfico opuestas separadas mediante una línea de separación central. La configuración geométrica de la canal responde a una de forma rectangular, con una longitud de 1,5 millas y una anchura total de 5 cables, está orientada al 305º/125º verdadero. La margen Sur de la misma delimitará la zona de fondeo Este por su parte Norte.

El punto más exterior (oriental) de la línea central de separación está marcado con una boya de recalada (marca de aguas navegables) de nombre "N" (November), situada en:

$$I = 41^{\circ} 20'05 \text{ N}$$

$$L = 02^{\circ} 13'01 \text{ E}$$

Canal de acceso Sur.

La canal de acceso Sur ordena el tráfico de buques de entrada y salida por la bocana Sur y queda establecida de la siguiente manera:

Consiste en un dispositivo de separación de dos vías de circulación para corrientes de tráfico opuestas separadas mediante una línea de separación central. La configuración geométrica de la canal es casi rectangular, si bien adopta en su lado más oriental una forma ligeramente trapezoidal. La orientación de la línea de separación y de la margen occidental es del $346^{\circ}/166^{\circ}$ verdaderos, no obstante el límite oriental no es exactamente paralelo y se encuentra ligeramente desviado trazándose en la dirección $340^{\circ}/160^{\circ}$ verdaderos. De esta manera la canal en su base interior tiene una anchura de 5 cables, siendo la de la base mayor exterior de 6,1 cables.

La longitud de la línea de separación de 1,2 millas, estando su extremo más al sur marcado con una boya de recalada (marca de aguas navegables) de nombre "S" (Sierra), situada en:

$$I = 41^{\circ} 16,905' N$$

$$L = 002^{\circ} 10,880' E$$

Zonas de fondeo.

Se establecen dos zonas de fondeo: la zona de fondeo Este y la zona de fondeo Sur. Estarán limitadas por las líneas que unen las siguientes posiciones geográficas.

Fondeadero del Este:

Punto 1.-	$I = 41^{\circ} 19'82 N$	$L = 02^{\circ} 12'85 E$
Punto 2.-	$I = 41^{\circ} 20'72 N$	$L = 02^{\circ} 11'16 E$
Punto 3.-	$I = 41^{\circ} 19'74 N$	$L = 02^{\circ} 10'80 E$
Punto 4.-	$I = 41^{\circ} 18'13 N$	$L = 02^{\circ} 10'80 E$
Punto 5.-	$I = 41^{\circ} 17'00 N$	$L = 02^{\circ} 11'34 E$
Punto 6.-	$I = 41^{\circ} 17'59 N$	$L = 02^{\circ} 12'18 E$

Los puntos 1 y 6 se unirán por el arco de las dos millas centrado en la luz verde de la prolongación del dique del Este en situación:

$$I = 41^{\circ} 19'06 N$$

$$L = 02^{\circ} 10'38 E$$

Fondeadero del Sur:

Punto 1.-	$I = 41^{\circ} 18'00 N$	$L = 02^{\circ} 10'15 E$
Punto 2.-	$I = 41^{\circ} 16'84 N$	$L = 02^{\circ} 10'56 E$
Punto 3.-	$I = 41^{\circ} 17'215 N$	$L = 02^{\circ} 09'36 E$

Los puntos 2 y 3 se unirán por el arco cuyo centro está en situación:

$$I = 41^{\circ} 17'80 N$$

$$L = 02^{\circ} 10'39 E$$

III.- Como consecuencia de los anteriores cambios, la actual superficie terrestre y de lámina de agua del puerto de Barcelona, es la que se recoge en el plano O1.



SEXTO.- ASIGNACIÓN DE USOS:

I.- Introducción:

De conformidad con el art. 72.1 del TRLPEMM tienen la consideración de usos portuarios los siguientes:

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

Con la particularidad de que *podrán admitirse en el dominio público portuario espacios destinados a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad, tales como equipamientos culturales, recreativos, certámenes feriales, exposiciones y otras actividades comerciales no estrictamente portuarias, siempre que no se perjudique el desarrollo futuro del puerto y las operaciones de tráfico portuario y se ajusten a lo establecido en el planeamiento urbanístico 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.

Los usos que propone la DEUP son los ya establecidos y previstos en el PUEP, con ciertas modificaciones que se comentarán en cada ámbito concreto, sin perjuicio para ello de emplear la nomenclatura que deriva del transcrito artículo 72.1 del TRLPEMM.

II.- Adaptación:

Toda vez que es propósito de esta Delimitación el mantenimiento de los usos previstos en el PUEP vigente, se propone la siguiente adaptación de la denominación de los usos asignados en este último documento:

Usos PUEP vigente	Usos DEUP nueva denominación
Puerto comercial (Zona de Actividad Portuaria General)	Uso Portuario Comercial
Puerto comercial (Zona de Actividades Portuarias Complementarias)	Uso Portuario Complementario o Auxiliar
Puerto Logístico	

En la zona del "Puerto Ciudadano" que establece el vigente documento PUEP, se han definido los usos de acuerdo al artículo 72 del TRLEPMM, que a su vez, son compatibles con los usos urbanísticos del Plan Especial del Port Vell y del plan Especial de la Nova Bocana del Puerto de Barcelona.

III.- Modificación:

Así mismo, se incorporan las siguientes modificaciones:

i. En primer lugar, resulta preciso solventar una discordancia menor que existe entre el PUEP vigente y el Plan especial de la Nova Bocana del Puerto de Barcelona, que afecta a una superficie de unos 7.500 m² del ámbito de la Nueva Bocana del Puerto Ciudadano (Moll de Llevant), al permitir el Plan urbanístico el uso de equipamiento y caracterizar el PUEP dicha superficie como Puerto Comercial cuando, por su proximidad a la Ciudad, son los usos de interacción puerto-ciudad los que deben prevalecer. Paralelamente, una superficie análoga situada en el mismo Moll de Llevant, anexa a la anterior en su lado Sur, pasa a tener un uso portuario complementario comercial en lugar del uso de interacción puerto-ciudad que tenía hasta ahora.

Los cambios antes indicados se relacionan en el plano nº I9 que se adjunta.

ii. En segundo lugar, en el ámbito del Puerto Ciudadano del PUEP se han desarrollado usos náutico-deportivos al amparo del planeamiento especial vigente. En este sentido, resulta adecuado el mantenimiento de estos usos, los cuales se concretarán en los muelles Dársena Bocana Norte (Alineación 02D), Pescadores (Alineación 10C), Reloj (Alineación 12A), Barceloneta (Alineación 13A), Depósito (Alineación 14A) y España (alineaciones 15A, 15D y 15E), tal y como se indica en el plano nº O2.1.

No obstante se concreta que la actividad de usos náutico-deportivos debe centrarse en los muelles antes descritos, por razones de singularidad de las embarcaciones (como por ejemplo los barcos de época), por la celebración de regatas y/o eventos deportivos o por la saturación de las marinas situadas en los muelles antes citados, la Autoridad Portuaria podrá autorizar el uso puntual para embarcaciones deportivas de otros muelles diferentes a los antes indicados, en particular los muelles Levante (Alineaciones 02B y 02C), el muelle España (alineación 15B), el muelle Bosch i Alsina (Alineación 16A), el muelle Drassanes (Alineación 17B) y el muelle Barcelona (Alineaciones 18A, 18B y 18C).

iii. Igualmente y en tercer lugar en el ámbito del Puerto Ciudadano del PUEP se encuentra emplazado el uso pesquero en los Muelles de Pescadores (Alineaciones 10A y 10B), Baleares (Alineaciones 11A, 11B y 11C) y Muelle Escar (Alineación 09C) que ha de mantener su actual destino. En el plano nº O2.1 se detalla el ámbito indicado.

iv. En cuarto lugar, el Plan especial del Port Vell admite en la zona del Puerto Ciudadano del Port Vell usos portuarios comerciales, así como otros de naturaleza complementaria industrial o comercial, que también deben preservarse, por tratarse de actividades plenamente consolidadas y de interés para el Puerto de Barcelona. En este sentido, cabe destacar los siguientes:

CONCUERDA FIELMENTE CON EL ORIGINAL
QUE TENES A LA VISTA
El Subdirector General de Legislación



- Reparación de embarcaciones (Uso portuario complementario o auxiliar): Muelles Levante (Alineaciones 02B y 02C), Muelle Oriental (Alineación 03A), Muelle Dique flotante (Alineación 03B), Muelle Dique seco (Alineación 03C), Dique Seco (Alineación 04A), Muelle Occidental (Alineaciones 05A y 05B), Muelle Catalunya (Alineaciones 06A, 06B y 06C), Muelle Cataluña Este (Alineación 06D), Muelle Marina 92 (Alineaciones 07A, 07B y 07C), Muelle Nuevo (Alineación 08A) y Muelle Escar (Alineaciones 09A y 09B)
- Cruceros turísticos (Uso portuario Comercial): Muelle España (Alineación 15B) y muelle Barcelona (Alineaciones 18A, 18B y 18C).
- Terminal de cabotaje ro-pax (Uso Portuario Comercial): Muelles Drassanes (Alineación 17B) y Muelle Barcelona (Alineaciones 18A y 18C).

Se muestran estos usos en el plano nº O2.1.

v. En quinto lugar, esta DEUP propone ajustar el límite sudeste del Puerto Logístico (2ª Fase o ZAL-Prat) en relación al Puerto Comercial, en el término municipal del Prat de Llobregat. El vigente PUEP fija el límite sudeste de la ZAL-Prat con referencia a la calle 121 del Polígono Pratense, cuando las necesidades del Muelle Prat (terminal de contenedores), ha determinado que esa línea deba ser paralela al cantil del Muelle Prat por razón de la propia operativa de la terminal. Cabe indicar que esta modificación ya ha sido recogida por el Plan especial de la ZAL. En el plano nº O2 se refleja esta nueva alineación respecto al plano nº I6.

vi. En sexto lugar, se propone caracterizar como uso portuario comercial el cauce antiguo del río Llobregat, caracterizado en el PUEP vigente como Puerto Logístico a fin de permitir el ya mencionado cierre del anillo ferroviario, así como el desarrollo total de la TIPdB. En el plano nº O2.2 se refleja este cambio respecto el plano nº I6.

vii. Sólo será posible la operativa de pasajeros de forma regular (tanto de pasaje en régimen de crucero turístico como el pasaje en régimen de

transporte) en los muelles Adosado (Alineaciones 00A, 01D, 01E), España (Alineación 15B), Drassanes (Alineación 17B), Barcelona (Alineaciones 18A, 18B y 18C), San Beltrán (Alineaciones 19A y 19B), Poniente (Alineaciones 20A, 20B, 20C y 20D) y Costa (Alineación 21A) y Contradique (Alineaciones 22A y 22C de los módulos 5 al 8) y Oeste (23A) dada su proximidad a la ciudad. En el plano nº O2.2.1 se detalla el ámbito de la zona de servicio en la que se admite la operativa de pasajeros de forma regular.

viii. El uso portuario comercial del muelle Adosado, plano I.15, será previsiblemente destinado a la actividad de pasaje, así como a la manipulación de mercancías que se puedan operar en los buques de pasaje (buques ro-pax), con preferencia del uso comercial de pasajeros en régimen de crucero turístico, sobre el uso comercial de pasajeros en régimen de transporte.

No obstante lo anterior serán posibles otros usos portuarios compatibles con el uso comercial de pasaje.

Los distintos aspectos que han sido valorados para la posible asignación del uso de pasajeros en esta zona, sobre otros usos portuarios comerciales son los siguientes:

- La proximidad del muelle Adosado a la ciudad justifica el destinar esta infraestructura a usos relacionados con el pasaje.
- En la actualidad la práctica totalidad de este muelle ya está destinada al uso portuario comercial de terminales de pasaje en régimen de cruceros turístico, siendo este tráfico poco compatible con cualquier tipo de tráfico de mercancías.
- Las expectativas de crecimiento del sector de los cruceros en el Mediterráneo y el posicionamiento de Barcelona como líder del Mediterráneo obligan a reservar espacios portuarios para atender el previsible crecimiento de la demanda de este sector.

- El muelle Adosado se configura como una isla, al tener sólo un único acceso a través del puente Porta d'Europa, en consecuencia es la mejor infraestructura portuaria del puerto de Barcelona para atender los estrictos requisitos de seguridad de la industria de cruceros.
- La escasa anchura de este muelle hace que esta infraestructura portuaria sea ideal para el tráfico comercial de pasajeros pero genere fuertes restricciones para el tráfico comercial de mercancías.

ix. En el PUEP vigente se prevé una pequeña superficie destinada a usos portuarios complementarios en la parte noreste del muelle Adosado junto a la nueva Bocana Norte. Como consecuencia de la realidad física definitiva de la construcción de dicha Bocana Norte esta superficie destinada a usos portuarios complementarios se resitúa al Norte del muelle Adosado, en el Muelle Levante, (Alineación O2A) entre el puente Puerta de Europa y el canal de navegación de la Bocana Norte. En el plano O2.2 se aprecia este cambio respecto el plano I3.

x. En el Puerto Comercial al Sur de la Ronda del Port entre la C/Z y la C/Y se modifica el uso de una parcela de aproximadamente 4Ha, de uso Portuario Complementario a uso Portuario Comercial, en coherencia con su actual destino. En el plano O2.2 se aprecia este cambio respecto el plano I3.

xi. En el Puerto Comercial en la zona de ampliación del muelle de la Energía, entre las calles Port d'Alexandria, Port de Lagos, Port de Tianjin i Port de Xangai se modifica el uso de una parcela de aproximadamente 6 Ha de uso portuario comercial a uso Portuario Complementario. En el plano O2.2 se aprecia este cambio respecto el plano I3.

xii. Quedan incluidos en la zona considerada como Puerto Complementario o Auxiliar, los dos edificios adscritos a la Agencia Estatal de la Administración Tributaria: el edificio de Aduana y el edificio de la Delegación Especial de Cataluña de la calle Josep Carner. En el plano O2.1 se aprecia este cambio respecto el plano I2.

IV.- Usos Puerto de Barcelona resultante:

A nivel de ordenamiento, se pueden distinguir las siguiente zonificación del puerto en función de los usos:

IV.1.- Zona destinada al Uso Portuario Comercial:

Con carácter general esta zona queda definida en los planos O2.1 y O2.2 con las siguientes restricciones:

- Zona apta para operar tráfico de pasaje: Plano nº O2.2.1.
- Zona destinada con prioridad al uso comercial de pasajeros en régimen de crucero turístico, en el que secundariamente puede realizarse el uso comercial de pasajeros en régimen de transporte y siempre que sea compatible con dichas actividades, cualquier otro uso portuario comercial: Plano nº O2.2.2.

En esta zona se podrán realizar todos los 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 comerciales, así como aquellas otras actividades complementarias o auxiliares que sean necesarias para el desarrollo de los mismos.

IV.2.- Zona destinada al Uso náutico deportivo:

Esta zona queda definida en el plano nº O2.1

IV.3.- Zona destinada al Uso pesquero:

Esta zona queda definida en el plano nº O2.1

IV.4. Zona destinada al Uso Portuario Complementario o Auxiliar:

Esta zona queda definida en el plano nº O2.1 y O2.2



IV.5.- Zona destinada al Uso de interacción puerto-ciudad:

Esta zona queda definida en el plano nº O2.1

Para finalizar, se adjunta una tabla resumen, la cual recoge las superficies asignadas a cada uno de los usos:

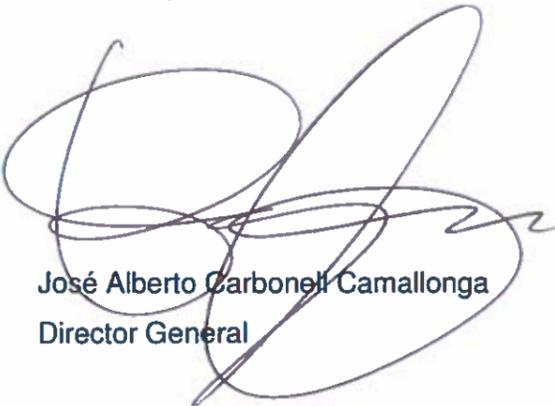
- DEUP -

Usos	Superficie (Ha)
Portuario Comercial	756,05 Ha
Portuario Complementario Industrial - Logístico	283,74 Ha
Pesquero	2,5 Ha
Náutico	7,11 Ha
Interacción Puerto-Ciudad	59,60 Ha
Totales	1.109 Ha

SEPTIMO .- ESPACIOS NECESARIOS PARA QUE LOS ÓRGANOS DE LAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS PUEDAN EJERCER SUS COMPETENCIAS:

El plano I10 emplaza los espacios en donde los órganos de las administraciones públicas ejercen en la actualidad sus competencias.

Barcelona, Octubre de 2015



José Alberto Carbonell Camallonga
Director General

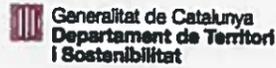
ANEJO 1

PROTOCOLO DE COLABORACIÓN PARA EL IMPULSO Y CONSECUCIÓN DEL NUEVO ACCESO FERROVIARIO AL PUERTO DE BARCELONA

CONCUERDA FIDELMENTE CON EL ORIGINAL
QUE TENGO A LA VISTA
El Subdirector General de Legislación



Puertos del Estado



Protocolo de Colaboración para el impulso y consecución del nuevo acceso ferroviario al puerto de Barcelona.

Barcelona, 4 de septiembre de 2013

Ana Pastor Julián, Ministra de Fomento, que actúa en función de lo establecido en el artículo 13.3 de la Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado y en la disposición adicional decimotercera de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

Santi Vila i Vicente, en representación de la Generalidad de Cataluña, Conseller de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya, que actúa por razón del Decreto 166/2012, de 27 de diciembre por el que se nombran la vicepresidenta del Gobierno, los consejeros y consejeras de los departamentos de la Generalidad de Cataluña y el secretario del Gobierno según las competencias atribuidas a este departamento por el Decreto 200/2010, de 27 de diciembre, de creación, denominación y determinación del ámbito de competencia de los departamentos de la Administración de la Generalidad de Cataluña, y autorizado.

Gonzalo Ferre Moltó, Presidente de la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.

Enric Ticó i Buxadós, Presidente de la empresa Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya.

José Llorca Ortega, Presidente de Puertos del Estado.

Sixte Cambra i Sánchez, Presidente de la Autoridad Portuaria de Barcelona.

Protocol de Col·laboració per a l'impuls i consecució del nou accés ferroviari al port de Barcelona.

Barcelona, 4 de setembre de 2013

Ana Pastor Julián, ministra de Foment, que actua en funció del que estableix l'article 13.3 de la Llei 6/1997, de 14 d'abril, d'organització i funcionament de l'Administració General de l'Estat, i a la disposició addicional tretzena de la Llei 30/1992, de 26 de novembre, de règim jurídic de les administracions públiques i del procediment administratiu comú.

Santi Vila i Vicente, en representació de la Generalitat de Catalunya, conseller de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya, que actua per raó del Decret 166/2012, de 27 de desembre, pel qual es nomenen la vicepresidenta del Govern, els consellers i conselleres dels departaments de la Generalitat de Catalunya i el secretari del Govern segons les competències atribuïdes a aquest departament pel Decret 200/2010, de 27 de desembre, de creació, denominació i determinació de l'àmbit de competència dels departaments de l'Administració de la Generalitat de Catalunya, i autoritzat.

Gonzalo Ferre Moltó, president de l'entitat pública empresarial Administrador d'Infraestructures Ferroviàries.

Enric Ticó i Buxadós, president de l'empresa Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya.

José Llorca Ortega, president de Ports de l'Estat.

Sixte Cambra i Sánchez, president de l'Autoritat Portuària de Barcelona.

Los reunidos se reconocen mutuamente la capacidad necesaria para formalizar el presente Protocolo en nombre de sus administraciones y entidades públicas respectivas y, en consecuencia

EXPONEN

Primero.- El Ministerio de Fomento en el marco del Plan Estratégico de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (PITVI) ha apostado decididamente por la revitalización y mejora del sistema de transportes de España. Uno de los aspectos primordiales es el impulso del transporte de mercancías por ferrocarril, mejorando los accesos a los centros de carga, entre los que se encuentra el Puerto de Barcelona como uno de los principales nodos de entrada/salida de mercancías en España.

Segundo.- En la actualidad la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (en adelante ADIF) administra una red ferroviaria que da acceso al citado puerto. Dispone de la terminal de Can Tunis a la que se accede desde el resto de la Red Ferroviaria de Interés General del Estado (en adelante RFIGE) a través del denominado ramal del Llobregat, que con origen en el nudo de Castellbisbal/Papiol define un corredor de doble vía y ancho mixto (estándar e ibérico), dotado de electrificación a 3 KV de corriente continua, de uso exclusivo para tráfico de mercancías.

Tercero.- La ley del Parlament de Catalunya 4/2006, de 31 de marzo, ferroviaria, define en su artículo 4 el Sistema Ferroviario de Catalunya y las infraestructuras y los servicios de transporte que lo integran.

En el marco de dicho Sistema Ferroviario, la Generalitat de Catalunya dispone de una red ferroviaria propia, administrada y explotada por Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (en adelante FGC), que incluye un ramal de acceso al puerto de Barcelona conformado por un corredor de vía única de ancho métrico sin electrificar, de uso exclusivo para tráfico de mercancías, el cual discurre por la ribera

Els reunits es reconeixen mútuament la capacitat necessària per formalitzar el present Protocol en nom de les seves administracions i entitats públiques respectives i, en conseqüència

EXPOSEN

Primer. - El Ministeri de Foment, en el marc del Pla estratègic d'infraestructures, transport i habitatge (PITVI), ha apostat decididament per la revitalització i millora del sistema de transports d'Espanya. Un dels aspectes primordials és l'impuls del transport de mercaderies per ferrocarril, millorant els accessos als centres de càrrega, entre els quals hi ha el port de Barcelona com un dels principals nodes d'entrada/sortida de mercaderies a Espanya.

Segon. - En l'actualitat l'entitat pública empresarial Administrador d'Infraestructures Ferroviàries (d'ara endavant ADIF) administra una xarxa ferroviària que dona accés al port esmentat. Disposa de la terminal de Can Tunis, a la qual s'accedeix des de la resta de la Xarxa Ferroviària d'Interès General de l'Estat (d'ara endavant RFIGE), a través de l'anomenat ramal del Llobregat, que amb origen al nus de Castellbisbal/el Papiol defineix un corredor de doble via i ample mixt (estàndard i ibèric), dotat d'electrificació a 3 kV de corrent continu, d'ús exclusiu per a trànsit de mercaderies.

Tercer. - La Llei del Parlament de Catalunya 4/2006, de 31 de març, ferroviària, defineix al seu article 4 el sistema ferroviari de Catalunya i les infraestructures i els serveis de transport que l'integren.

En el marc de l'esmentat sistema ferroviari, la Generalitat de Catalunya disposa d'una xarxa ferroviària pròpia, administrada i explotada per Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (d'ara endavant FGC), que inclou un ramal d'accés al port de Barcelona conformat per un corredor de via única d'ample mètric sense electrificar, d'ús exclusiu per a trànsit de mercaderies, el qual discorre per la ribera nord del curs

CONCUERDA FIELMENTE CON EL ORIGINAL
QUE TENGO LA FIRMADA
El Subdirector General de Inspección

norte del cauce del río Llobregat, discurrendo más adelante paralelo al antiguo cauce del río, y conectando con la infraestructura ferroviaria del interior del Puerto en el vial de circunvalación en su tramo IV.

Cuarto.- Por otro lado, la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, atribuye a la Autoridad Portuaria determinadas funciones propias del administrador de infraestructuras respecto de las infraestructuras ferroviarias existentes en el puerto e incorpora a la RFIGE la red ferroviaria existente en el puerto. Concretamente, corresponde a la Autoridad Portuaria de Barcelona (en adelante APB) la administración de la red ferroviaria de su titularidad, que integra las diferentes terminales del puerto y se conecta con el resto de la RFIGE administrada por ADIF, en particular con la citada terminal de Can Tunis.

Quinto.- La APB ha puesto en marcha a lo largo de los últimos años un ambicioso plan de expansión de sus instalaciones en la zona Sur del puerto, lo que ha supuesto la generación de una nueva dársena cuya primera terminal portuaria (muelle Prat) se encuentra concesionada y se ha puesto en servicio recientemente. Este esfuerzo inversor debe complementarse con la dotación de una adecuada accesibilidad terrestre, ferroviaria y viaria, a las nuevas instalaciones, de tal manera que el servicio global a la cadena de transporte se preste de un modo eficiente.

Sexto.- FGC está impulsando activamente el transporte de mercancías por sus líneas, habiéndose realizado importantes aumentos en su servicio comercial y estando previsto un importante crecimiento.

Séptimo.- En este contexto, el Ministerio de Fomento, ADIF, la Generalitat de Catalunya, FGC, el Ayuntamiento de Barcelona, la APB y el Consorcio de la Zona Franca de Barcelona (en adelante CZFB), acordaron mediante Acta de reunión celebrada el 13 de julio de 2011 una serie de acciones a llevar a cabo para la implantación de unas conexiones ferroviarias provisionales en ancho mixto

del río Llobregat, segueix més endavant paral·lel a l'antic curs del riu, i connecta amb la infraestructura ferroviària de l'interior del port en el vial de circumval·lació en el seu tram IV.

Quart. - D'altra banda, la Llei 39/2003, de 17 de novembre, del sector ferroviari, atribueix a l'Autoritat Portuària determinades funcions pròpies de l'administrador d'infraestructures pel que fa a les infraestructures ferroviàries existents al port i incorpora a la RFIGE la xarxa ferroviària existent al port. Concretament, correspon a l'Autoritat Portuària de Barcelona (d'ara endavant APB) l'administració de la xarxa ferroviària de la seva titularitat, que integra les diferents terminals del port i es connecta amb la resta de la RFIGE administrada per ADIF, en particular amb l'esmentada terminal de Can Tunis.

Cinquè. - L'APB ha posat en marxa al llarg dels últims anys un ambiciós pla d'expansió de les seves instal·lacions a la zona sud del port, la qual cosa ha suposat la generació d'una nova dársena la primera terminal portuària de la qual (Moll Prat) en règim de concessió i s'ha posat en servei recentment. Aquest esforç inversor s'ha de complementar amb la dotació d'una adequada accessibilitat terrestre, ferroviària i viària, a les noves instal·lacions, de tal manera que el servei global a la cadena de transport es presti d'una manera eficient.

Sisè. - FGC està impulsant activament el transport de mercaderies per les seves línies, s'han realitzat importants augments en el seu servei comercial i està previst un important creixement.

Setè. - En aquest context, l'Administració General de l'Estat, mitjançant el Ministeri de Foment, ADIF, l'Administració de la Generalitat de Catalunya, FGC, l'Ajuntament de Barcelona, l'APB i el Consorci de la Zona Franca de Barcelona (d'ara endavant CZFB), van acordar mitjançant l'Acta de reunió celebrada el 13 de juliol de 2011 una sèrie d'accions a dur a terme per a la implantació d'unes

(estándar e ibérico) a la zona Sur del puerto de Barcelona con el fin de dar servicio a corto plazo a la nueva terminal del muelle Prat, como solución temporal previa a la implantación definitiva de las actuaciones para los nuevos accesos sur, ferroviario y viario al puerto de Barcelona. Dicho acceso ha sido ejecutado y puesto en servicio el pasado 19 de septiembre de 2012.

El carácter provisional de la solución, que incluye intersecciones a nivel con viarios principales del puerto así como la confluencia en parte de su desarrollo con la red ferroviaria de ancho métrico, unido a las limitaciones que existen a la circulación ferroviaria a través del acceso por Zona Franca, hacen que el acceso actual disponga de una capacidad y unas condiciones de explotación limitadas que es conveniente ampliar para atender de forma adecuada las circulaciones ferroviarias que está previsto que se generen en la ampliación sur.

Octavo.- El Ministerio de Fomento redactó y aprobó con fecha 22 de octubre de 2007 (BOE 24/10/2007) el "Estudio informativo del proyecto de los nuevos accesos sur, ferroviario y viario, al puerto de Barcelona".

La solución para el acceso ferroviario del Estudio Informativo aprobado se componía de una doble vía electrificada a 3 KV (adaptable a 25 KV) en ancho mixto (estándar internacional e ibérico), para tráfico exclusivo de mercancías, que partía desde una bifurcación en el ramal Ferroviario del Llobregat, al sur del nudo de Bellvitge. Discurría en falso túnel en su primer tramo, en una longitud de 1,6 Km., cruzando bajo la líneas de alta velocidad Madrid-Barcelona y convencional, por la margen izquierda del río, y pasando bajo la carretera avenida Onze de Setembre de acceso a Mercabarna desde el Prat de Llobregat, tras lo cual pasaba a discurrir en superficie.

En el tramo comprendido entre el paso bajo la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona y el acceso a Mercabarna, el acceso ferroviario coincidía sensiblemente en planta con la vía de ancho métrico titularidad de FGC. Esta situación se

connexions ferroviàries provisionals en ample mixt (estándar i ibèric) a la zona sud del port de Barcelona a fi de donar servei a curt termini a la nova terminal del moll Prat, com a solució temporal prèvia a la implantació definitiva de les actuacions per als nous accessos sud, ferroviari i viari al port de Barcelona. L'accés esmentat ha estat executat i posat en servei el passat 19 de setembre de 2012.

El carácter provisional de la solución, que inclou interseccions a nivell amb viaris principals del port així com la confluència en part del seu desenvolupament amb la xarxa ferroviària d'ample mètric, unit a les limitacions que existeixen a la circulació ferroviària a través de l'accés per la Zona Franca, fan que l'accés actual disposi d'una capacitat i unes condicions d'explotació limitades que és convenient ampliar per atendre de forma adequada les circulacions ferroviàries que està previst que es generin a l'ampliació sud.

Vuitè. - El Ministeri de Foment va redactar i va aprovar amb data 22 d'octubre de 2007 (BOE de 24/10/2007), l'"Estudi informatiu del projecte dels nous accessos sud, ferroviari i viari, al port de Barcelona".

La solució per a l'accés ferroviari de l'Estudi informatiu aprovat es componia d'una doble via electrificada a 3 KV (adaptable a 25 kV) en ample mixt (estándar internacional i ibèric), per a trànsit exclusiu de mercaderies, que partia des d'una bifurcació al ramal ferroviari del Llobregat, al sud del nus de Bellvitge. Discorria en fals túnel en el seu primer tram, en una longitud d'1,6 km, creuava sota la línies d'alta velocitat Madrid-Barcelona i convencional, pel marge esquerre del riu, i passava sota la carretera avinguda de l'Onze de Setembre d'accés a Mercabarna des del Prat de Llobregat, després del qual passava a discórrer en superfície.

En el tram comprès entre el pas sota la línia d'alta velocitat Madrid-Barcelona i l'accés a Mercabarna, l'accés ferroviari coincidía sensiblement en planta amb la via d'ample mètric titularitat d'FGC. Aquesta situació es resolvia amb una

solventaba con una estructura en tres niveles, en la cual el nuevo acceso ferroviario iba soterrado, la vía de FGC discurría en superficie, y el nuevo acceso viario lo hacía elevado.

Pasado el puente de acceso a Mercabarna, la doble vía se bifurcaba en dos ramales que discurrirían por la margen izquierda del nuevo cauce del río Llobregat y por el interior del antiguo cauce, respectivamente, definiendo un anillo cerrado en vía única de 7,8 Km, de forma sensiblemente triangular, que daba servicio a la ampliación del puerto y a las futuras terminales de mercancías.

Se incluía además un ramal ferroviario de 1,2 Km. en ancho mixto y vía única, denominado conexión con Can Tunis, que partía del falso túnel ferroviario en el entorno de las instalaciones de la empresa Bayer y, tras adosarse a la LAV Madrid-Barcelona, llegaba a la estación de Can Tunis.

Por otro lado, el Ministerio de Fomento ha redactado y sometido a los procedimientos de información pública y audiencia a las administraciones, el "Estudio informativo del cierre del anillo ferroviario del nuevo acceso sur al puerto de Barcelona", que define una actuación complementaria a las incluidas en el estudio informativo del año 2007, consistente en un ramal de conexión entre los trazados ferroviarios que se bifurcarán en el ámbito donde divergen el antiguo y nuevo cauce del río Llobregat, lo cual conferirá al bucle ferroviario una mayor funcionalidad al permitir el movimiento circular en todo su recorrido.

Debido a las restricciones presupuestarias que impone la coyuntura económica actual, el Ministerio de Fomento, conjuntamente con el resto de partes firmantes de este Protocolo viene trabajando en la revisión de la solución del Estudio Informativo, al objeto de encontrar una solución más económica que permita el desarrollo de una alternativa funcionalmente similar a la inicialmente aprobada y que pueda desarrollarse por fases, laminando la inversión.

Como parte de estos trabajos, la Dirección

estructura en tres niveles, en la cual el nuevo acceso ferroviario anava soterrado, la vía d'FGC discurría en superficie, i el nou accés viari ho feia elevat.

Passat el pont d'accés a Mercabarna, la doble vía es bifurcava en dos ramales que discurririen pel marge esquerra del nou curs del riu Llobregat i per l'interior de l'antic curs, respectivament, definint un anell tancat en via única, de 7,8 km, de forma sensiblement triangular, que donava servei a l'ampliació del port i a les futures terminals de mercaderies.

S'inclouia a més un ramal ferroviari d'1,2 km en ample mixt i via única, denominat connexió amb Can Tunis, que partia del fals túnel ferroviari al voltant de les instal·lacions de l'empresa Bayer i, després d'adosar-se a la LAV Madrid-Barcelona, arribava a l'estació de Can Tunis.

D'una altra banda, el Ministeri de Foment, ha redactat i sotmès als procediments d'informació pública i audiència a les administracions, l'"Estudi informatiu del tancament de l'anell ferroviari del nou accés sud al port de Barcelona", que defineix una actuació complementària a les incloses en l'Estudi informatiu de l'any 2007, consistent en un ramal de connexió entre els traçats ferroviaris que es bifurcaran en l'àmbit on divergeixen l'antic i el nou curs del riu Llobregat, el qual conferirà al bucle ferroviari més funcionalitat en permetre el moviment circular a tot el seu recorregut.

A causa de les restriccions pressupostàries que imposa la conjuntura econòmica actual, el Ministeri de Foment, conjuntament amb la resta de parts signants d'aquest Protocol, treballa en la revisió de la solució de l'Estudi Informatiu, amb la finalitat de trobar una solució més econòmica que permeti el desenvolupament d'una alternativa funcionalment similar a la inicialment aprovada i que es pugui desenvolupar per fases, laminant la inversió.

Com a part d'aquests treballs, la Direcció

General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento (DGF) ha elaborado un Estudio funcional del nuevo acceso, coordinado con todas las partes firmantes del presente Protocolo, que establece una programación por fases para la ejecución del nuevo acceso ferroviario en función de los tráfico previstos y que establece que para cada una de ellas la capacidad del acceso es suficiente para los tráfico esperados (tanto en ancho ibérico, como en estándar internacional y en el ancho métrico de la red de FGC).

La solución objeto del presente Protocolo consiste en una nueva conexión ferroviaria al puerto de Barcelona que partirá del denominado ramal del Llobregat y conectará con la vía existente de FGC, compartiendo su plataforma en un tramo que discurre aproximadamente desde el nuevo acceso viario al municipio de Cornellà de Llobregat desde la Ronda Litoral, recientemente puesto en servicio, hasta pasado el puente de acceso a Mercabarna. Tras este último cruce la nueva conexión se separará para dirigirse por la ribera del nuevo cauce hasta conectar con las instalaciones ferroviarias a la nueva terminal del muelle Prat. La solución incluye también la conexión con la terminal ferroviaria de Can Tunis.

Esta solución dispondrá de vía única de ancho mixto (estándar, ibérico y métrico en el tramo de plataforma de FGC y estándar e ibérico en el resto de tramos), electrificada a 3 kV, con los sistemas de señalización y comunicaciones adecuados a su funcionalidad y satisfaciendo la totalidad de especificaciones técnicas de interoperabilidad (ETI) que resulten de aplicación, fijando como objetivo el estándar ETI correspondiente al establecimiento de una nueva línea convencional. Así mismo, la solución incluye la duplicación del acceso y vías de apartado o, en su caso, de expedición-recepción en el tramo de vía que discurre por el nuevo cauce. Se adjunta plano indicativo.

Todo este conjunto de actuaciones que comprenden el nuevo acceso se ha dividido en una serie de proyectos para

General de Ferrocarrils del Ministeri de Foment (DGF) ha elaborat un Estudi funcional del nou accés, coordinat amb totes les parts signants del present Protocol, que estableix una programació per fases per a l'execució del nou accés ferroviari en funció dels trànsits previstos, i que estableix que per a cada una d'aquestes fases la capacitat de l'accés és suficient per als trànsits esperats (tant en ample ibèric com en estàndard internacional i en l'ample mètric de la xarxa d'FGC).

La solució objecte d'aquest protocol consisteix en una nova connexió ferroviària al Port de Barcelona, que partirà del denominat ramal del Llobregat i connectarà amb la via existent d'FGC, de manera que compartirà la seva plataforma en un tram que discorre aproximadament des del nou accés viari al municipi de Cornellà de Llobregat des de la Ronda Litoral, recentment posat en servei, fins a passat el pont d'accés a Mercabarna. Després d'aquest últim encreuament la nova connexió se separarà per dirigir-se per la ribera del nou curs fins a connectar amb les instal·lacions ferroviàries la nova terminal del moll Prat. La solució també inclou la connexió amb la terminal ferroviària de Can Tunis.

Aquesta solució disposarà de via única d'ample mixt (estàndard, ibèric i mètric en el tram de plataforma d'FGC, i estàndard i ibèric en la resta de trams), electrificada a 3 kV, amb els sistemes de senyalització i comunicacions adequats a la seva funcionalitat i satisfarà així la totalitat d'especificacions tècniques d'interoperabilitat (ETI) que siguin aplicables, i fixarà com a objectiu l'estàndard ETI corresponent a l'establiment d'una nova línia convencional. Així mateix, la solució inclou la duplicació de l'accés i vies d'apartat o, en el seu cas, d'expedició-recepció en el tram de via que discorre pel nou curs. S'adjunta el plànol indicatiu.

Tot aquest conjunt d'actuacions que comprenen el nou accés s'ha dividit en una sèrie de projectes per facilitar,

CONCURRENTEMENTE CON EL ORIGINAL
QUE TIENGO A LA VISTA
El Subdirector General de Legislación

facilitar, precisamente, su desarrollo. A dichos proyectos se hace referencia en la estipulación tercera del presente Protocolo.

Así mismo, con el fin de asegurar la viabilidad de todas las actuaciones, se adoptarán las medidas que resulten procedentes para adaptar la planificación ferroviaria y urbanística vigentes a las previsiones señaladas en el mismo.

Noveno.- La APB, de acuerdo con Puertos del Estado, está en condiciones de contribuir con recursos propios a la financiación de las obras del presente Protocolo que se desarrollen fuera de la actual zona de servicio portuaria en los términos expuestos más adelante. Al objeto de que puedan efectuarse las aportaciones de la Autoridad Portuaria, se llevará a cabo la tramitación de la modificación de la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios (en adelante DEUP) y la incorporación al puerto de las áreas donde se desarrollen infraestructuras ferroviarias financiadas por la APB.

Décimo.- En aplicación de la Ley del Sector Ferroviario la interconexión entre la RFIGE y la red ferroviaria de la Generalitat de Catalunya debe realizarse mediante la firma de los pertinentes acuerdos. Así, en el artículo 4.4 de la citada ley se establece que la Administración General del Estado y las Comunidades Autónomas con redes ferroviarias de su titularidad cooperarán para fomentar la conexión e interoperabilidad de las diferentes redes. Por su lado, el artículo 36.6 establece que cuando un Puerto de Interés General esté situado en una Comunidad Autónoma con red ferroviaria de su titularidad, se podrán celebrar convenios entre los titulares de las diferentes redes para fomentar la interconexión e interoperabilidad de las mismas.

Asimismo la Ley ferroviaria 4/2006, de la Generalitat de Catalunya, prevé en su disposición adicional decimoprimer a la figura del Convenio en el caso de las infraestructuras ferroviarias situadas en los puertos.

Undécimo.- De conformidad con lo que

precisament, el seu desenvolupament. A aquests projectes es fa referència en l'estipulació tercera del present Protocol.

Així mateix, amb la finalitat d'assegurar la viabilitat de totes les actuacions, s'adoptaran les mesures que siguin escaients per a adaptar la planificació ferroviària i urbanística vigents a les previsions assenyalades en aquest.

Novè. - L'APB, d'acord amb Ports de l'Estat, està en condicions de contribuir amb recursos propis al finançament de les obres d'aquest protocol que es desenvolupin fora de l'actual zona de servei portuària en els termes exposats més endavant. Amb la finalitat que es puguin efectuar les aportacions de l'Autoritat Portuària, es durà a terme la tramitació de la modificació de la Delimitació d'espais i usos portuaris (d'ara endavant DEUP) i la incorporació al port de les àrees on es desenvolupin infraestructures ferroviàries finançades per l'APB.

Desè. - En aplicació de la Llei del sector ferroviari la interconnexió entre la RFIGE i la xarxa ferroviària de la Generalitat de Catalunya s'ha de realitzar mitjançant la signatura dels acords pertinents. Així, a l'article 4.4 de la Llei esmentada s'estableix que l'Administració General de l'Estat i les comunitats autònomes amb xarxes ferroviàries de la seva titularitat cooperaran per fomentar la connexió i interoperabilitat de les diferents xarxes. Per la seva banda, l'article 36.6 estableix que quan un port d'interès general estigui situat en una Comunitat Autònoma amb xarxa ferroviària de la seva titularitat, es podran subscriure convenis entre els titulars de les diferents xarxes per fomentar-ne la interconnexió i interoperabilitat.

Així mateix, la Llei ferroviària 4/2006, de la Generalitat de Catalunya, preveu en la seva disposició adicional onzena la figura del Conveni en el cas de les infraestructures ferroviàries situades als ports.

Onzè. - De conformitat amb el que

establece la Ley del Sector Ferroviario, la conexión de la RFIGE administrada por ADIF y aquella cuya administración tiene atribuida la APB deben regularse a través del correspondiente Convenio (en adelante Convenio de conexión), que deberá ser suscrito antes de la puesta en servicio del nuevo acceso, el cual debe fijar las reglas para la adjudicación de capacidad por parte de ADIF dentro del puerto así como cualquier aspecto operativo de la conexión (circulación, seguridad, capacidad, etc.).

Duodécimo.- En consecuencia, el presente Protocolo regula las intenciones y los compromisos de las partes para conseguir, en el menor plazo posible, completar y aprobar los proyectos que corresponden a la solución del nuevo acceso sur ferroviario al Puerto de Barcelona, licitar y ejecutar las correspondientes obras y suscribir los acuerdos de conexión previstos en la legislación ferroviaria vigente para facilitar la interconexión e interoperabilidad de las redes autonómica y del Estado y para establecer los derechos y obligaciones de los tres administradores afectados (Autoridad Portuaria, ADIF y FGC) en relación con los aspectos operativos de dicha conexión, y concretamente en relación con la gestión de la capacidad, la circulación y la seguridad en el nuevo acceso.

Decimotercero.- La complejidad técnica y jurídica de las actuaciones a llevar a cabo, la concurrencia de administradores sobre una plataforma común en un tramo significativo del acceso, la importancia de que las actuaciones correspondientes al presente Protocolo se acometan en el menor plazo posible y la necesidad de garantizar finalmente una gestión eficaz de la capacidad, la circulación y la seguridad ferroviarias en la fase de explotación exigen una coordinación muy estrecha tanto en la fase de finalización y aprobación de proyectos, como en la de ejecución y su posterior explotación. Los instrumentos previstos en este Protocolo para garantizar dicha coordinación permitirán a las partes firmantes llevar a término todas las comunicaciones necesarias y vehicular las informaciones precisas a los efectos de otorgarse recíprocamente seguridad sobre la

estableix la Llei del sector ferroviari, la connexió de la RFIGE administrada per ADIF i aquella l'administració de la qual té atribuïda l'APB s'han de regular a través del corresponent Conveni (d'ara endavant Conveni de connexió), que haurà de ser subscrit abans de la posada en servei del nou accés, el qual ha de fixar les regles per a l'adjudicació de capacitat per part d'ADIF dins del port així com qualsevol aspecte operatiu de la connexió (circulació, seguretat, capacitat, etc.).

Dotzè. - En conseqüència, el present Protocol regula les intencions i els compromisos de les parts per aconseguir, en el termini més curt possible, completar i aprovar els projectes que corresponen a la solució del nou accés sud ferroviari al port de Barcelona, licitar i executar les corresponents obres i subscriure els acords de connexió previstos en la legislació ferroviària vigent per facilitar la interconnexió i interoperabilitat de les xarxes autonòmica i de l'Estat i per establir els drets i les obligacions dels tres administradors afectats (Autoritat Portuària, ADIF i FGC) en relació amb els aspectes operatius de la connexió esmentada, i concretament en relació amb la gestió de la capacitat, la circulació i la seguretat en el nou accés.

Tretzè. - La complexitat tècnica i jurídica de les actuacions a dur a terme, la concurrència d'administradors sobre una plataforma comuna en un tram significatiu de l'accés, la importància que les actuacions corresponents a aquest protocol s'emprenguin en el termini més curt possible i la necessitat de garantir finalment una gestió eficaç de la capacitat, la circulació i la seguretat ferroviàries en la fase d'explotació exigeixen una coordinació molt estreta tant en la fase d'acabament i aprovació de projectes com en la d'execució i la seva posterior explotació. Els instruments previstos en aquest Protocol per garantir aquesta coordinació permetran a les parts signants portar a terme totes les comunicacions necessàries i vehicular les informacions necessàries a l'efecte d'atorgar-se recíprocament seguretat sobre la viabilitat tècnica, funcional, jurídica i econòmica dels

viabilidad técnica, funcional, jurídica y económica de los proyectos a ejecutar, así como articular un sistema de gestión que permita optimizar la capacidad de la infraestructura ejecutada y garantizar las finalidades que se persiguen con su implantación.

Decimocuarto.- Asimismo, para la definición de las actuaciones correspondientes a la actuación viaria definida en el Estudio informativo del proyecto de los nuevos accesos sur, ferroviario y viario, al puerto de Barcelona", el Ministerio de Fomento ha redactado un proyecto constructivo, compatible en su definición y ejecución con los diferentes proyectos del nuevo acceso ferroviario.

En su virtud, se acuerda suscribir el presente Protocolo de intenciones con las siguientes:

ESTIPULACIONES

PRIMERA.- NATURALEZA Y FINALIDAD DEL PROTOCOLO

El objeto de este Protocolo es fijar intenciones y compromisos de colaboración así como regular las relaciones entre las partes firmantes, con la finalidad de acometer de forma coordinada las actuaciones que permitan en el menor plazo posible poner en servicio el nuevo acceso sur ferroviario al puerto de Barcelona.

Concretamente, se describen las siguientes actuaciones:

- Finalizar y aprobar los proyectos constructivos correspondientes
- Licitación y ejecución de las obras
- Administrar la nueva infraestructura y conectar las redes ferroviarias que confluyen en la solución (FGC, ADIF y APB)

Las acciones previstas en este Protocolo serán concretadas y descritas, en su caso, en Convenios específicos a los que se hace referencia más adelante.

projectes a executar, així com articular un sistema de gestió que permeti optimitzar la capacitat de la infraestructura executada i garantir les finalitats que es persegueixen amb la seva implantació.

Catorzè. - Així mateix, per a la definició de les actuacions corresponents a l'actuació viària definida a l'"Estudi informatiu del projecte dels nous accessos sud, ferroviari i viari, al port de Barcelona", el Ministeri de Foment ha redactat un projecte constructiu, compatible en la seva definició i execució amb els diferents projectes del nou accés ferroviari.

En la seva virtut s'acorda subscriure el present Protocol d'intencions amb les següents:

ESTIPULACIONES

PRIMERA. - NATURALEZA I FINALITAT DEL PROTOCOL

L'objecte d'aquest Protocol és fixar intencions i compromisos de col·laboració així com regular les relacions entre les parts signants amb la finalitat d'emprendre de forma coordinada les actuacions que permetin en el termini més curt possible posar en servei el nou accés sud ferroviari al port de Barcelona.

Concretament, es descriuen les actuacions següents:

- Finalitzar i aprovar els projectes constructius corresponents
- Licitació i execució de les obres.
- Administrar la nova infraestructura i connectar les xarxes ferroviàries que conflueixen en la solució (FGC, ADIF i APB).

Les accions previstes en aquest Protocol seran concretades i descrites, si s'escau, en convenis específics a què es fa referència més endavant.

Cuando la previsión de demanda, ajustada por los datos de tráfico reales que se produzcan por el nuevo acceso, así lo requiera, se suscribirá un nuevo Protocolo con el fin de coordinar y desarrollar las actuaciones necesarias para atender los tráficos previstos.

SEGUNDA.- OBJETIVOS DE LAS ACTUACIONES PREVISTAS

Los objetivos que se persiguen con las actuaciones previstas son los siguientes:

- Promover el tráfico de mercancías por ferrocarril dotando de un acceso independiente y con capacidad suficiente a la ampliación sur del puerto de Barcelona.
- Mejorar la movilidad del puerto de Barcelona, tanto en sus conexiones con el exterior como en su red interna, ferroviaria y viaria.
- Garantizar unas condiciones de explotación equivalentes a las actuales en la línea de FGC, de tal forma que las actuaciones que se plantean en el presente Protocolo no sean causa, por dicho motivo, en ningún caso de limitaciones o restricciones a la política comercial actual o futura de FGC con respecto a la situación sin proyecto.

TERCERA.- REDACCIÓN Y APROBACIÓN DE LOS PROYECTOS CONSTRUCTIVOS

Tal y como se establece en el punto octavo del expositivo, se viene trabajando en la revisión del proyecto original de nuevo acceso sur ferroviario al puerto de Barcelona con el doble objetivo de abaratar su coste y permitir un desarrollo por fases. Para ello, la DGF ha elaborado en primer lugar un Estudio funcional del nuevo acceso, coordinado con todas las partes firmantes del presente Protocolo, que determina que las actuaciones disponen de capacidad suficiente para los tráficos esperados a corto y medio plazo.

El cambio fundamental que introduce la nueva solución es que se aprovecha el corredor de vía única de FGC, partiendo

Quan la previsió de demanda, ajustada per les dades de trànsit real que es produeixin pel nou accés, així ho requereixi, se subscriurà un nou Protocol amb la finalitat de coordinar i desenvolupar les actuacions necessàries per a atendre el trànsit previst.

SEGONA. - OBJECTIUS DE LES ACTUACIONES PREVISTES

Els objectius que es persegueixen amb les actuacions previstes són els següents:

- Promoure el trànsit de mercaderies per ferrocarril dotant d'un accés independent i amb capacitat suficient l'ampliació sud del port de Barcelona.
- Millorar la mobilitat del port de Barcelona, tant en les seves connexions amb l'exterior com en la seva xarxa interna, ferroviària i viària.
- Garantir unes condicions d'explotació equivalents a les actuals en la línia d'FGC, de tal manera que les actuacions que es plantegen en el present Protocol no siguin causa, per aquest motiu, en cap cas de limitacions o restriccions a la política comercial actual o futura d'FGC respecte a la situació sense projecte.

TERCERA. - REDACCIÓ I APROVACIÓ DELS PROJECTES CONSTRUCTIUS

Tal com s'estableix en el punt vuitè de la part expositiva, es treballa en la revisió del projecte original de nou accés sud ferroviari al port de Barcelona amb el doble objectiu d'abaratir-ne el cost i permetre un desenvolupament per fases. Per a això, la DGF ha elaborat en primer lloc un Estudi funcional del nou accés, coordinat amb totes les parts signants del present Protocol, que determina que les actuacions disposen de capacitat suficient per als trànsits esperats a curt i mitjà termini.

El canvi fonamental que introdueix la nova solució és que s'aprofita el corredor de via única d'FGC, partint de l'entorn del nou

del entorno del nuevo enlace de Cornellà de Llobregat hasta alcanzar el puente de acceso a Mercabarna, adaptando la vía existente al tráfico de circulaciones de ancho Ibérico y estándar europeo, además del métrico actual, y dotando al corredor de electrificación a 3 kV en corriente continua.

La solución adoptada se ha diseñado de manera compatible con una ampliación posterior de las instalaciones, que se llevará a cabo cuando así lo determine la evolución del tráfico. Los análisis realizados que aseguran esta compatibilidad se remitirán a las partes firmantes del presente Protocolo.

En todo caso se coordinarán en el ámbito del Ministerio de Fomento los diseños del acceso ferroviario y del acceso por carretera, al objeto de garantizar que el proyecto del nuevo acceso sur viario al Puerto de Barcelona, que tiene en redacción la Dirección General de Carreteras, no interfiere con una futura solución que se proponga para el acceso sur ferroviario.

Por tanto, se abandona la propuesta de trazado en falso túnel, lo que conlleva un menor impacto de las obras y una mayor economía en la inversión.

En relación con la conexión con Can Tunis, el trazado es coincidente en planta con el planteado en el Estudio Informativo de 2007, pero discurre en superficie, e incorpora las actuaciones necesarias en la cabecera de la terminal de Can Tunis que permitirán conectar el citado ramal con la infraestructura actualmente existente en ancho estándar (UIC) en la citada terminal.

Al igual que en la infraestructura descrita en el Estudio Informativo, se prevé la electrificación de la vía a 3 kV adaptable en el futuro a 25 kV.

Como ya se ha mencionado, se adapta la vía única de FGC a las nuevas condiciones de explotación con un uso compartido de la plataforma por los tres anchos en los que se debe operar: ibérico y estándar europeo para el nuevo acceso

enllaç de Cornellà de Llobregat fins a assolir el pont d'accés a Mercabarna, s'adapta la via existent al trànsit de circulacions d'ample ibèric i estàndard europeu, a més del mètric actual, i es dota el corredor d'electrificació a 3 kV en corrent continu.

La solució adoptada s'ha dissenyat de manera compatible amb una ampliació posterior de les instal·lacions, que es portarà a terme quan així ho determini l'evolució del trànsit. Les anàlisis realitzades que assegurin aquesta compatibilitat es remetran a les parts signants d'aquest protocol.

En tot cas, es coordinaran en l'àmbit del Ministeri de Foment els dissenys de l'accés ferroviari i de l'accés per carretera, amb la finalitat de garantir que el projecte del nou accés el sud viari al Port de Barcelona, que té en fase de redacció la Direcció General de Carreteres, no interfereix amb una futura solució que es proposi per a l'accés sud ferroviari.

Per tant, s'abandona la proposta de traçat en fals túnel, la qual cosa comporta menys impacte de les obres i més economia en la inversió.

En relació amb la connexió amb Can Tunis, el traçat és coincident en planta amb el plantejat en l'Estudi informatiu de 2007, però discorre en superfície, i incorpora les actuacions necessàries a la capçalera de la terminal de Can Tunis que permetran connectar el ramal esmentat amb la infraestructura actualment existent en ample estàndard (UIC) a aquesta terminal.

Igual com en la infraestructura descrita en l'Estudi informatiu, es preveu l'electrificació de la via a 3 kV adaptable en el futur a 25 kV.

Com ja s'ha esmentat, s'adapta la via única d'FGC a les noves condicions d'explotació amb un ús compartit de la plataforma pels tres amplex en els quals s'ha d'operar: ibèric i estàndard europeu per al nou accés fins a l'ampliació sud del

hasta la ampliación sur del puerto de Barcelona, y métrico para el mantenimiento de las condiciones de explotación actuales y futuras de FGC.

La conexión entre el Ramal del Llobregat y la vía de FGC se realiza mediante una vía intermedia, denominada *vía de eficacia*, de ancho mixto (estándar europeo e ibérico) al igual que el Ramal. Esta *vía de eficacia*, con una longitud de 1,3 km, permite el estacionamiento o apartado de un tren mientras otro está realizando un recorrido de paso, todo ello apto para trenes de 750 m.

Una vez superada la carretera de acceso a Mercabarna la línea se bifurca, abandonando los 3 anchos; la vía que se encamina por el nuevo cauce del Llobregat hacia la zona portuaria y el anillo será de ancho mixto (estándar europeo e ibérico), y la que continúa por la vía actual de FGC mantendrá tan sólo el ancho métrico. El trazado del anillo que se encamina hacia el puerto retoma la traza definida en el Estudio Informativo y no la abandona hasta el final de la actuación.

El conjunto de las actuaciones incluidas en el presente Protocolo son:

1. Acceso ferroviario en vía única a través de la plataforma de FGC, desde la conexión con la Red Ferroviaria de Interés General actual, hasta el inicio del anillo ferroviario.
2. Prolongación del acceso ferroviario al Puerto en vía doble desde el inicio del anillo hasta el límite de la zona de servicio actual del Puerto y vías de apartado.
3. Ramal de conexión del nuevo acceso con Can Tunis oeste.
4. Instalaciones de seguridad y comunicaciones de las nuevas vías para el conjunto de actuaciones, con arreglo a la definición que se realiza más adelante.
5. Subestación de potencia para la electrificación del conjunto de actuaciones previstas en el Protocolo

port de Barcelona, i mètric per al manteniment de les condicions d'explotació actuals i futures d'FGC.

La connexió entre el ramal del Llobregat i la via de FGC es realitza mitjançant una via intermèdia, denominada via d'eficàcia, d'ample mixt (estàndard europeu i ibèric) igual com el ramal. Aquesta via d'eficàcia, amb una longitud d'1,3 km, permet que s'estacioni o s'aparti un tren mentre un altre està realitzant un recorregut de passada, tot això apte per a trens de 750 m.

Una vegada superada la carretera d'accés a Mercabarna la línia es bifurca, i abandona els 3 amplex; la via que s'encamina pel nou curs del Llobregat cap a la zona portuària i l'anell serà d'ample mixt (estàndard europeu i ibèric), i la que continua per la via actual d'FGC mantindrà tan sols l'ample mètric. El traçat de l'anell que s'encamina cap al port reprèn la traça definida en l'Estudi informatiu i no l'abandona fins al final de l'actuació.

El conjunt de les actuacions incloses en aquest protocol són:

1. Accés ferroviari en via única a través de la plataforma d'FGC des de la connexió amb la Xarxa Ferroviària d'Interés General actual, fins a l'inici de l'anell ferroviari.
2. Perllongació de l'accés ferroviari al Port en via doble des de l'inici de l'anell fins el límit de la zona de servei actual del Port i vies d'apartat.
3. Ramal de connexió del nou accés amb Can Tunis oest.
4. Instal·lacions de seguretat i comunicacions de les noves vies per al conjunt d'actuacions, d'acord amb la definició que es fa més endavant.
5. Subestació de potència per a l'electrificació del conjunt d'actuacions previstes al Protocol i capacitat

y capacidad de ampliación para futuras ampliaciones.

Corresponde al Ministerio de Fomento la redacción y aprobación de los proyectos constructivos 1, 3 y 4 y a APB la redacción y aprobación de los proyectos 2 y 5. Ambas partes se sujetarán a las normas y procedimientos de redacción y aprobación de proyectos constructivos que les sean de aplicación en cada caso de acuerdo con la legislación vigente.

Con objeto de garantizar la debida coordinación técnica de las partes afectadas en relación con el diseño definitivo que se adopte en los proyectos citados, y en virtud de lo previsto en la cláusula que regula la Comisión de seguimiento de este Protocolo, se constituye un grupo de trabajo para el seguimiento técnico de los proyectos, integrado por representantes de todas las partes firmantes.

Dada la naturaleza del proyecto 4, indivisible y con una incidencia directa en aspectos esenciales del nuevo acceso, tales como la capacidad de infraestructura, la electrificación o el propio modelo de gestión que debe definirse como parte de los acuerdos de conexión entre las redes administradas por FGC, ADIF y la APB, se prestará especial atención a la coordinación en la redacción de este proyecto, con reuniones específicas y multilaterales del grupo de trabajo.

Previamente a su aprobación, tanto el Ministerio de Fomento, como la APB remitirán a las restantes partes firmantes de este Protocolo los proyectos que hubieren redactado, con objeto de que, en un plazo no superior a un mes estas partes puedan emitir un informe técnico o las observaciones que consideren oportunas, así como convocar, en su caso, una reunión de la Comisión de seguimiento, a fin de analizar las observaciones realizadas y promover, en su caso, una adaptación de los proyectos a las aportaciones de las partes.

Las partes se comprometen a organizar las obras del modo más conveniente para

d'ampliació per a futures ampliacions.

Correspon al Ministeri de Foment, la redacció i l'aprovació dels projectes constructius 1, 3 i 4 i a APB la redacció i l'aprovació dels projectes 2 i 5. Ambdues parts se subjectaran a les normes i procediments de redacció i aprovació de projectes constructius que els siguin aplicables en cada cas d'acord amb la legislació vigent.

Per tal de garantir la coordinació l'adequada coordinació tècnica de les parts afectades en relació amb el disseny definitiu que s'adopti en els projectes esmentats, i en virtut del que preveu la clàusula que regula la Comissió de Seguiment d'aquest Protocol, es constitueix un grup de treball per al seguiment tècnic dels projectes, integrat per representants de totes les parts signants.

Atesa la naturalesa del projecte 4, indivisible i amb una incidència directa en aspectes essencials del nou accés, tals com la capacitat d'infraestructura, l'electrificació o el mateix model de gestió que s'ha de definir com a part dels acords de connexió entre les xarxes administrades per FGC, ADIF i l'APB, es prestarà especial atenció a la coordinació a la redacció d'aquest projecte, amb reunions específiques i multilaterals del grup de treball.

Prèviament a la seva aprovació, tant el Ministeri de Foment, com l'APB remetran a les restants parts signants d'aquest Protocol els projectes que haguessin redactat, per tal que, en un termini no superior a un mes, aquestes parts puguin emetre un informe tècnic o les observacions que considerin oportunes, així com convocar, si s'escau, una reunió de la Comissió de Seguiment, a fi d'analitzar les observacions realitzades i promoure, si s'escau, una adaptació dels projectes a les aportacions de les parts.

Les parts es comprometen a organitzar les obres de la manera més convenient per

hacer posible los incrementos de oferta de circulaciones que puedan producirse en la red FGC durante la fase de ejecución de las mismas.

CUARTA.- DESARROLLO Y FINANCIACIÓN DE LAS OBRAS

La licitación, ejecución y financiación de las obras corresponderá al Ministerio de Fomento y a APB en los términos que ambos acuerden para garantizar la debida coordinación en todo el proceso, celebrando si fuera necesario un Convenio específico en el que se establezcan, entre otros, los compromisos temporales para la puesta en servicio conjunta del nuevo acceso. En todo caso, dicho acuerdo deberá contemplar, al menos, los siguientes requisitos:

- El Ministerio de Fomento, a través de ADIF, licitará, ejecutará y financiará las obras correspondientes a los proyectos 1, 3 y 4 (éste, cofinanciado por la APB) citados en la cláusula tercera. Por su parte, la APB licitará, ejecutará y financiará las obras correspondientes a los proyectos 2 y 5 y cofinanciará la parte proporcional que corresponda del proyecto 4. Ambas partes se sujetarán a las normas y procedimientos de contratación que les sean de aplicación en cada caso de acuerdo con la legislación vigente.
- La APB procederá a tramitar una propuesta de modificación del DEUP que incluya como zona de servicio aquellas zonas donde, de acuerdo a este protocolo, deba financiar infraestructuras ferroviarias. La APB procederá en paralelo a la redacción de los proyectos 2 y 5.
- Para dar cumplimiento a lo previsto en los puntos anteriores, el Ministerio de Fomento y la APB suscribirán un Convenio de financiación en el que se detallarán, los compromisos financieros de ambas partes.
- El Ministerio de Fomento y la APB velarán en todo momento por que el proceso de licitación y ejecución de las obras esté debidamente coordinado y

fer possibles els increments d'oferta de circulacions que puguin produir-se a la xarxa FGC durant la fase d'execució de les mateixes obres.

QUARTA. - DESENVOLUPAMENT I FINANÇAMENT DE LES OBRES

La licitació, l'execució i el finançament de les obres correspondrà al Ministeri de Foment, i a APB en els termes que ambdós acordin per garantir la coordinació necessària en tot el procés, i subscriuran si fos necessari un Conveni específic en el qual s'estableixin, entre altres, els compromisos temporals per a la posada en servei conjunta del nou accés. En tot cas, aquest acord haurà de preveure, almenys, els requisits següents:

- El Ministeri de Foment, mitjançant d'ADIF, licitarà, executarà i finançarà les obres corresponents als projectes 1, 3 i 4 (aquest, cofinançat per l'APB) esmentats en la clàusula tercera. Per la seva part, l'APB licitarà, executarà i finançarà les obres corresponents als projectes 2 i 5 i cofinançarà la part proporcional que correspongui del projecte 4. Ambdues parts se subjectaran a les normes i els procediments de contractació que els siguin d'aplicació en cada cas d'acord amb la legislació vigent.
- L'APB tramitarà una proposta de modificació del DEUP que inclogui com a zona de servei aquelles zones en que, d'acord amb aquest protocol, hagi de finançar infraestructures ferroviàries. L'APB durà a terme en paral·lel a la redacció dels projectes 2 i 5.
- Per donar compliment al que preveuen els punts anteriors, el Ministeri de Foment, i l'APB subscriuran un conveni de finançament en el qual es detallaran els compromisos financers d'ambdues parts.
- El Ministeri de Foment i l'APB vetllaran a tota hora perquè el procés de licitació i execució de les obres estigui degudament coordinat i actuaran

actuarán entendiendo que los proyectos que cada cual ejecute forman parte de una actuación única desde el punto de vista funcional.

La puesta en servicio de la nueva infraestructura se ajustará, en lo que proceda, al procedimiento previsto para tal fin, en la ley del Sector Ferroviario. En lo que se refiere a las actuaciones que modifiquen o restituyan la titularidad, mantenimiento o explotación actual de la línea de FGC, también se estará a lo dispuesto en la Ley ferroviaria 4/2006 del Parlamento de Catalunya.

Cualquier cambio en la definición de las actuaciones, que modifique significativamente la configuración de la infraestructura resultante, su funcionalidad o su incidencia sobre el servicio ferroviario, deberá ser objeto de un trámite de consulta por el Ministerio de Fomento a las partes directamente afectadas, remitiendo los proyectos modificados o complementarios en que se recojan las actuaciones, de modo que en un plazo no superior a un mes éstas puedan emitir un informe técnico o las observaciones que consideren oportunas.

Al igual que en el caso de los proyectos originales, si los informes no fuesen favorables, se reunirá la Comisión de seguimiento, a fin de analizar las observaciones realizadas y promover, en su caso, una adaptación de los proyectos a las aportaciones de las partes.

En cualquier caso, en la fase de obras de los proyectos, se establecerán los mecanismos de coordinación pertinentes entre el Ministerio de Fomento y FGC, en relación con los diferentes trabajos a acometer que pudieran afectar a la policía, seguridad o explotación ferroviaria de FGC, con objeto de acordar las condiciones asociadas a éstos exigibles en cada caso, como pudiera ser la programación y requerimientos para la ejecución de los trabajos, la ocupación temporal del dominio público u otros permisos y autorizaciones que sean pertinentes.

Así mismo, con objeto de minimizar las

entenenent que els projectes que cadascú executi formen part d'una actuació única des del punt de vista funcional.

La posada en servei de la nova infraestructura s'ajustarà, en el que sigui escaient, al procediment previst per a aquest fi, en la llei del sector ferroviari. En el que es refereix a les actuacions que modifiquin o restitueixin la titularitat, el manteniment o l'explotació actual de la línia d'FGC, també s'ajustarà al que disposa la Llei ferroviària 4/2006 del Parlament de Catalunya.

Qualsevol canvi en la definició de les actuacions que modifiqui significativament la configuració de la infraestructura resultant, la seva funcionalitat o la seva incidència sobre el servei ferroviari, haurà de ser objecte d'un tràmit de consulta pel Ministeri de Foment, a les parts directament afectades, remetent els projectes modificats o complementaris en els quals es recullin les actuacions, de manera que en un termini no superior a un mes aquestes puguin emetre un informe tècnic o les observacions que considerin oportunes.

Igual com en el cas dels projectes originals, si els informes no fossin favorables, es reunirà la Comissió de Seguiment a fi d'analitzar les observacions realitzades i promoure, si s'escau, una adaptació dels projectes a les aportacions de les parts.

En qualsevol cas, en la fase d'obres dels projectes, s'establiran els mecanismes de coordinació pertinents entre el Ministeri de Foment i FGC, en relació amb els diferents treballs a dur a terme que puguin afectar la policia, la seguretat o l'explotació ferroviària d'FGC, per tal d'acordar les condicions associades a aquests exigibles en cada cas, com poden ser la programació i els requeriments per a l'execució dels treballs, l'ocupació temporal del domini públic o altres permisos i autoritzacions que siguin pertinents.

Així mateix, per tal de minimitzar les

afecciones a la explotación de FGC durante la fase de ejecución de las obras, el Ministerio de Fomento se coordinará con FGC en los términos que las citadas partes acuerden. En este sentido los proyectos que se redacten incluirán las correspondientes cláusulas que contemplen las compensaciones al titular de la infraestructura en caso de afección a la explotación ferroviaria.

QUINTA.- CONEXIÓN Y ADMINISTRACIÓN DE LA NUEVA INFRAESTRUCTURA

La administración de las infraestructuras ferroviarias resultantes de las actuaciones previstas en el presente Protocolo se refiere, sin perjuicio de su titularidad, al mantenimiento y explotación, así como a la gestión de los sistemas de control, circulación y seguridad.

Con arreglo a los instrumentos previstos en la legislación ferroviaria vigente, y que han sido citados en el expositivo previo de este Protocolo, la conexión de las infraestructuras ferroviarias resultantes de las actuaciones previstas deberá materializarse mediante acuerdos entre ADIF, APB y FGC y hará referencia a las reglas para la administración de dichas infraestructuras y de forma específica a las que habrán de respetarse para adjudicar capacidad de infraestructura a las empresas ferroviarias que soliciten surcos para circular por el nuevo acceso, así como a cualquier otro aspecto operativo de la conexión.

Las partes celebrarán los citados acuerdos en la forma que consideren más oportuno ateniéndose en todo caso a las siguientes condiciones:

- La conexión entre la RFIGE administrada por ADIF y la RFIGE administrada por la APB deberá quedar regulada a través de un Convenio de los previstos en el artículo 36.3 de la Ley del Sector Ferroviario. El citado Convenio, que incluirá todas las conexiones ferroviarias existentes en el puerto, se ajustará en lo posible al modelo de Convenio acordado entre ADIF y Puertos del Estado para el

afecciones a l'explotació d'FGC durant la fase d'execució de les obres, el Ministeri de Foment es coordinarà amb FGC en els termes que les parts esmentades acordin. En aquest sentit els projectes que es redactin inclouran les corresponents clàusules que prevegin les compensacions al titular de la infraestructura en cas d'afecció a l'explotació ferroviària.

CINQUENA. - CONNEXIÓ I ADMINISTRACIÓ DE LA NOVA INFRAESTRUCTURA

L'administració de les infraestructures ferroviàries resultants de les actuacions previstes en el present Protocol es refereix, sens perjudici de la seva titularitat, al manteniment i l'explotació, així com a la gestió dels sistemes de control, circulació i seguretat.

D'acord amb els instruments previstos en la legislació ferroviària vigent, i que han estat esmentats en la part expositiva prèvia d'aquest Protocol, la connexió de les infraestructures ferroviàries resultants de les actuacions previstes s'haurà de materialitzar mitjançant acords entre ADIF, APB i FGC i farà referència a les regles per a l'administració de les infraestructures esmentades i de forma específica a les que s'hauran de respectar per adjudicar capacitat d'infraestructura a les empreses ferroviàries que sol·licitin solcs per circular pel nou accés, així com a qualsevol altre aspecte operatiu de la connexió.

Les parts subscriuran els esmentats acords en la forma que considerin més oportú i s'ajustaran, en tot cas a les condicions següents:

- La connexió entre la RFIGE administrada per ADIF i la RFIGE administrada per l'APB haurà de quedar regulada a través d'un Conveni dels que preveu l'article 36.3 de la Llei del sector ferroviari. L'esmentat Conveni, que inclourà totes les connexions ferroviàries existents al port, s'ajustarà en la mesura que sigui possible al model de Conveni acordat entre ADIF i Ports de l'Estat per al

conjunto del Sistema Portuario.

- La utilización de la plataforma de FGC a lo largo de un tramo del nuevo acceso tiene implicaciones directas para los administradores de cada infraestructura, tanto en las cuestiones de mantenimiento y policía, como en las que se refieren a la gestión de la capacidad, la circulación y la seguridad ferroviarias. En consecuencia, es preciso alcanzar acuerdos de gestión y mantenimiento entre los titulares de todas las infraestructuras ferroviarias que concurren en el ámbito de actuación. Los acuerdos que se alcancen deberán quedar regulados a través de un Convenio de los previstos a tal efecto en el artículo 36.6 de la Ley del Sector Ferroviario, a suscribir inicialmente por FGC y ADIF. Ello sin perjuicio de los acuerdos que fuera necesario suscribir en virtud de artículo 4.4 de la citada Ley tal y como se ha mencionado en el expositivo décimo.

Para la gestión conjunta se creará un órgano de gestión conjunta específico cuyo alcance y funciones deberán detallarse en dicho Convenio. En todo caso, los instrumentos y las reglas de gestión conjunta que se acuerden deberán ser coherentes con las reglas de conexión que se establezcan por ADIF, APB y Puertos del Estado en el Convenio de conexión ferroviaria previsto en el artículo 36.3 de la Ley del Sector Ferroviario al que se ha hecho referencia en primer lugar.

Así mismo, las partes acuerdan en el presente Protocolo que tendrán prioridad en la adjudicación de surcos las circulaciones y horarios existentes y se comprometen a garantizar la viabilidad de las circulaciones que se definen en el Estudio de demanda elaborado por la DGF y consensuado con las partes.

Los convenios y, en su caso, los instrumentos de gestión que se definan, deberán estar suscritos y constituidos con carácter previo a la puesta en servicio del nuevo acceso sur ferroviario.

conjunt del sistema portuari.

- La utilització de la plataforma d'FGC al llarg d'un tram del nou accés té implicacions directes per als administradors de cada infraestructura, tant en les qüestions de manteniment i policia, com en les que es refereixen a la gestió de la capacitat, la circulació i la seguretat ferroviàries. En conseqüència, és necessari assolir acords de gestió i manteniment entre els titulars de totes les infraestructures ferroviàries que es presenten en l'àmbit d'actuació. Els acords que s'assoleixin hauran de quedar regulats a través d'un Conveni dels que preveu a aquest efecte a l'article 36.6 de la Llei del sector ferroviari, a subscriure inicialment per FGC i ADIF. Això sens perjudici dels acords que sigui necessari subscriure en virtut de l'article 4.4 d'aquesta Llei tal com s'ha esmentat al punt desè de la part expositiva.

Per a la gestió conjunta es creará un òrgan de gestió conjunta específic l'abast i funcions del qual s'hauran de detallar al Conveni esmentat. En tot cas, els instruments i les regles de gestió conjunta que s'acordin hauran de ser coherents amb les regles de connexió que s'estableixin per ADIF, APB i Ports de l'Estat al Conveni de connexió ferroviària que preveu l'article 36.3 de la Llei del sector ferroviari a què s'ha fet referència en primer lloc.

Així mateix, les parts acorden en el present Protocol que tindran prioritat en l'adjudicació de solcs les circulacions i horaris existents i es comprometen a garantir la viabilitat de les circulacions que es defineixen a l'Estudi de demanda elaborat per la DGF i consensuat amb les parts.

Els convenis i, si s'escau, els instruments de gestió que es defineixin, hauran d'estar suscrits i constituïts amb caràcter previ a la posada en servei del nou accés sud ferroviari.

Con el fin de dar continuidad a la RFIGE hasta el Puerto de Barcelona y preservar la continuidad de la red ferroviaria autonómica, se establecerá la titularidad compartida de las infraestructuras resultantes de las actuaciones previstas sobre la plataforma de FGC.

SEXTA.- COMISIÓN DE SEGUIMIENTO.

A los efectos de asumir las facultades necesarias y de velar por el cumplimiento de las obligaciones contraídas por cada una de las partes intervinientes así como por el desarrollo puntual de las actuaciones contempladas se crea una Comisión de seguimiento formada por:

- El Director General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento.
- El Director General de Infraestructuras de Movilidad Terrestre de la Generalitat de Catalunya.
- Un representante del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.
- Un representante de Ferrocarriles de la Generalitat de Catalunya.
- Director Técnico de Puertos del Estado.
- Director General de la Autoridad Portuaria de Barcelona.

Dicha Comisión asumirá, sin perjuicio de las competencias que correspondan a cada parte en el ejercicio de sus competencias, las siguientes funciones:

- Llevar a cabo el seguimiento de las actuaciones incluidas en el presente Protocolo.
- Evaluar previamente a su aprobación la adecuación de las soluciones de proyecto a lo previsto en el presente Protocolo.
- Promover la coordinación necesaria para el desarrollo de las actuaciones previstas en el presente Protocolo.
- Resolver los problemas que se susciten en la interpretación y cumplimiento del Protocolo.

Los miembros de la Comisión de

Amb la finalitat de donar continuïtat a la RFIGE fins al Port de Barcelona i preservar la continuïtat de la xarxa ferroviària autonòmica, s'establirà la titularitat compartida de les infraestructures resultants de les actuacions previstes sobre la plataforma d'FGC.

SISENA. - COMISSIÓ DE SEGUIMENT.

Per tal d'assumir les facultats necessàries i de vetllar pel compliment de les obligacions contraïdes per cada una de les parts intervinents, així com pel desenvolupament puntual de les actuacions previstes es crea una Comissió de seguiment formada per:

- El director general de Ferrocarrils del Ministeri de Foment.
- El director general d'Infraestructures de Mobilitat Terrestre de la Generalitat de Catalunya.
- Un representant de l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries.
- Un representant de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya.
- Director tècnic de Ports de l'Estat.
- Director general de l'Autoritat Portuària de Barcelona.

Aquesta Comissió assumirà, sens perjudici de les competències que corresponguin a cada part en l'exercici de les seves competències, les funcions següents:

- Dur a terme el seguiment de les actuacions incloses en el present Protocol.
- Avaluar prèviament a la seva aprovació l'adequació de les solucions de projecte al que preveu el present Protocol.
- Promoure la coordinació necessària per al desenvolupament de les actuacions que preveu el present Protocol.
- Resoldre els problemes que se suscitin en la interpretació i compliment del Protocol.

Els membres de la Comissió de

CONCUERDA FIELMENTE AL ORIGINAL
A OCTUBRE 2004 18
El Subdirector General de Legislación

seguimiento o personas en quienes deleguen o sustituyan se reunirán con una periodicidad al menos semestral.

A dicha Comisión se podrán incorporar, por acuerdo de las partes, personal técnico cuya presencia se considere conveniente para el cumplimiento de las funciones que tiene encomendadas.

La Comisión de seguimiento podrá delegar en un grupo de trabajo técnico el estudio y seguimiento de los aspectos técnicos que considere oportunos en relación con los proyectos y obras a los que se refiere el presente Protocolo, reservándose en todo caso la decisión final sobre los mismos.

La representación del Ministerio de Fomento presidirá la Comisión de Seguimiento.

Los acuerdos serán adoptados por mayoría de votos, teniendo, en caso de empate, el voto del Presidente carácter decisorio.

En lo no previsto respecto a la organización de la Comisión de seguimiento, será de aplicación el régimen de los órganos colegiados que regulan los artículos 22 a 27 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

SÉPTIMA.- VIGENCIA

El presente Protocolo tiene una vigencia indefinida al estar ligado al funcionamiento del nuevo acceso sur ferroviario al Puerto de Barcelona.

OCTAVA.-RESOLUCIÓN DEL PROTOCOLO

El presente Protocolo podrá resolverse por mutuo acuerdo de las partes firmantes del mismo.

Será causa de resolución del Protocolo el incumplimiento de alguno de los acuerdos anteriores, previa denuncia por cualquiera de las partes mediante comunicación escrita fehaciente con un plazo de

Seguiment o persones en qui deleguin o substitueixin es reuniran amb una periodicitat almenys semestral.

A aquesta Comissió es podran incorporar, per acord de les parts, personal tècnic la presència dels quals es consideri convenient per al compliment de les funcions que té encomanades.

La Comissió de Seguiment podrà delegar en un grup de treball tècnic l'estudi i seguiment dels aspectes tècnics que consideri oportuns en relació amb els projectes i obres a què es refereix el present Protocol, i es reservarà en tot cas la decisió final sobre aquests aspectes.

La representació del Ministeri de Foment, presidirà la Comissió de Seguiment.

Els acords seran adoptats per majoria dels vots, tenint, caràcter decisorio el vot del President en cas d'empat.

En el que no està previst pel que fa a l'organització de la Comissió de Seguiment, serà d'aplicació el règim dels òrgans col·legiats que regulen els articles 22 a 27 de la Llei 30/1992, de 26 de novembre, de règim jurídic de les administracions públiques i del procediment administratiu comú.

SETENA. - VIGÈNCIA

El present Protocol té una vigència indefinida pel fet d'estar lligat al funcionament del nou accés sud ferroviari al port de Barcelona.

VUITENA. -RESOLUCIÓ DEL PROTOCOL

El present Protocol es podrà resoldre de comú acord de les seves parts signants.

Serà causa de resolució del Protocol l'incumpliment d'algun dels acords anteriors, amb la denúncia prèvia per qualsevol de les parts mitjançant comunicació escrita fehaent amb un

antelación de al menos un mes.

NOVENA.- JURISDICCIÓN COMPETENTE

El presente Protocolo tiene naturaleza jurídica administrativa. Para la resolución de las discrepancias que pudieran derivarse de la interpretación o cumplimiento mismo, las partes se someten a la Jurisdicción Contencioso-Administrativa.

Y en prueba de conformidad con cuanto antecede, firman el presente Protocolo en seis ejemplares, en el lugar y fecha indicados al inicio.

La ministra de Fomento



Ana Pastor Julián

El presidente de ADIF



Gonzalo Ferre Moltó

El presidente de Puertos del Estado



José Llorca Ortega

temini d'antelació d'almenys un mes.

NOVENA. - JURISDICCió COMPETENT

El present Protocol té naturalesa jurídica administrativa. Per a la resolució de les discrepàncies que es puguin derivar de la seva interpretació o compliment mateix, les parts se sotmeten a la jurisdicció contenciosa administrativa.

I, com a prova de conformitat, les parts signen aquest Protocol per sextuplicat, en el lloc i data indicats a l'encapçalament.

El conseller de Territori i Sostenibilitat



Santi Vila i Vicent

El president d'FGC



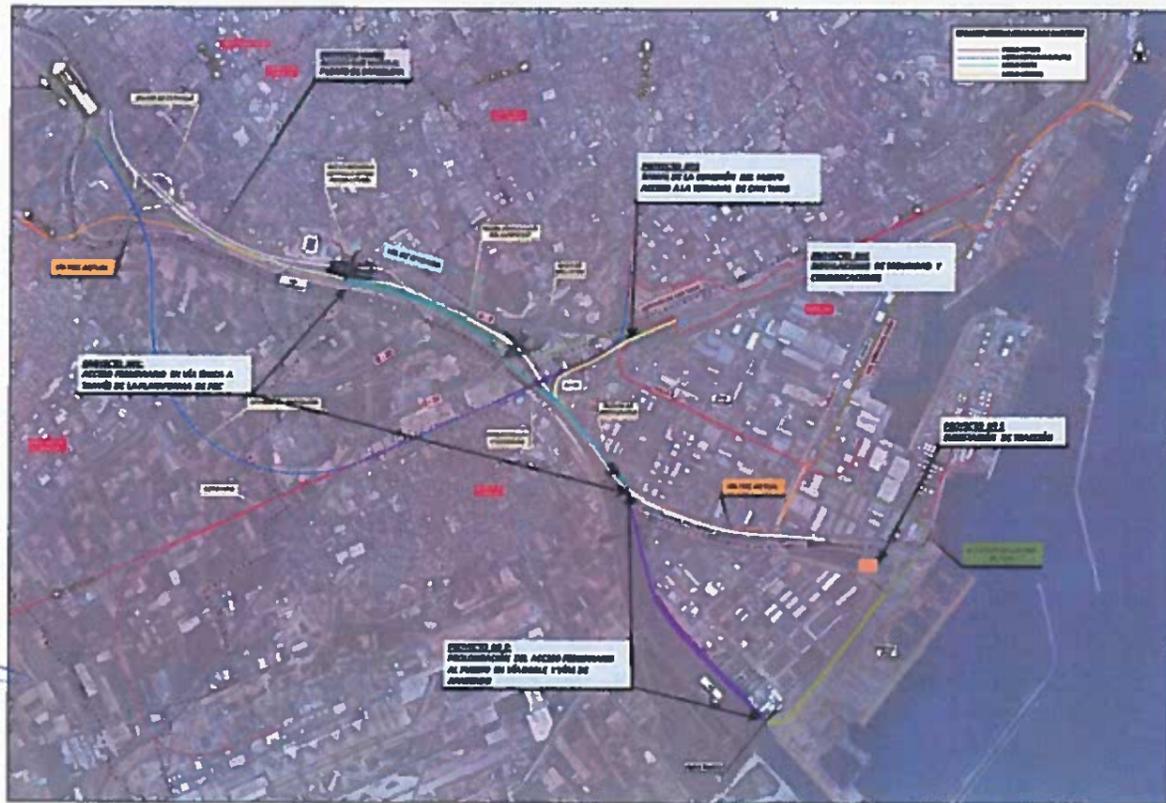
Enric Ticó i Buxadós

El president de l'Autoritat Portuària de Barcelona



Sixte Cambra i Sánchez

4 p. ms



CONCUERDA FIELMENTE CON EL ORIGINAL
QUE TENGO A LA VISTA
El Subdirector General de Legislación

ANEJO 2

RELACIÓN DE REFERENCIAS CATASTRALES SUPERFICIES MODIFICADAS

CONCUERDA FIDELMENTE CON EL ORIGINAL
COMPROBADA LA VISTA
El Subdirector General de Legislación





Modificación nº 1

La presente modificación afecta a las siguientes referencias catastrales:

- Edificio sito en el Paseo Joan de Borbó 80, de la ciudad de Barcelona. Referencia catastral 2204302DF3820C.

El presente edificio está compuesto por múltiples referencias catastrales correspondientes a viviendas y locales comerciales, las cuales se detallan a continuación:

Referencia catastral	Situación
2204302DF3820C0002HW	PS JOAN DE BORBO 80 Pl:0 Pt:02 BCN 2204302DF3820C
2204302DF3820C0003JE	PS JOAN DE BORBO 80 Pl:AL BCN 2204302DF3820C
2204302DF3820C0004KR	PS JOAN DE BORBO 80 Es:1 Pl:01 Pt:01 BCN
2204302DF3820C0005LT	PS JOAN DE BORBO 80 Es:1 Pl:01 Pt:02 BCN
2204302DF3820C0006BY	PS JOAN DE BORBO 80 Es:1 Pl:01 Pt:03 BCN
2204302DF3820C0007ZU	PS JOAN DE BORBO 80 Es:1 Pl:01 Pt:04 BCN
2204302DF3820C0008XI	PS JOAN DE BORBO 80 Es:1 Pl:02 Pt:01 BCN
2204302DF3820C0009MO	PS JOAN DE BORBO 80 Es:1 Pl:02 Pt:02 BCN
2204302DF3820C0010ZU	PS JOAN DE BORBO 80 Es:1 Pl:02 Pt:03 BCN
2204302DF3820C0011XI	PS JOAN DE BORBO 80 Es:1 Pl:02 Pt:04 BCN
2204302DF3820C0012MO	PS JOAN DE BORBO 80 Es:1 Pl:03 Pt:01 BCN
2204302DF3820C0013QP	PS JOAN DE BORBO 80 Es:1 Pl:03 Pt:02 BCN
2204302DF3820C0014WA	PS JOAN DE BORBO 80 Es:1 Pl:03 Pt:03 BCN
2204302DF3820C0015ES	PS JOAN DE BORBO 80 Es:1 Pl:03 Pt:04 BCN
2204302DF3820C0016RD	PS JOAN DE BORBO 80 Es:2 Pl:01 Pt:01 BCN
2204302DF3820C0017TF	PS JOAN DE BORBO 80 Es:2 Pl:01 Pt:02 BCN
2204302DF3820C0018YG	PS JOAN DE BORBO 80 Es:2 Pl:01 Pt:03 BCN
2204302DF3820C0019UH	PS JOAN DE BORBO 80 Es:2 Pl:01 Pt:04 BCN
2204302DF3820C0020TF	PS JOAN DE BORBO 80 Es:2 Pl:02 Pt:01 BCN
2204302DF3820C0021YG	PS JOAN DE BORBO 80 Es:2 Pl:02 Pt:02 BCN
2204302DF3820C0022UH	PS JOAN DE BORBO 80 Es:2 Pl:02 Pt:03 BCN



Referencia catastral	Situación
2204302DF3820C0023IJ	PS JOAN DE BORBO 80 Es:2 Pl:02 Pt:04 BCN
2204302DF3820C0024OK	PS JOAN DE BORBO 80 Es:2 Pl:03 Pt:01 BCN
2204302DF3820C0025PL	PS JOAN DE BORBO 80 Es:2 Pl:03 Pt:02 BCN
2204302DF3820C0026AB	PS JOAN DE BORBO 80 Es:2 Pl:03 Pt:03 BCN
2204302DF3820C0028DX	PS JOAN DE BORBO 80 Es:2 Pl:03 Pt:04 BCN
2204302DF3820C0029FM	PS JOAN DE BORBO 80 Es:3 Pl:01 Pt:01 BCN
2204302DF3820C0030SZ	PS JOAN DE BORBO 80 Es:3 Pl:01 Pt:02 BCN
2204302DF3820C0031DX	PS JOAN DE BORBO 80 Es:3 Pl:01 Pt:03 BCN
2204302DF3820C0032FM	PS JOAN DE BORBO 80 Es:3 Pl:01 Pt:04 BCN
2204302DF3820C0033GQ	PS JOAN DE BORBO 80 Es:3 Pl:02 Pt:01 BCN
2204302DF3820C0034HW	PS JOAN DE BORBO 80 Es:3 Pl:02 Pt:02 BCN
2204302DF3820C0035JE	PS JOAN DE BORBO 80 Es:3 Pl:02 Pt:03 BCN
2204302DF3820C0036KR	PS JOAN DE BORBO 80 Es:3 Pl:02 Pt:04 BCN
2204302DF3820C0037LT	PS JOAN DE BORBO 80 Es:3 Pl:03 Pt:01 BCN
2204302DF3820C0038BY	PS JOAN DE BORBO 80 Es:3 Pl:03 Pt:02 BCN
2204302DF3820C0039ZU	PS JOAN DE BORBO 80 Es:3 Pl:03 Pt:03 BCN
2204302DF3820C0040LT	PS JOAN DE BORBO 80 Es:3 Pl:03 Pt:04 BCN
2204302DF3820C0041BY	PS JOAN DE BORBO 80 Es:4 Pl:01 Pt:01 BCN
2204302DF3820C0042ZU	PS JOAN DE BORBO 80 Es:4 Pl:01 Pt:02 BCN
2204302DF3820C0043XI	PS JOAN DE BORBO 80 Es:4 Pl:02 Pt:01 BCN
2204302DF3820C0044MO	PS JOAN DE BORBO 80 Es:4 Pl:02 Pt:02 BCN
2204302DF3820C0045QP	PS JOAN DE BORBO 80 Es:4 Pl:02 Pt:03 BCN
2204302DF3820C0046WA	PS JOAN DE BORBO 80 Es:4 Pl:03 Pt:01 BCN
2204302DF3820C0047ES	PS JOAN DE BORBO 80 Es:4 Pl:03 Pt:02 BCN
2204302DF3820C0048RD	PS JOAN DE BORBO 80 Es:4 Pl:03 Pt:03 BCN
2204302DF3820C0049TF	PS JOAN DE BORBO 80 Es:4 Pl:04 Pt:01 BCN

QUE TENGO A LA VISTA
El Subdirector General de Legislación

Referencia catastral	Situación
	2204302DF3820C
2204302DF3820C0050ES	PS JOAN DE BORBO 80 Pl:0 Pt:0A BCN 2204302DF3820C
2204302DF3820C0051RD	PS JOAN DE BORBO 80 Pl:0 Pt:0B BCN 2204302DF3820C
2204302DF3820C0052TF	PS JOAN DE BORBO 80 Pl:0 Pt:0C BCN 2204302DF3820C
2204302DF3820C0053YG	PS JOAN DE BORBO 80 Pl:0 Pt:0D BCN 2204302DF3820C
2204302DF3820C0054UH	PS JOAN DE BORBO 80 Pl:0 Pt:0E BCN 2204302DF3820C
2204302DF3820C0055IJ	PS JOAN DE BORBO 80 Pl:0 Pt:0F BCN 2204302DF3820C
2204302DF3820C0056OK	PS JOAN DE BORBO 80 Pl:0 Pt:0G BCN 2204302DF3820C
2204302DF3820C0057PL	PS JOAN DE BORBO 80 Pl:0 Pt:0H BCN 2204302DF3820C
2204302DF3820C0058AB	PS JOAN DE BORBO 80 Pl:0 Pt:0I BCN 2204302DF3820C
2204302DF3820C0059SZ	PS JOAN DE BORBO 80 Pl:0 Pt:0J BCN 2204302DF3820C
2204302DF3820C0060PL	PS JOAN DE BORBO 80 Pl:0 Pt:0K BCN 2204302DF3820C
2204302DF3820C0061AB	PS JOAN DE BORBO 80 Pl:0 Pt:0L BCN 2204302DF3820C

- Edificio sito en el Paseo Joan de Borbó 78, de la ciudad de Barcelona. Referencia catastral 2204314DF3820C0001RQ.

Se adjunta hoja descriptiva y gráfica de la presente referencia catastral

- Edificio sito en la calle Escar, nº 5-7-9, de la ciudad de Barcelona. Referencia catastral 2204308DF3820C.

El presente edificio está compuesto por múltiples referencias catastrales correspondientes a viviendas y locales, las cuales se detallan a continuación:

Referencia catastral	Situación
2204308DF3820C0001MQ	CL ESCAR 5 Pl:0 Pt:01 BCN 2204308DF3820C
2204308DF3820C0003WE	CL ESCAR 5 Pl:01 Pt:D BCN 2204308DF3820C
2204308DF3820C0004ER	CL ESCAR 5 Pl:01 Pt:IZ BCN 2204308DF3820C
2204308DF3820C0005RT	CL ESCAR 5 Pl:02 Pt:D BCN 2204308DF3820C
2204308DF3820C0006TY	CL ESCAR 5 Pl:02 Pt:IZ BCN 2204308DF3820C
2204308DF3820C0007YU	CL ESCAR 5 Pl:03 Pt:D BCN 2204308DF3820C
2204308DF3820C0008UI	CL ESCAR 5 Pl:03 Pt:IZ BCN 2204308DF3820C
2204308DF3820C0009IO	CL ESCAR 5 Pl:04 Pt:D BCN 2204308DF3820C
2204308DF3820C0010YU	CL ESCAR 5 Pl:04 Pt:IZ BCN 2204308DF3820C
2204308DF3820C0011UI	CL ESCAR 5 Pl:05 Pt:D BCN 2204308DF3820C
2204308DF3820C0012IO	CL ESCAR 5 Pl:05 Pt:IZ BCN 2204308DF3820C
2204308DF3820C0013OP	CL ESCAR 5 Pl:06 Pt:D BCN 2204308DF3820C
2204308DF3820C0014PA	CL ESCAR 5 Pl:06 Pt:IZ BCN 2204308DF3820C
2204308DF3820C0015AS	CL ESCAR 5 Pl:07 Pt:0D BCN 2204308DF3820C
2204308DF3820C0016SD	CL ESCAR 5 Pl:07 Pt:IZ BCN 2204308DF3820C
2204308DF3820C0017DF	CL ESCAR 7 Pl:0 Pt:D BCN 2204308DF3820C
2204308DF3820C0019GH	CL ESCAR 7 Pl:0 Pt:IN BCN 2204308DF3820C
2204308DF3820C0020DF	CL ESCAR 7 Pl:01 Pt:D BCN 2204308DF3820C
2204308DF3820C0021FG	CL ESCAR 7 Pl:01 Pt:CD BCN 2204308DF3820C
2204308DF3820C0022GH	CL ESCAR 7 Pl:01 Pt:CI BCN 2204308DF3820C
2204308DF3820C0023HJ	CL ESCAR 7 Pl:01 Pt:IZ BCN 2204308DF3820C
2204308DF3820C0024JK	CL ESCAR 7 Pl:02 Pt:D BCN 2204308DF3820C

Referencia catastral	Situación
2204308DF3820C0025KL	CL ESCAR 7 Pl:02 Pt:CD BCN 2204308DF3820C
2204308DF3820C0026LB	CL ESCAR 7 Pl:02 Pt:CI BCN 2204308DF3820C
2204308DF3820C0027BZ	CL ESCAR 7 Pl:02 Pt:IZ BCN 2204308DF3820C
2204308DF3820C0028ZX	CL ESCAR 7 Pl:03 Pt:D BCN 2204308DF3820C
2204308DF3820C0029XM	CL ESCAR 7 Pl:03 Pt:CD BCN 2204308DF3820C
2204308DF3820C0030BZ	CL ESCAR 7 Pl:03 Pt:CI BCN 2204308DF3820C
2204308DF3820C0031ZX	CL ESCAR 7 Pl:03 Pt:IZ BCN 2204308DF3820C
2204308DF3820C0032XM	CL ESCAR 7 Pl:04 Pt:D BCN 2204308DF3820C
2204308DF3820C0033MQ	CL ESCAR 7 Pl:04 Pt:CD BCN 2204308DF3820C
2204308DF3820C0034QW	CL ESCAR 7 Pl:04 Pt:CI BCN 2204308DF3820C
2204308DF3820C0035WE	CL ESCAR 7 Pl:04 Pt:IZ BCN 2204308DF3820C
2204308DF3820C0036ER	CL ESCAR 7 Pl:05 Pt:D BCN 2204308DF3820C
2204308DF3820C0037RT	CL ESCAR 7 Pl:05 Pt:CD BCN 2204308DF3820C
2204308DF3820C0038TY	CL ESCAR 7 Pl:05 Pt:CI BCN 2204308DF3820C
2204308DF3820C0039YU	CL ESCAR 7 Pl:05 Pt:IZ BCN 2204308DF3820C
2204308DF3820C0040RT	CL ESCAR 7 Pl:06 Pt:D BCN 2204308DF3820C
2204308DF3820C0041TY	CL ESCAR 7 Pl:06 Pt:CD BCN 2204308DF3820C
2204308DF3820C0042YU	CL ESCAR 7 Pl:06 Pt:CI BCN 2204308DF3820C
2204308DF3820C0043UI	CL ESCAR 7 Pl:06 Pt:IZ BCN 2204308DF3820C
2204308DF3820C0044IO	CL ESCAR 7 Pl:07 Pt:D BCN 2204308DF3820C
2204308DF3820C0045OP	CL ESCAR 7 Pl:07 Pt:CD BCN 2204308DF3820C
2204308DF3820C0046PA	CL ESCAR 7 Pl:07 Pt:CI BCN 2204308DF3820C
2204308DF3820C0047AS	CL ESCAR 7 Pl:07 Pt:IZ BCN 2204308DF3820C
2204308DF3820C0048SD	CL ESCAR 9 Pl:0 Pt:D BCN 2204308DF3820C
2204308DF3820C0050AS	CL ESCAR 9 Pl:0 Pt:IN BCN 2204308DF3820C
2204308DF3820C0051SD	CL ESCAR 9 Pl:01 Pt:D BCN 2204308DF3820C
2204308DF3820C0052DF	CL ESCAR 9 Pl:01 Pt:CD BCN 2204308DF3820C
2204308DF3820C0053FG	CL ESCAR 9 Pl:01 Pt:CI BCN 2204308DF3820C
2204308DF3820C0054GH	CL ESCAR 9 Pl:01 Pt:IZ BCN 2204308DF3820C
2204308DF3820C0055HJ	CL ESCAR 9 Pl:02 Pt:D BCN 2204308DF3820C
2204308DF3820C0056JK	CL ESCAR 9 Pl:02 Pt:CD BCN 2204308DF3820C
2204308DF3820C0057KL	CL ESCAR 9 Pl:02 Pt:CI BCN 2204308DF3820C
2204308DF3820C0058LB	CL ESCAR 9 Pl:02 Pt:IZ BCN 2204308DF3820C
2204308DF3820C0059BZ	CL ESCAR 9 Pl:03 Pt:D BCN 2204308DF3820C
2204308DF3820C0060KL	CL ESCAR 9 Pl:03 Pt:CD BCN 2204308DF3820C
2204308DF3820C0061LB	CL ESCAR 9 Pl:03 Pt:CI BCN 2204308DF3820C
2204308DF3820C0062BZ	CL ESCAR 9 Pl:03 Pt:IZ BCN 2204308DF3820C
2204308DF3820C0063ZX	CL ESCAR 9 Pl:04 Pt:D BCN 2204308DF3820C
2204308DF3820C0064XM	CL ESCAR 9 Pl:04 Pt:CD BCN 2204308DF3820C
2204308DF3820C0065MQ	CL ESCAR 9 Pl:04 Pt:IZ BCN 2204308DF3820C
2204308DF3820C0066QW	CL ESCAR 9 Pl:04 Pt:IZ BCN 2204308DF3820C
2204308DF3820C0067WE	CL ESCAR 9 Pl:05 Pt:D BCN 2204308DF3820C
2204308DF3820C0068ER	CL ESCAR 9 Pl:05 Pt:CD BCN 2204308DF3820C
2204308DF3820C0069RT	CL ESCAR 9 Pl:05 Pt:CI BCN 2204308DF3820C
2204308DF3820C0070WE	CL ESCAR 9 Pl:05 Pt:IZ BCN 2204308DF3820C
2204308DF3820C0071ER	CL ESCAR 9 Pl:06 Pt:D BCN 2204308DF3820C
2204308DF3820C0072RT	CL ESCAR 9 Pl:06 Pt:CD BCN 2204308DF3820C
2204308DF3820C0073TY	CL ESCAR 9 Pl:06 Pt:CI BCN 2204308DF3820C
2204308DF3820C0074YU	CL ESCAR 9 Pl:06 Pt:IZ BCN 2204308DF3820C
2204308DF3820C0075UI	CL ESCAR 9 Pl:07 Pt:D BCN 2204308DF3820C
2204308DF3820C0076IO	CL ESCAR 9 Pl:07 Pt:CD BCN 2204308DF3820C
2204308DF3820C0077OP	CL ESCAR 9 Pl:07 Pt:CI BCN 2204308DF3820C
2204308DF3820C0078PA	CL ESCAR 9 Pl:07 Pt:IZ BCN 2204308DF3820C

Modificación nº 2

La presente modificación afecta a las siguientes referencias catastrales:

- Edificio sito en la calle Josep Carner nº 35-43, de la ciudad de Barcelona. Referencia catastral 1105301DF3810E0001YG.

Se adjunta hoja descriptiva y gráfica de la presente referencia catastral

- Edificio sito en la calle Josep Carner nº 45-49, de la ciudad de Barcelona. Referencia catastral 1105304DF3810E.

El presente edificio está compuesto por múltiples referencias catastrales correspondientes a viviendas, las cuales se detallan a continuación:

Referencia catastral	Situación
1105304DF3810E0001PG	PS JOSEP CARNER 45 PI:0 Pt:DR BCN 1105304DF3810E
1105304DF3810E0002AH	PS JOSEP CARNER 45 PI:0 Pt:IZ BCN 1105304DF3810E
1105304DF3810E0003SJ	PS JOSEP CARNER 45 PI:01 Pt:IZ BCN 1105304DF3810E PS JOSEP CARNER 45 PI:01 Pt:DR BCN
1105304DF3810E0004DK	1105304DF3810E
1105304DF3810E0005FL	PS JOSEP CARNER 45 PI:02 Pt:IZ BCN 1105304DF3810E PS JOSEP CARNER 45 PI:02 Pt:DR BCN
1105304DF3810E0006GB	1105304DF3810E
1105304DF3810E0007HZ	PS JOSEP CARNER 45 PI:03 Pt:IZ BCN 1105304DF3810E PS JOSEP CARNER 45 PI:03 Pt:DR BCN
1105304DF3810E0008JX	1105304DF3810E
1105304DF3810E0009KM	PS JOSEP CARNER 45 PI:04 Pt:IZ BCN 1105304DF3810E PS JOSEP CARNER 45 PI:04 Pt:DR BCN
1105304DF3810E0010HZ	1105304DF3810E
1105304DF3810E0011JX	PS JOSEP CARNER 45 PI:05 Pt:IZ BCN 1105304DF3810E PS JOSEP CARNER 45 PI:05 Pt:DR BCN
1105304DF3810E0012KM	1105304DF3810E
1105304DF3810E0013LQ	PS JOSEP CARNER 47 PI:0 Pt:DR BCN 1105304DF3810E
1105304DF3810E0014BW	PS JOSEP CARNER 47 PI:0 Pt:IZ BCN 1105304DF3810E PS JOSEP CARNER 47 PI:01 Pt:DR BCN
1105304DF3810E0015ZE	1105304DF3810E
1105304DF3810E0016XR	PS JOSEP CARNER 47 PI:01 Pt:IZ BCN 1105304DF3810E PS JOSEP CARNER 47 PI:02 Pt:DR BCN
1105304DF3810E0017MT	1105304DF3810E
1105304DF3810E0018QY	PS JOSEP CARNER 47 PI:02 Pt:IZ BCN 1105304DF3810E PS JOSEP CARNER 47 PI:03 Pt:DR BCN
1105304DF3810E0019WU	1105304DF3810E
1105304DF3810E0020MT	PS JOSEP CARNER 47 PI:03 Pt:IZ BCN 1105304DF3810E PS JOSEP CARNER 47 PI:04 Pt:DR BCN
1105304DF3810E0021QY	1105304DF3810E
1105304DF3810E0022WU	PS JOSEP CARNER 47 PI:04 Pt:IZ BCN 1105304DF3810E PS JOSEP CARNER 47 PI:05 Pt:DR BCN
1105304DF3810E0023EI	1105304DF3810E

Referencia catastral	Situación
1105304DF3810E0024RO	PS JOSEP CARNER 47 PI:05 Pt:IZ BCN 1105304DF3810E
1105304DF3810E0025TP	PS JOSEP CARNER 49 PI:0 Pt:DR BCN 1105304DF3810E
1105304DF3810E0026YA	PS JOSEP CARNER 49 PI:0 Pt:IZ BCN 1105304DF3810E PS JOSEP CARNER 49 PI:01 Pt:DR BCN
1105304DF3810E0027US	1105304DF3810E
1105304DF3810E0028ID	PS JOSEP CARNER 49 PI:01 Pt:IZ BCN 1105304DF3810E PS JOSEP CARNER 49 PI:02 Pt:DR BCN
1105304DF3810E0029OF	1105304DF3810E
1105304DF3810E0030US	PS JOSEP CARNER 49 PI:02 Pt:IZ BCN 1105304DF3810E PS JOSEP CARNER 49 PI:03 Pt:DR BCN
1105304DF3810E0031ID	1105304DF3810E
1105304DF3810E0032OF	PS JOSEP CARNER 49 PI:03 Pt:IZ BCN 1105304DF3810E PS JOSEP CARNER 49 PI:04 Pt:DR BCN
1105304DF3810E0033PG	1105304DF3810E
1105304DF3810E0034AH	PS JOSEP CARNER 49 PI:04 Pt:IZ BCN 1105304DF3810E PS JOSEP CARNER 49 PI:05 Pt:DR BCN
1105304DF3810E0035SJ	1105304DF3810E
1105304DF3810E0036DK	PS JOSEP CARNER 49 PI:05 Pt:IZ BCN 1105304DF3810E

- Edificio sito en la calle Josep Carner nº 51, de la ciudad de Barcelona. Referencia catastral 1105303DF3810E0001QG.

Se adjunta hoja descriptiva y gráfica de la presente referencia catastral

Modificación nº 3

La presente modificación no tiene referencias catastrales, por cuanto afecta a viales públicos, tanto por lo que respecta la rotonda sita en la calle A, junto a la puerta 30 de acceso al puerto de Barcelona, como la calle Z del Consorcio de la Zona Franca.

Modificación nº 4

La presente modificación afecta a parte de la superficie de las siguientes referencias catastrales:

- Parcela sita en la Calle A, letra 30-48, de la ciudad de Barcelona. Referencia catastral 8059601DF2785G0002FG.

Se adjunta hoja descriptiva y gráfica de la presente referencia catastral

- Parcela sita en la Calle Z de la Zona Franca, 29-31, de la ciudad de Barcelona. Referencia catastral 8059604DF2785G0002KG.

Se adjunta hoja descriptiva y gráfica de la presente referencia catastral



- Parcela sita en la Calle Z de la Zona Franca, 23-27, de la ciudad de Barcelona. Referencia catastral 8059605DF2785G0002RG.

Se adjunta hoja descriptiva y gráfica de la presente referencia catastral

Adicionalmente, la presente modificación afecta a parte del vial de la calle Z del Consorcio de la zona Franca, colindante con la parcela de referencia catastral 8059605DF2785G0002RG, la cual, al ser un vial público, no posee referencia catastral.

Modificación nº 5

La presente modificación afecta a parte de la superficie de la Parcela sita en la Calle Z de la Zona Franca, 23-27, de la ciudad de Barcelona, Referencia catastral 8059605DF2785G0002RG, la cual ha sido objeto de mención en la anterior modificación nº 4, así como a parte del vial de la calle Z del Consorcio de la zona Franca, colindante con la parcela de referencia catastral 8059605DF2785G0002RG, la cual, al ser un vial público, no posee referencia catastral.

Modificación nº 6

La presente modificación afecta a la superficie de las siguientes referencias catastrales:

- Parcela sita en la Calle A de la Zona Franca, 26, de la ciudad de Barcelona. Referencia catastral 7654501DF2775D0001GY.

Se adjunta hoja descriptiva y gráfica de la presente referencia catastral

- Parte de la parcela correspondiente a la ZAL Barcelona, sita en el puerto de Barcelona. Referencia catastral 8352401DF2785C0001GQ.

Se adjunta hoja descriptiva y gráfica de la presente referencia catastral

Adicionalmente, la presente modificación afecta a parte de la rotonda de las calles A y 6 del Consorcio de la zona Franca, colindante con las parcelas antes indicadas, la cual, al ser un vial público, no posee referencia catastral.

Barcelona, Octubre de 2015

CONSULTA DESCRIPTIVA Y GRÁFICA DE DATOS CATASTRALES BIENES INMUEBLES DE CARACT. ESPECIALES
Municipio de BARCELONA Provincia de BARCELONA

REFERENCIA CATASTRAL DEL INMUEBLE
2204314DF3820C0001RQ

DATOS DEL INMUEBLE

LOCALIZACIÓN: PS JOAN DE BORBO 78 BCN 2204314DF3820C
08003 BARCELONA (BARCELONA)

USO LOCAL: PUERTO COMERCIAL DE BARCELONA

CONSTRUCCIÓN: 1960

CONTENEDOR DE PARTICIPACIÓN: 190,000000

SUPERFICIE CONSTRUIDA EN m²: 3.527

DATOS DE LA FINCA A LA QUE PERTENECE EL INMUEBLE

UBICACIÓN: PS JOAN DE BORBO 78
BARCELONA (BARCELONA)

SUPERFICIE CONSTRUIDA EN m²: 3.527

SUPERFICIE SUBYACENTE EN m²: 1.456

TIPO DE FINCA: Parcela construida sin división horizontal

ELEMENTOS DE CONSTRUCCIÓN

Uso	Elemento	Punto	Superficie m²	
ALMACEN	A	00	01	1.294
OFICINA	A	01	01	847
OFICINA	A	03	01	797
OFICINA	A	03	01	797
OFICINA	A	04	01	191
URBANIZACIÓN				1.456

INFORMACIÓN GRÁFICA E: 1/800

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.

432.100 Coordenadas UTM Zona 31 ETR080

Jueves, 26 de Junio de 2014

CONSULTA DESCRIPTIVA Y GRÁFICA DE DATOS CATASTRALES BIENES INMUEBLES DE CARACT. ESPECIALES
Municipio de BARCELONA Provincia de BARCELONA

REFERENCIA CATASTRAL DEL INMUEBLE
8105301DF3810E0001YG

DATOS DEL INMUEBLE

LOCALIZACIÓN: PS JOSEP CARNER 35 N2-43 BCN 1105301DF3810E
08038 BARCELONA (BARCELONA)

USO LOCAL: Suelo sin edif.

CONSTRUCCIÓN: 1960

CONTENEDOR DE PARTICIPACIÓN: 100,000000

SUPERFICIE CONSTRUIDA EN m²: 4.666

SUPERFICIE SUBYACENTE EN m²: 6.474

TIPO DE FINCA: Parcela construida sin división horizontal

ELEMENTOS DE CONSTRUCCIÓN

Uso	Elemento	Punto	Superficie m²	
VIVIENDA	1	00	01	00
VIVIENDA	1	00	02	00
VIVIENDA	1	01	01	00
VIVIENDA	1	01	02	00
VIVIENDA	1	02	01	00
VIVIENDA	1	02	02	00
VIVIENDA	1	03	01	00
VIVIENDA	1	03	02	00
VIVIENDA	1	04	01	00
VIVIENDA	1	04	02	00
VIVIENDA	2	00	01	00
VIVIENDA	2	00	02	00
VIVIENDA	2	01	01	00
VIVIENDA	2	01	02	00
VIVIENDA	2	02	01	00

INFORMACIÓN GRÁFICA E: 1/4000

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.

431.200 Coordenadas UTM Zona 31 ETR080

Jueves, 26 de Junio de 2014

CONSULTA DESCRIPTIVA Y GRÁFICA DE DATOS CATASTRALES BIENES INMUEBLES DE CARACT. ESPECIALES
Municipio de BARCELONA Provincia de BARCELONA

REFERENCIA CATASTRAL DEL INMUEBLE
1105303DF3810E0001QG

DATOS DEL INMUEBLE

LOCALIZACIÓN: PS JOSEP CARNER 51 BCN 1105303DF3810E
08038 BARCELONA (BARCELONA)

USO LOCAL: Suelo sin edif.

CONSTRUCCIÓN: 1900

CONTENEDOR DE PARTICIPACIÓN: 100,000000

SUPERFICIE CONSTRUIDA EN m²: 900

DATOS DE LA FINCA A LA QUE PERTENECE EL INMUEBLE

UBICACIÓN: PS JOSEP CARNER 51
BARCELONA (BARCELONA)

SUPERFICIE CONSTRUIDA EN m²: 900

SUPERFICIE SUBYACENTE EN m²: 316

TIPO DE FINCA: Parcela construida sin división horizontal

ELEMENTOS DE CONSTRUCCIÓN

Uso	Elemento	Punto	Superficie m²	
RELIGIOSO	0	01	01	300
RELIGIOSO	01	01	01	300
RELIGIOSO	02	01	01	300
URBANIZACIÓN				316

INFORMACIÓN GRÁFICA E: 1/5000

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.

432.040 Coordenadas UTM Zona 31 ETR080

Jueves, 26 de Junio de 2014

CONSULTA DESCRIPTIVA Y GRÁFICA DE DATOS CATASTRALES BIENES INMUEBLES DE NATURALEZA URBANA
Municipio de BARCELONA Provincia de BARCELONA

REFERENCIA CATASTRAL DEL INMUEBLE
8059601DF2785G0002PG

DATOS DEL INMUEBLE

LOCALIZACIÓN: PS JOSEP CARNER 35 N2-43 BCN 1105301DF3810E
08038 BARCELONA (BARCELONA)

USO LOCAL: Suelo sin edif.

CONSTRUCCIÓN: 1960

CONTENEDOR DE PARTICIPACIÓN: 100,000000

SUPERFICIE CONSTRUIDA EN m²: 4.666

SUPERFICIE SUBYACENTE EN m²: 6.474

TIPO DE FINCA: Parcela construida sin división horizontal

ELEMENTOS DE CONSTRUCCIÓN

Uso	Elemento	Punto	Superficie m²	
VIVIENDA	1	00	01	00
VIVIENDA	1	00	02	00
VIVIENDA	1	01	01	00
VIVIENDA	1	01	02	00
VIVIENDA	1	02	01	00
VIVIENDA	1	02	02	00
VIVIENDA	1	03	01	00
VIVIENDA	1	03	02	00
VIVIENDA	1	04	01	00
VIVIENDA	1	04	02	00
VIVIENDA	2	00	01	00
VIVIENDA	2	00	02	00
VIVIENDA	2	01	01	00
VIVIENDA	2	01	02	00
VIVIENDA	2	02	01	00

INFORMACIÓN GRÁFICA E: 1/5000

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.

432.200 Coordenadas UTM Zona 31 ETR080

Jueves, 26 de Junio de 2014

CONCUERDA FIELMENTE CON EL ORIGINAL
QUE TENGO A LA VISTA
El Subdirector General de Legislación



Port de Barcelona

CONSULTA DESCRIPTIVA Y GRÁFICA DE DATOS CATASTRALES BIENES INMUEBLES DE NATURALEZA URBANA
Municipio de BARCELONA Provincia de BARCELONA

REFERENCIA CATASTRAL DEL INMUEBLE
8059604DF2785G0002KG

DATOS DEL INMUEBLE

LOCALIZACIÓN:
CL LLETJA Z ZONA F 23 N2-31 Suelo
08040 BARCELONA (BARCELONA)

USO LOCAL MUNICIPAL: Suelo sin edif. Año construcción: --

CONTENIDO DE AUTORIZACIÓN: 29.209900 SUPERFICIE CONSTRUIDA (m²): --

DATOS DE LA FINCA A LA QUE PERTENECE EL INMUEBLE

SITUACIÓN:
CL LLETJA Z ZONA F 23
BARCELONA (BARCELONA)

SUPERFICIE CONSTRUIDA (m²): 14.974 SUPERFICIE SUELO (m²): 20.000 TIPO DE FINCA: Derecho de superficie

INFORMACIÓN GRÁFICA E: 1/2500

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.

426.100 Coordenada U.T.M. Hueso 31 ETR500
----- Límite de Municipio
----- Límite de Parcela
----- Límite de Construcción
----- Medios y aceras
----- Límite zona verde
----- Hidrografía

Jueves, 26 de Junio de 2014

CONSULTA DESCRIPTIVA Y GRÁFICA DE DATOS CATASTRALES BIENES INMUEBLES DE NATURALEZA URBANA
Municipio de BARCELONA Provincia de BARCELONA

REFERENCIA CATASTRAL DEL INMUEBLE
8059605DF2785G0002RG

DATOS DEL INMUEBLE

LOCALIZACIÓN:
CL LLETJA Z ZONA F 23 N2-27 Suelo
08040 BARCELONA (BARCELONA)

USO LOCAL MUNICIPAL: Suelo sin edif. Año construcción: --

CONTENIDO DE AUTORIZACIÓN: 100.000000 SUPERFICIE CONSTRUIDA (m²): --

DATOS DE LA FINCA A LA QUE PERTENECE EL INMUEBLE

SITUACIÓN:
CL LLETJA Z ZONA F 23
BARCELONA (BARCELONA)

SUPERFICIE CONSTRUIDA (m²): -- SUPERFICIE SUELO (m²): 29.419 TIPO DE FINCA: Suelo sin edificar

INFORMACIÓN GRÁFICA E: 1/3000

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.

426.100 Coordenada U.T.M. Hueso 31 ETR500
----- Límite de Municipio
----- Límite de Parcela
----- Límite de Construcción
----- Medios y aceras
----- Límite zona verde
----- Hidrografía

Jueves, 26 de Junio de 2014



Port de Barcelona

CONSULTA DESCRIPTIVA Y GRÁFICA DE DATOS CATASTRALES BIENES INMUEBLES DE CARACT. ESPECIALES
Municipio de BARCELONA Provincia de BARCELONA

REFERENCIA CATASTRAL DEL INMUEBLE
7854501DF2775D0001GY

DATOS DEL INMUEBLE

LOCALIZACIÓN:
CL A 26(B)
08040 BARCELONA (BARCELONA)

USO LOCAL MUNICIPAL: -- Año construcción: 1960

CONTENIDO DE AUTORIZACIÓN: 100.000000 SUPERFICIE CONSTRUIDA (m²): --

DATOS DE LA FINCA A LA QUE PERTENECE EL INMUEBLE

SITUACIÓN:
CL A 26(B)
BARCELONA (BARCELONA)

SUPERFICIE CONSTRUIDA (m²): -- SUPERFICIE SUELO (m²): 22.116 TIPO DE FINCA: Parcela construida sin división horizontal

ELEMENTOS DE CONSTRUCCIÓN

Uso	Espacio	Puerta	Puerta	Superficie m²
URBANIZACION				22.116

INFORMACIÓN GRÁFICA E: 1/6000

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.

427.800 Coordenada U.T.M. Hueso 31 ETR500
----- Límite de Municipio
----- Límite de Parcela
----- Límite de Construcción
----- Medios y aceras
----- Límite zona verde
----- Hidrografía

Jueves, 26 de Junio de 2014

CONSULTA DESCRIPTIVA Y GRÁFICA DE DATOS CATASTRALES BIENES INMUEBLES DE CARACT. ESPECIALES
Municipio de BARCELONA Provincia de BARCELONA

REFERENCIA CATASTRAL DEL INMUEBLE
8352401DF2785C0001GQ

DATOS DEL INMUEBLE

LOCALIZACIÓN:
CL A 2(P) BCN 8382401DF2785C
08040 BARCELONA (BARCELONA)

USO LOCAL MUNICIPAL: -- Año construcción: 1985

CONTENIDO DE AUTORIZACIÓN: 100.000000 SUPERFICIE CONSTRUIDA (m²): 4.782

DATOS DE LA FINCA A LA QUE PERTENECE EL INMUEBLE

SITUACIÓN:
CL A 2(P)
BARCELONA (BARCELONA)

SUPERFICIE CONSTRUIDA (m²): 4.782 SUPERFICIE SUELO (m²): 200.611 TIPO DE FINCA: Parcela construida sin división horizontal

ELEMENTOS DE CONSTRUCCIÓN

Uso	Espacio	Puerta	Puerta	Superficie m²
DEPORTIVO	0			3.596
DEPORTIVO	0	02		126
INDUSTRIAL	0			200
INDUSTRIAL	0			10
INDUSTRIAL	0			644
ALMACEN	0	01		190
URBANIZACION	0			200.611

INFORMACIÓN GRÁFICA E: 1/20000

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.

429.000 Coordenada U.T.M. Hueso 31 ETR500
----- Límite de Municipio
----- Límite de Parcela
----- Límite de Construcción
----- Medios y aceras
----- Límite zona verde
----- Hidrografía

Jueves, 26 de Junio de 2014

ANEJO 3

RELACION DE BIENES Y DERECHOS AFECTADOS

CONCUERDA FIELMENTE CON EL ORIGINAL
QUE TENGO A LA VISTA
El Subdirector General de Legislación

NUEVA DELIMITACIÓN DE ESPACIOS PORTUARIOS DEL PUERTO DE BARCELONA.

RELACION DE BIENES Y DERECHOS AFECTADOS, POR MUNICIPIOS

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 de utilidad 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."

I. FINCAS UBICADAS EN T.M DE BARCELONA

FICHA	SIT.BASICA SUELO	NUM. EXP.	UTM	CARGO	COEF	COTIZ	COEF	TITULAR CATASTRAL	CIF	DOMICILIO FISCAL	SUPERF. CATASTRAL (M2S)	SUPERF. EXPROP (M2S)	SUPERF. RESTO (M2S)
BCN 001	Rural	0001	6353101 DF2765C		100,0000%			AJUNTAMENT DE BARCELONA	P0801900B	PLAÇA SANT JAUME - 0002 BARCELONA	45.624	19.352	26.272
BCN 002	Rural	0002	6651501 DF2765B		100,0000%			AJUNTAMENT DE BARCELONA	P0801900B	PLAÇA SANT JAUME - 0002 BARCELONA	11.145	3.557	7.588
BCN 003	Rural	0003	7050501 DF2775A		100,0000%			AJUNTAMENT DE BARCELONA	P0801900B	PLAÇA SANT JAUME - 0002 BARCELONA	43.771	10.485	33.286
											100.540	33.394	67.146

II. FINCAS UBICADAS EN T.M DE EL PRAT DE LLOBREGAT

FICHA	SIT.BASICA SUELO	NUM. EXP.	UTM	CARGO	COEF	COTIZ	COEF	TITULAR CATASTRAL	CIF	DOMICILIO FISCAL	SUPERF. CATASTRAL (M2S)	SUPERF. EXPROP (M2S)	SUPERF. RESTO (M2S)
PRAT 001-01	Rural	0001	7248106 DF2774G	0001	24,2919%			BERGENS, S.L	B58372814	CL ARAGO, 424, 05 02 - 08013 BARCELONA	4.907	74	4.833
PRAT 001-02	Rural	0001	7248106 DF2774G	0002	11,0862%			BRUGUES PUIG AGUSTIN	46201789X	CL RASET, 11, 01 01 - 08021 BARCELONA	4.907	74	4.833
PRAT 001-03	Rural	0001	7248106 DF2774G	0003	11,0862%			BRUGUES PUIG JUAN	38472376T	CL ARIBAU, 19, PL DR - 08011 BARCELONA	4.907	74	4.833
PRAT 001-04	Rural	0001	7248106 DF2774G	0004	11,0862%			BRUGUES PUIG RAIMUNDO	38476292Y	CL ARIBAU, 19, PL DR - 08011 BARCELONA	4.907	74	4.833
PRAT 001-05	Rural	0001	7248106 DF2774G	0005	11,0862%			BRUGUES PUIG JORGE	38050931F	CL ARIBAU, 19, PL DR - 08011 BARCELONA	4.907	74	4.833
PRAT 001-06	Rural	0001	7248106 DF2774G	0006	11,0862%			BRUGUES PUIG PIEDAD	46325343P	CL ARIBAU, 19, PL DR - 08011 BARCELONA	4.907	74	4.833
PRAT 001-07	Rural	0001	7248106 DF2774G	0007	10,1365%			AGRO RIO ADRA SA	A04029773	CL BARRICADA CURVA CTR MAL - 04770 ADRA	4.907	74	4.833
PRAT 001-08	Rural	0001	7248106 DF2774G	0008	2,9122%			BUSTOS JIMENEZ JUAN DE DIOS	23781778P	CL NUEVA, 60 - 18600 MOTRIL	4.907	74	4.833
PRAT 001-09	Rural	0001	7248106 DF2774G	0009	2,6676%			LORENFRUIT SA	A58410895	BR MERCABARNA PABELLO B 9 - 08040 BARCELONA	4.907	74	4.833
PRAT 001-10	Rural	0001	7248106 DF2774G	0010	2,8510%			FRUTASA SA	A04029773	CL DESPOBLAT - 17458 FORNELLS DE LA SELVA	4.907	74	4.833
PRAT 001-11	Rural	0001	7248106 DF2774G	0011	1,7098%			NUGAFRUTS SERVEIS DE DISTRIBUCIO SA	A58328030	CL LONGITUDINAL 7 ZONA FR, 62 - 08040 BARCELONA	4.907	74	4.833
PRAT 002-01	Rural	0002	7248105 DF2774G	0001	24,6403%			MALET COSTAFREDA, MONTSERRAT	38371436F	CL MARISCAL JOFRE, 11 - 08820 EL PRAT DE LLOBREGAT	7.607	363	7.244
PRAT 002-02	Rural	0002	7248105 DF2774G	0002	62,3972%			MALET SABADELL, DOLORES	38359814T	CL IGNASI IGLESIAS, 56 - 08820 EL PRAT DE LLOBREGAT	7.607	363	7.244
PRAT 002-03	Rural	0002	7248105 DF2774G	0003	12,9625%	0001	50,0000%	RAFOLS MALET, ALBERTO	35073617C	PJ CANALIAS, 3 - 08820 EL PRAT DE LLOBREGAT	7.607	363	7.244
PRAT 002-04	Rural	0002	7248105 DF2774G	0003	12,9625%	0002	50,0000%	RAFOLS MALET, ESTER	46590718D	CL NARCIS MONTURIOL, 77 - 08820 EL PRAT DE LLOB.	7.607	363	7.244
PRAT 003	Rural	0003	7248104 DF2774G		100,0000%			CAMPS BOY, PEDRO	38483045C	CL SANT JOAQUIM, 53, 01 01 - 08820 EL PRAT DE LLOBREGAT	3.230	179	3.051
PRAT 004	Rural	0004	7248103 DF2774G		100,0000%			NOVA FUTUR, S.L	B60422599	CL FERRAN AGULLO, 8, 04 01 - 08021 BARCELONA	5.112	370	4.742
PRAT 005	Rural	0005	7248102 DF2774G		100,0000%			NOVA FUTUR, S.L	B60422599	CL FERRAN AGULLO, 8, 04 01 - 08021 BARCELONA	3.234	249	2.985
PRAT 006	Rural	0006	7248101 DF2774G		100,0000%			GEARBOX DEL PRAT, S.A	A59089151	PL PRATENC-CR 113 - 08820 EL PRAT DE LLOBREGAT	14.033	1.792	12.241
PRAT 007	Rural	0007	6848701 DF2764H		100,0000%			GEARBOX DEL PRAT, S.A	A59089151	PL PRATENC-CR 113 - 08820 EL PRAT DE LLOBREGAT	160.385	3.868	156.517
PRAT 008	Rural	0008	6450705 DF2765A		100,0000%			GEARBOX DEL PRAT, S.A	A59089151	PL PRATENC-CR 113 - 08820 EL PRAT DE LLOBREGAT	10.605	695	9.910
PRAT 009	Rural	0009	6450704 DF2765A		100,0000%			INDUSTRIAS TITAN SA	A08015273	PL PRATENC-CR 114, 21 - 08820 EL PRAT DE LLOBREGAT	19.598	34	19.564
PRAT 010	Rural	0010	6450703 DF2765A		100,0000%			INVERSIONES BITE, S,L	B59318311	AV DIAGONAL, 429, 07 04 - 08036 BARCELONA	5.613	39	5.574
PRAT 0011-01	Rural	0011	6450702 DF2765A	0001	31,0022%	0001	33,3333%	DEU IBARZ MARIA MARTA	46104782V	CL MAJOR DE SARRIA, 147 - 08017 BARCELONA	5.019	115	4.904
PRAT 0011-02	Rural	0011	6450702 DF2765A	0001	31,0022%	0002	33,3333%	DEU IBARZ ANA MARIA	46108287A	CL JUAN DE LA CIERVA, 8, 02 01 - 08950 ESPLUGUES DE LLOBREGAT	5.019	115	4.904
PRAT 0011-03	Rural	0011	6450702 DF2765A	0001	31,0022%	0001	33,3333%	DEU IBARZ MARIA GLORIA	46104782V	CL VIA AUGUSTA, 293, SA 01 - 08017 BARCELONA	5.019	115	4.904

CONCLUIVA FIELME CON EL ORIGINAL
QUE FENGA A LA VISTA
El Subdirector General de Legislación

NUEVA DELIMITACIÓN DE ESPACIOS PORTUARIOS DEL PUERTO DE BARCELONA.

RELACION DE BIENES Y DERECHOS AFECTADOS, POR MUNICIPIOS

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 de utilidad 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."

I. FINCAS UBICADAS EN T.M DE BARCELONA

FICHA	SIT.BASICA SUELO	NUM. EXP.	UTM	CARGO	COEF	COTIZ	COEF	TITULAR CATASTRAL	CIF	DOMICILIO FISCAL	SUPERF. CATASTRAL (M2S)	SUPERF. EXPROP (M2S)	SUPERF. RESTO (M2S)
PRAT 0011-04	Rural	0011	6450702 DF2765A	0002	31,0022%			BENTELER GEB SOLER TORRENT MARINA	Y1653147J	PZ COPERNIC, 8, 03 02 - 08206 SABADELL	5.019	115	4.904
PRAT 0011-05	Rural	0011	6450702 DF2765A	0003	37,9956%			PASAPESCA SA	A08373102	PL PRATENC-CR 111, 13 - 08820 EL PRAT DE LLOBREGAT	5.019	115	4.904
PRAT 0012	Rural	0012	6450701 DF2765A		100,0000%			SIARS IBERICA SL	B62769419	PL PRATENC-CR 112, 2 - 08820 EL PRAT DE LLOBREGAT	9.082	740	8.342
PRAT 0013	Rural	0013	08168A0 0609010		100,0000%			AGENCIA CATALANA DE L'AIGUA	Q0601031F	CL PROVENÇA, 204 - 08036 BARCELONA	24.268	1.075	23.211
PRAT 0014	Rural	0014	08168A0 0600097		100,0000%			VALLS BARRACHINA NURIA	38024059E	MS CAN SABADELL - 08840 VILADECANS	534	534	0
PRAT 0015-01	Rural	0015	08168A0 0600098		100,0000%	0001	50,0000%	IZQUIERDO CARLETTI ALEJANDRO	47631517N	CL CARRERADA, 2 - 08870 SITGES	567	567	0
PRAT 0015-02	Rural	0015	08168A0 0600098		100,0000%	0002	50,0000%	IZQUIERDO CARLETTI MAURICIO	47631516B	AV SOFIA, 31 - 08870 SITGES	567	567	0
PRAT 0016	Rural	0016	08168A0 0600096		100,0000%			PATRINOVA SL	B58437096	CL TELLINAIRES, 25 - 08850 GAVA	173	173	0
PRAT 0017-01	Rural	0017	08168A0 0600095		100,0000%	0001	21,1900%	MATA ALSINA M ROSA	37828808H	AV PAU CASALS, 1, 01 01 - 08901 HOSPITALET DE LLOBREGAT	716	716	0
PRAT 0017-02	Rural	0017	08168A0 0600095		100,0000%	0002	21,1900%	CODINA NOLLA JOSE	38216607Z	CL MAJOR, 10, 03 BJ 01 - 08901 HOSPITALET DE LLOBREGAT	716	716	0
PRAT 0017-03	Rural	0017	08168A0 0600095		100,0000%	0003	21,1900%	CODINA NOLLA JAIME	38236729B	CL PAU CASALS, 1, BJ 01 - 08901 HOSPITALET DE LLOBREGAT	716	716	0
PRAT 0017-04	Rural	0017	08168A0 0600095		100,0000%	0004	18,2000%	PLARO SA	A59201095	CL MESTRE NICOLAU, 7, AT 02 - 08021 BARCELONA	716	716	0
PRAT 0017-05	Rural	0017	08168A0 0600095		100,0000%	0005	18,2000%	RINCEL SA	A59937201	CL VALENCIA, 282, 01 01 - 08007 BARCELONA	716	716	0
PRAT 0018	Rural	0018	08168A0 0600094		100,0000%			IBERICA AG SA	A58987553	CL ANTONIO MACHADO, 100, 01 - 08820 EL PRAT LLOBR.	416	416	0
PRAT 0019	Rural	0019	6350104 DF2765A		100,0000%			INSTITUT CATALA DEL SOL	Q0840001B	CL CORSEGA, 289, 06 01 - 08008 BARCELONA	58	58	0
PRAT 0020-01	Rural	0020	6151805 DF2765A	0001	4,0447%			ROSAS FUSTER DANIEL	36285900L	CL 5 (S.M.AVALL), 29 - 08757 CORBERA DE LLOBREGAT	184	184	0
PRAT 0020-02	Rural	0020	6151805 DF2765A	0002	7,9657%			MANUFACTURAS DE AUTOMOCION JOVER SA	A58393174	PL PRATENC-CR 119 - 08820 EL PRAT DE LLOBREGAT	184	184	0
PRAT 0020-03	Rural	0020	6151805 DF2765A	0003	7,8345%			IBERICA AG SA	A58987553	CL ANTONIO MACHADO, 100, 01 - 08820 EL PRAT LLOBR.	184	184	0
PRAT 0020-04	Rural	0020	6151805 DF2765A	0004	6,5609%			CONSUM S COOP V.	F46078986	AV ALGINET, 1 - 46460 SILLA	184	184	0
PRAT 0020-05	Rural	0020	6151805 DF2765A	0005	3,0064%			HORTS PARES GEMMA	38371379L	AV VG DE MONTSERRAT, 85 - 08820 EL PRAT LLOBR.	184	184	0
PRAT 0020-06	Rural	0020	6151805 DF2765A	0006	3,0064%			PARES AGUILERA ARACELI	38221438S	AV VG DE MONTSERRAT, 81 - 08820 EL PRAT LLOBR.	184	184	0
PRAT 0020-07	Rural	0020	6151805 DF2765A	0007	6,1943%			CASAS LLAGOSTERA FRANCISCO	36742602X	CR AVIACIO, 46 - 08820 EL PRAT DE LLOBREGAT	184	184	0
PRAT 0020-08	Rural	0020	6151805 DF2765A	0008	7,3868%			TRANSPORTES Y SERVICIOS RAPIDOS TRANS	A46204624	PL PRATENC-CR 100, 12 08820 EL PRAT DE LLOBREGAT	184	184	0
PRAT 0020-09	Rural	0020	6151805 DF2765A	0009	5,2758%			GRUP SERHS SA	A58482480	CL GARBI, 88 - 08397 PINEDA DE MAR	184	184	0
PRAT 0020-10	Rural	0020	6151805 DF2765A	0010	4,7895%			NADAL FORWARDING SL	B58368069	PL PRATENC-CR 113, 36 - 08820 EL PRAT DE LLOBREGAT	184	184	0
PRAT 0020-11	Rural	0020	6151805 DF2765A	0011	3,1956%			LINEAS REGULARES SL	B08898256	CL MATA, 3 - 08004 BARCELONA	184	184	0
PRAT 0020-12	Rural	0020	6151805 DF2765A	0012	1,2273%			SOLER CORCUERA PEDRO	36289808V	CL MARI, 10 - 08032 BARCELONA	184	184	0
PRAT 0020-13	Rural	0020	6151805 DF2765A	0013	0,5249%			SOLER CORCUERA JAVIER	37110455R	CL PARE JACINT ALEGRE, 1, 01 03 - 08024 BARCELONA	184	184	0
PRAT 0020-14	Rural	0020	6151805 DF2765A	0014	2,6938%			COMERCIAL AURO SA	A08866782	CL NICARAGUA, 46, 03 01 - 08029 BARCELONA	184	184	0
PRAT 0020-15	Rural	0020	6151805 DF2765A	0015	3,4233%			CODINA-MATA SA	A58806068	CL MAURICI VIOMARA, 5 - 08820 EL PRAT DE LLOBR.	184	184	0
PRAT 0020-16	Rural	0020	6151805 DF2765A	0016	2,2770%			ETASA INTERNACIONAL SA	A08714354	PL PRATENC-CR 110, 35 - 08820 EL PRAT DE LLOBR.	184	184	0
PRAT 0020-17	Rural	0020	6151805 DF2765A	0017	2,5781%			FULCO SA	A08828113	PL PRATENC-CR 112 - 08820 EL PRAT DE LLOBREGAT	184	184	0
PRAT 0020-18	Rural	0020	6151805 DF2765A	0018	2,3889%			HIJOS DE JUSTO M ESTELLEZ SA	A28012656	AV DE LA INDUSTRIA, 52 - 28049 COSLADA	184	184	0
PRAT 0020-19	Rural	0020	6151805 DF2765A	0019	2,4160%			J J FAYMO SL	B59200121	CL MOLL ALVAREZ DE LA CAMPA - 08039 BARCELONA	184	184	0
PRAT 0020-20	Rural	0020	6151805 DF2765A	0020	2,6012%			LECHE PASCUAL SA	A09006172	PL PRATENC-CR 100 - 08820 EL PRAT DE LLOBREGAT	184	184	0

NUEVA DELIMITACIÓN DE ESPACIOS PORTUARIOS DEL PUERTO DE BARCELONA.

RELACION DE BIENES Y DERECHOS AFECTADOS, POR MUNICIPIOS

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 de utilidad 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."

I. FINCAS UBICADAS EN T.M DE BARCELONA

FICHA	SIT.BASICA SUELO	NUM. EXP.	UTM	CARGO	COEF	COTIZ	COEF	TITULAR CATASTRAL	CIF	DOMICILIO FISCAL	SUPERF. CATASTRAL (M2S)	SUPERF. EXPROP (M2S)	SUPERF. RESTO (M2S)
PRAT 0020-21	Rural	0020	6151805 DF2765A	0021	2,3542%			DISTRIBUIDORA VICENS VIVES SA	A08372351	AV SARRIA, 130 - 08017 BARCELONA	184	184	0
PRAT 0020-22	Rural	0020	6151805 DF2765A	0022	2,6359%	0001	33,3333%	RUIZ BUSQUETS ANA MARIA	37351077C	CL EUSEBI SOLER, 13 - 08820 EL PRAT DE LLOBREGAT	184	184	0
PRAT 0020-23	Rural	0020	6151805 DF2765A	0022	2,6359%	0002	33,3333%	RUIZ BUSQUETS JOSE	38021642C	CL MANUEL GIRONA, 86, 08 IZ - 08034 BARCELONA	184	184	0
PRAT 0020-24	Rural	0020	6151805 DF2765A	0022	2,6359%	0003	33,3333%	RUIZ BUSQUETS M NURIA	38039273X	CL EUSEBI SOLER, 13 - 08820 EL PRAT DE LLOBREGAT	184	184	0
PRAT 0020-25	Rural	0020	6151805 DF2765A	0023	3,3499%			PENINZOIL INDUSTRIAL SUC EN ESPAÑA	A40019986	AV DIAGONAL, 514 - 08006 BARCELONA	184	184	0
PRAT 0020-26	Rural	0020	6151805 DF2765A	0024	0,7796%			CASAS ROVIRA MIGUEL	77450175K	CL MATARO, 9, 08 IZ - 08820 EL PRAT DE LLOBREGAT	184	184	0
PRAT 0020-27	Rural	0020	6151805 DF2765A	0025	0,7796%			CASAS ROVIRA MERCEDES	38024738B	CL MATARO, 7 - 08820 EL PRAT DE LLOBREGAT	184	184	0
PRAT 0020-28	Rural	0020	6151805 DF2765A	0026	0,7796%			CASAS ROVIRA JOSE	38024739N	CL MATARO, 9, 08 IZ - 08820 EL PRAT DE LLOBREGAT	184	184	0
PRAT 0020-29	Rural	0020	6151805 DF2765A	0027	2,3696%			PROMOTORA EMASA SA	A58548991	CL COLON, 13, 02 06 - 46004 VALENCIA	184	184	0
PRAT 0020-30	Rural	0020	6151805 DF2765A	0028	3,5815%			SERVIMATIC SA	A08244212	CL CONSELL DE CENT, 170 - 08015 BARCELONA	184	184	0
PRAT 0020-31	Rural	0020	6151805 DF2765A	0029	1,9876%			PALAU BRULLAS FRANCISCO	36451301G	CL GALILEU, 140 - 08028 BARCELONA	184	184	0
PRAT 0020-32	Rural	0020	6151805 DF2765A	0030	0,9957%			LAMBIES FORNOS MARCELINO	36410493K	CL INDEPENDENCIA, 73 - 08902 HOSPITALET LLOBREG.	184	184	0
PRAT 0020-033	Rural	0020	6151805 DF2765A	0031	0,9957%			FELIP PALAU JOAN	37236559L	CL COMTE BORRELL, 203, AT 03 - 08029 BARCELONA	184	184	0
PRAT 0021-01	Rural	0021	6151804 DF2765A	0001	21,1975%			MATA ALSINA M ROSA	37828808H	AV PAU CASALS, 1, 01 01 - 08901 HOSPITALET DE LLOBREGAT	1.657	1.657	0
PRAT 0021-02	Rural	0021	6151804 DF2765A	0002	21,1975%			CODINA NOLLA JAIME	38236729B	AV PAU CASALS, 1 - 08901 HOSPITALET DE LLOBREGAT	1.657	1.657	0
PRAT 0021-03	Rural	0021	6151804 DF2765A	0003	21,1975%	0001	50,0000%	CAROL ELIAS MONTSERRAT	38223555Q	CARRER MAJOR, 10, 03 01 - 08901 HOSPITALET LLOBR.	1.657	1.657	0
PRAT 0021-04	Rural	0021	6151804 DF2765A	0003	21,1975%	0002	50,0000%	CODINA NOLLA JOSE	38216607Z	CARRER MAJOR, 10, 03 01 - 08901 HOSPITALET LLOBR.	1.657	1.657	0
PRAT 0021-05	Rural	0021	6151804 DF2765A	0004	18,2037%			RINCEL SA	A59937201	CL VALENCIA, 282, 01 01 - 08007 BARCELONA	1.657	1.657	0
PRAT 0021-06	Rural	0021	6151804 DF2765A	0005	18,2037%			PLARO SA	A59201095	CL MESTRE NICOLAU, 7, AT 02 - 08021 BARCELONA	1.657	1.657	0
PRAT 0022	Rural	0022	6151801 DF2765A		100,0000%			PATRINOVA SL	B58437096	CL TELLINAIRES, 25 - 08850 GAVA	2.861	2.861	0
PRAT 0023-01	Rural	0023	6151303 DF2765A		100,0000%	0001	50,0000%	IZQUIERDO CARLETTI ALEJANDRO	47631517N	CL CARRERADA, 2 - 08870 SITGES	632	632	0
PRAT 0023-02	Rural	0023	6151303 DF2765A		100,0000%	0002	50,0000%	IZQUIERDO CARLETTI MAURICIO	47631516B	AV SOFIA, 31 - 08870 SITGES	632	632	0
PRAT 0024	Rural	0024	6151301 DF2765A		100,0000%			VALLS BARRACHINA NURIA	38024059E	MS CAN SABADELL - 08840 VILADECANS	1.364	1.364	0
PRAT 0025	Rural	0025	6151302 DF2765A		100,0000%			VALLS BARRACHINA NURIA	38024059E	MS CAN SABADELL - 08840 VILADECANS	1.093	1.093	0
PRAT 0026	Rural	0026	08168A0 0600093		100,0000%			IBERICA AG SA	A58987553	CL ANTONIO MACHADO, 100, 01 - 08820 EL PRAT LLOBR.	425	425	0
PRAT 0027	Rural	0027	08168A0 0600092		100,0000%			RHENUS LOGISTICS SA	A08211989	PL PRATENC-CR 100. 20 - 08820 EL PRAT LLOBREGAT	311	311	0
PRAT 0028	Rural	0028	08168A0 0600091		100,0000%			PALAU BALCELLS HRNOS (JOSE&TERESA)	38472633 38474686	AV GRAN VIA, 539, 02 03 - 08011 BARCELONA	475	475	0
PRAT 0029	Urbanizado	0029	6148504 DF2764G		100,0000%			AJUNTAMENT DEL PRAT DE LLOBREGAT	P0816800G	PLAÇA DE LA VILA, 1 - 08820 EL PRAT DE LLOBREGAT	2.263	635	1.628
PRAT 0030-01	Urbanizado	0030	6148503 DF2764G	0001	50,0000%			PALAU BALCELLS HRNOS (JOSE&TERESA)	38472633 38474686	AV GRAN VIA, 419, 04 02 - 08015 BARCELONA	2.310	1.016	1.294
PRAT 0030-02	Urbanizado	0030	6148503 DF2764G	0002	50,0000%			PALAU BALCELLS HRNOS (JOSE&TERESA)	38472633 38474686	AV GRAN VIA, 419, 04 02 - 08015 BARCELONA	2.310	1.016	1.294
PRAT 0031	Urbanizado	0031	6148502 DF2764G		100,0000%			RHENUS LOGISTICS SA	A08211989	PL PRATENC-CR 100. 20 - 08820 EL PRAT LLOBREGAT	754	643	111
PRAT 0032-01	Urbanizado	0032	6148501 DF2764G	0001	4,0447%			ROSAS FUSTER, DANIEL	36285900L	CL 5 (S.M.AVALL), 29 - 08757 CORBERA DE LLOBREGAT	252	252	0
PRAT 0032-02	Urbanizado	0032	6148501 DF2764G	0002	7,9657%			MANUFACTURAS DE AUTOMOCION JOVER, S.	A58393174	PL PRATENC-CR 119 - 08820 EL PRAT DE LLOBREGAT	252	252	0
PRAT 0032-03	Urbanizado	0032	6148501 DF2764G	0003	7,8345%			IBERICA AG, S.A	A58987553	CL ANTONIO MACHADO, 100, 01 - 08820 EL PRAT LLOBR.	252	252	0

QUE TENGO A LA VISTA
 El Subdirector General de Urbanismo

NUEVA DELIMITACIÓN DE ESPACIOS PORTUARIOS DEL PUERTO DE BARCELONA.

RELACION DE BIENES Y DERECHOS AFECTADOS, POR MUNICIPIOS

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 de utilidad 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."

I. FINCAS UBICADAS EN T.M DE BARCELONA

FICHA	SIT.BASICA SUELO	NUM. EXP.	UTM	CARGO	COEF	COTIZ	COEF	TITULAR CATASTRAL	CIF	DOMICILIO FISCAL	SUPERF. CATASTRAL (M2S)	SUPERF. EXPROP (M2S)	SUPERF. RESTO (M2S)
PRAT 0032-04	Urbanizado	0032	6148501 DF2764G	0004	6,5609%			CONSUM, S COOP V.	F46078986	AV ALGINET, 1 - 46460 SILLA	252	252	0
PRAT 0032-05	Urbanizado	0032	6148501 DF2764G	0005	3,0064%			HORTS PARES, GEMMA	38371379L	AV VG DE MONTSERRAT, 85 - 08820 EL PRAT LLOBR.	252	252	0
PRAT 0032-06	Urbanizado	0032	6148501 DF2764G	0006	3,0064%			PARES AGUILERA, ARACELI	38221438S	AV VG DE MONTSERRAT, 81 - 08820 EL PRAT LLOBR.	252	252	0
PRAT 0032-07	Urbanizado	0032	6148501 DF2764G	0007	6,1943%			CASAS LLAGOSTERA FRANCISCO	36742602X	CR AVIACIO, 46 - 08820 EL PRAT DE LLOBREGAT	252	252	0
PRAT 0032-08	Urbanizado	0032	6148501 DF2764G	0008	7,3868%			TRANSPORTES Y SERVICIOS RAPIDOS TRANS	A46204624	PL PRATENC-CR 100, 12 08820 EL PRAT DE LLOBREGAT	252	252	0
PRAT 0032-09	Urbanizado	0032	6148501 DF2764G	0009	5,2758%			GRUP SERHS SA	A58482480	CL GARBI, 88 - 08397 PINEDA DE MAR	252	252	0
PRAT 0032-10	Urbanizado	0032	6148501 DF2764G	0010	4,7895%			NADAL FORWARDING SL	B58368069	PL PRATENC-CR 113, 36 - 08820 EL PRAT DE LLOBREGAT	252	252	0
PRAT 0032-11	Urbanizado	0032	6148501 DF2764G	0011	3,1956%			LINEAS REGULARES SL	B08898256	CL MATA, 3 - 08004 BARCELONA	252	252	0
PRAT 0032-12	Urbanizado	0032	6148501 DF2764G	0012	1,2273%			SOLER CORCUERA PEDRO	36289808V	CL MARI, 10 - 08032 BARCELONA	252	252	0
PRAT 0032-13	Urbanizado	0032	6148501 DF2764G	0013	0,5249%			SOLER CORCUERA JAVIER	37110455R	CL PARE JACINT ALEGRE, 1, 01 03 - 08024 BARCELONA	252	252	0
PRAT 0032-14	Urbanizado	0032	6148501 DF2764G	0014	2,6938%			COMERCIAL AURO SA	A08866782	CL NICARAGUA, 46. 03 01 - 08029 BARCELONA	252	252	0
PRAT 0032-15	Urbanizado	0032	6148501 DF2764G	0015	3,4233%			CODINA-MATA SA	A58806068	CL MAURICI VILOMARA, 5 - 08820 EL PRAT DE LLOBR.	252	252	0
PRAT 0032-16	Urbanizado	0032	6148501 DF2764G	0016	2,2770%			ETASA INTERNACIONAL SA	A08714354	PL PRATENC-CR 110, 35 - 08820 EL PRAT DE LLOBR.	252	252	0
PRAT 0032-17	Urbanizado	0032	6148501 DF2764G	0017	2,5781%			FULCO SA	A08828113	PL PRATENC-CR 112 - 08820 EL PRAT DE LLOBREGAT	252	252	0
PRAT 0032-18	Urbanizado	0032	6148501 DF2764G	0018	2,3889%			HIJOS DE JUSTO M ESTELLEZ SA	A28012656	AV DE LA INDUSTRIA, 52 - 28049 COSLADA	252	252	0
PRAT 0032-19	Urbanizado	0032	6148501 DF2764G	0019	2,4160%			J J FAYMO SL	B5920012I	CL MOLL ALVAREZ DE LA CAMPA - 08039 BARCELONA	252	252	0
PRAT 0032-20	Urbanizado	0032	6148501 DF2764G	0020	2,6012%			LECHE PASCUAL SA	A09006172	PL PRATENC-CR 100 - 08820 EL PRAT DE LLOBREGAT	252	252	0
PRAT 0032-21	Urbanizado	0032	6148501 DF2764G	0021	2,3542%			DISTRIBUIDORA VICENS VIVES SA	A0837235I	AV SARRIA, 130 - 08017 BARCELONA	252	252	0
PRAT 0032-22	Urbanizado	0032	6148501 DF2764G	0022	2,6359%	0001	33,3334%	RUIZ BUSQUETS ANA MARIA	37351077C	CL EUSEBI SOLER, 13 - 08820 EL PRAT DE LLOBREGAT	252	252	0
PRAT 0032-23	Urbanizado	0032	6148501 DF2764G	0022	2,6359%	0002	33,3333%	RUIZ BUSQUETS JOSE	38021642C	CL MANUEL GIRONA, 86, 08 IZ - 08034 BARCELONA	252	252	0
PRAT 0032-24	Urbanizado	0032	6148501 DF2764G	0022	2,6359%	0003	33,3333%	RUIZ BUSQUETS M NURIA	38039273X	CL EUSEBI SOLER, 13 - 08820 EL PRAT DE LLOBREGAT	252	252	0
PRAT 0032-25	Urbanizado	0032	6148501 DF2764G	0023	3,3499%			PENINZOIL INDUSTRIAL SUC EN ESPAÑA	A40019986	AV DIAGONAL, 514 - 08006 BARCELONA	252	252	0
PRAT 0032-26	Urbanizado	0032	6148501 DF2764G	0024	0,7796%			CASAS ROVIRA MIGUEL	77450175K	CL MATARO, 9, 08 IZ - 08820 EL PRAT DE LLOBREGAT	252	252	0
PRAT 0032-27	Urbanizado	0032	6148501 DF2764G	0025	0,7796%			CASAS ROVIRA MERCEDES	38024738B	CL MATARO, 7 - 08820 EL PRAT DE LLOBREGAT	252	252	0
PRAT 0032-28	Urbanizado	0032	6148501 DF2764G	0026	0,7796%			CASAS ROVIRA JOSE	38024739N	CL MATARO, 9, 08 IZ - 08820 EL PRAT DE LLOBREGAT	252	252	0
PRAT 0032-29	Urbanizado	0032	6148501 DF2764G	0027	2,3696%			PROMOTORA EMASA SA	A58548991	CL COLON, 13, 02 06 - 46004 VALENCIA	252	252	0
PRAT 0032-30	Urbanizado	0032	6148501 DF2764G	0028	3,5815%			SERVIMATIC SA	A08244212	CL CONSELL DE CENT, 170 - 08015 BARCELONA	252	252	0
PRAT 0032-31	Urbanizado	0032	6148501 DF2764G	0029	1,9876%			PALAU BRULLAS FRANCISCO	36451301G	CL GALILEU, 140 - 08028 BARCELONA	252	252	0
PRAT 0032-32	Urbanizado	0032	6148501 DF2764G	0030	0,9957%			LAMBIES FORNOS MARCELINO	36410493K	CL INDEPENDENCIA, 73 - 08902 HOSPITALET LLOBREG.	252	252	0
PRAT 0032-03	Urbanizado	0032	6148501 DF2764G	0031	0,9957%			FELIP PALAU JOAN	37236559L	CL COMTE BORRELL, 203, AT 03 - 08029 BARCELONA	252	252	0
PRAT 0033	Urbanizado	0033	6550601 DF2765A		100,0000%			RHENUS LOGISTICS SA	A08211989	PL PRATENC-CR 100. 20 - 08820 EL PRAT LLOBREGAT	11.159	679	10.480
PRAT 0034	Rural	0034	6247705 DF2764D		100,0000%			CASAS ROVIRA MIGUEL	77450175K	CL MATARO, 9, 08 IZ - 08820 EL PRAT DE LLOBREGAT	1.995	1.307	688
PRAT 0035	Urbanizado	0035	6250602 DF2765A		100,0000%			RHENUS IMMOBILIEN SUDEUROPA GMBH & CO	N0047855B	PL PRATENC-CR 100, 205 - 08820 EL PRAT LLOBREGAT	11.705	30	11.675
PRAT 0036	Rural	0036	6250606 DF2765A		100,0000%			AJUNTAMENT DEL PRAT DE LLOBREGAT	P0816800G	PLAÇA DE LA VILA, 1 - 08820 EL PRAT DE LLOBREGAT	2.643	2.547	96
PRAT 0037	Rural	0037	2100502 DF2700A		100,0000%			MALET COSTAFREDA MONTSERRAT	38371436F	CL MARISCAL JOFRE, 11 - 08820 EL PRAT DE LLOBREGAT	307	307	0

NUEVA DELIMITACIÓN DE ESPACIOS PORTUARIOS DEL PUERTO DE BARCELONA.

RELACION DE BIENES Y DERECHOS AFECTADOS, POR MUNICIPIOS

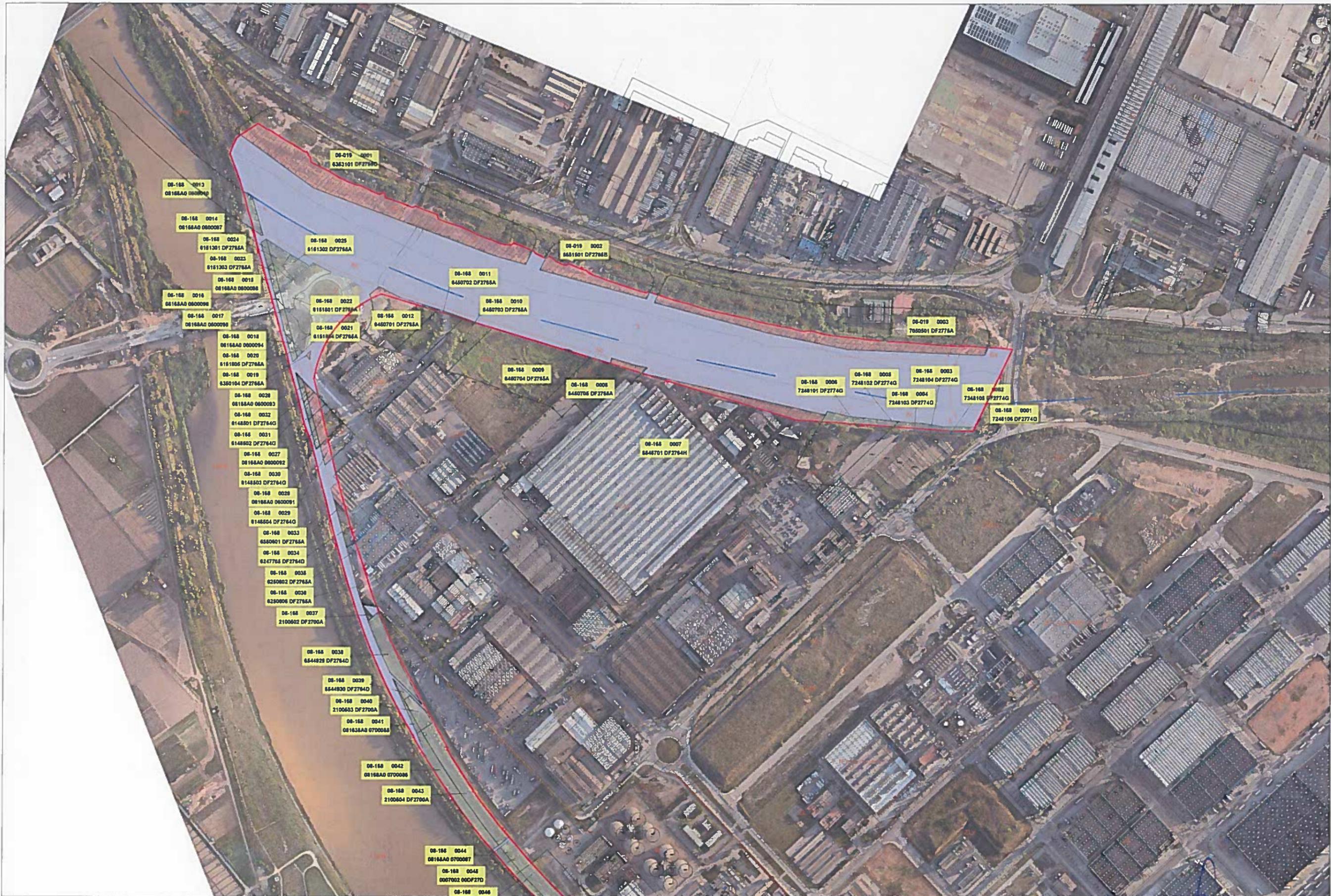
De acuerdo con el art. 69.5 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado mediante el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, la aprobación de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios (DEUP) del Puerto de Barcelona por el Ministerio de Fomento llevará implícita la declaración de utilidad 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."

I. FINCAS UBICADAS EN T.M DE BARCELONA

FICHA	SIT.BASICA SUELO	NUM. EXP.	UTM	CARGO	COEF	COTIZ	COEF	TITULAR CATASTRAL	CIF	DOMICILIO FISCAL	SUPERF. CATASTRAL (M2S)	SUPERF. EXPROP (M2S)	SUPERF. RESTO (M2S)
PRAT 0038	Rural	0038	6544929 DF2764D		100,0000%			AJUNTAMENT DEL PRAT DE LLOBREGAT	P0816800G	PLAÇA DE LA VILA, 1 - 08820 EL PRAT DE LLOBREGAT	3.567	3.567	0
PRAT 0039	Rural	0039	6544930 DF2764D		100,0000%			AJUNTAMENT DEL PRAT DE LLOBREGAT	P0816800G	PLAÇA DE LA VILA, 1 - 08820 EL PRAT DE LLOBREGAT	190	190	0
PRAT 0040	Rural	0040	2100503 DF2700A		100,0000%			MALET COSTAFREDA MONTSERRAT	38371436F	CL MARISCAL JOFRE, 11 - 08820 EL PRAT DE LLOBREGAT	1.433	1.433	0
PRAT 0041	Rural	0041	08168A0 0700085		100,0000%			MALET COSTAFREDA MONTSERRAT	38371436F	CL MARISCAL JOFRE, 11 - 08820 EL PRAT DE LLOBREGAT	509	509	0
PRAT 0042-01	Rural	0042	08168A0 0700086		100,0000%	0001	33,3334%	CAMPS BOY JOAN	38486602N	CL MOSSEN CINTO VERDAGUER, 24 - 08820 EL PRAT LL.	4.640	4.640	0
PRAT 0042-02	Rural	0042	08168A0 0700086		100,0000%	0002	33,3333%	CAMPS I BOY JOSEP	37368972K	CL EUSEBIO SOLER, 21, BJ - 08820 EL PRAT LLOBREGAT	4.640	4.640	0
PRAT 0042-03	Rural	0042	08168A0 0700086		100,0000%	0003	33,3333%	CAMPS BOY PEDRO	38483045C	CL SANT JOAQUIM, 53. 01 01 - 08820 EL PRAT DE LLOBR.	4.640	4.640	0
PRAT 0043	Rural	0043	2100504 DF2700A		100,0000%			CAMPS BOY PEDRO	38483045C	CL SANT JOAQUIM, 53. 01 01 - 08820 EL PRAT DE LLOBR.	6.577	6.577	0
PRAT 0044	Rural	0044	08168A0 0700087		100,0000%			AJUNTAMENT DEL PRAT DE LLOBREGAT	P0816800G	PLAÇA DE LA VILA, 1 - 08820 EL PRAT DE LLOBREGAT	1.251	788	463
PRAT 0045	Rural	0045	0007002 00DF27D		100,0000%			AJUNTAMENT DEL PRAT DE LLOBREGAT	P0816800G	PLAÇA DE LA VILA, 1 - 08820 EL PRAT DE LLOBREGAT	1.953	1.918	35
PRAT 0046	Rural	0046	08168A0 1200009		100,0000%			AJUNTAMENT DEL PRAT DE LLOBREGAT	P0816800G	PLAÇA DE LA VILA, 1 - 08820 EL PRAT DE LLOBREGAT	348	245	103
PRAT 0047	Rural	0047	08168A0 1200010		100,0000%			AJUNTAMENT DEL PRAT DE LLOBREGAT	P0816800G	PLAÇA DE LA VILA, 1 - 08820 EL PRAT DE LLOBREGAT	3.995	3.437	348
PRAT 0048	Urbanizado	0048	7337101 DF2773EA		100,0000%			AREA METROPOLITANA DE BARCELONA	P0800258F	CL 62 SECTOR A ZONA FRANCA, 62 - 08040 BARNA	361.317	1.035	360.282
PRAT 0049	Rural	0049	08168A0 1209002		100,0000%			AJUNTAMENT DEL PRAT DE LLOBREGAT	P0816800G	PLAÇA DE LA VILA, 1 - 08820 EL PRAT DE LLOBREGAT	97.324	0	12.121
PRAT 0050	Rural	0050	7338512 DF2773G		100,0000%			AJUNTAMENT DEL PRAT DE LLOBREGAT	P0816800G	PLAÇA DE LA VILA, 1 - 08820 EL PRAT DE LLOBREGAT	31.442	30.997	445
											961.950	122.696	753.859

CONCUERDA FIELMENTE CON EL ORIGINAL
QUE TENGO A LA VISTA
El Subdirector General de Legislación





[Handwritten signature and official stamp]



CONCORDA FIRMAMENTE CON EL ORIGINAL
 ODE SIGG LA VISTA
 El Subdirector General de Legislación
 HOJA 2 DE 2

EQUIPO REDACTOR

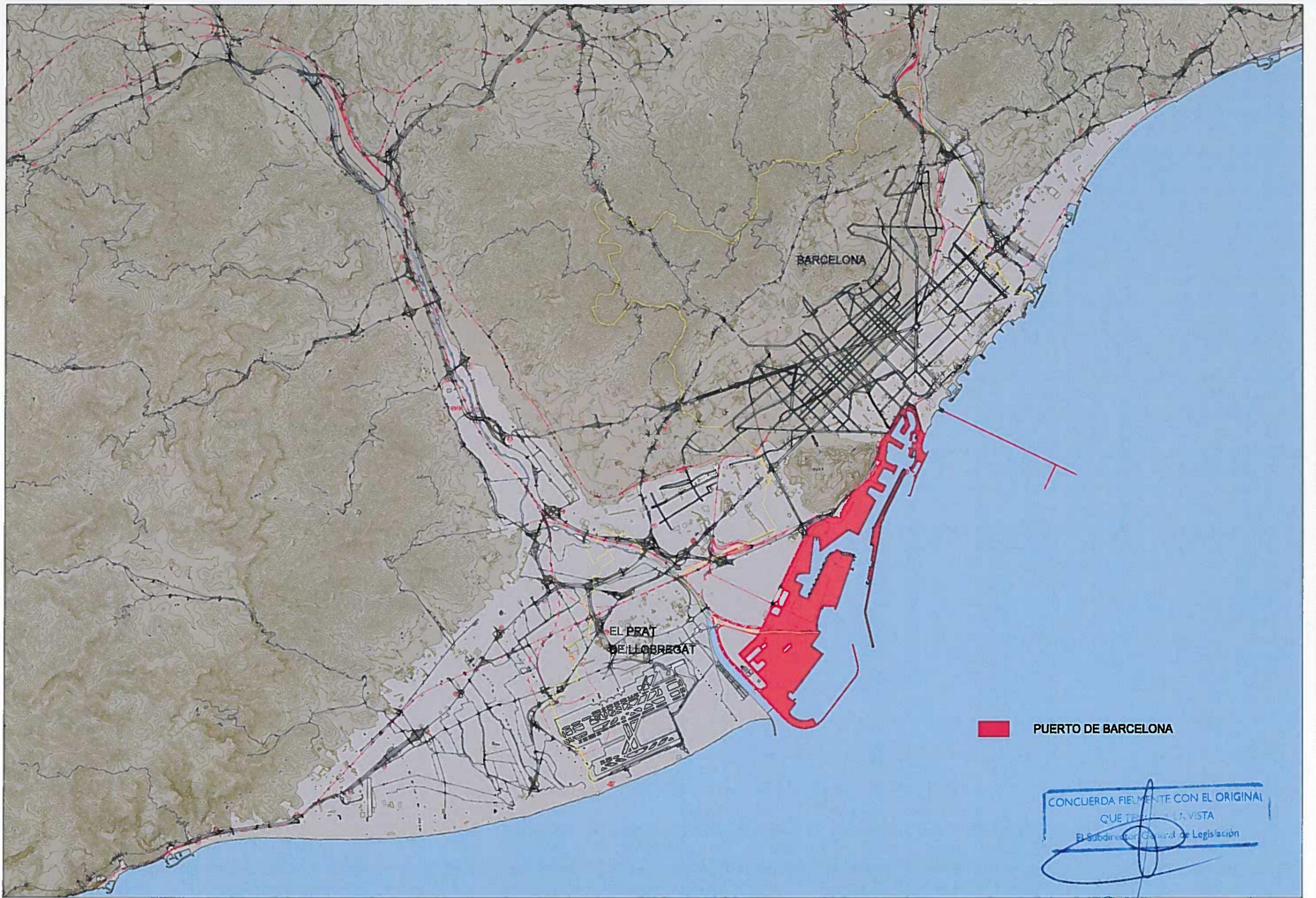
- Àlex Garcia Formatjé– Subdirector General de Explotación y Planificación Portuaria
- David Pino Roca – Jefe de Planificación Territorial y Gestión Técnica de Concesiones
- José Otero Estalella – Jefe de Gestión de Concesiones y Tarifas
- José Luís González Sánchez – Jefe de Operaciones Terrestres y Gestión de la Seguridad Ferroviaria
- José Maria Rovira Martí – Jefe de Operaciones Marítimas
- Jordi Vila Martínez – Jefe de Medio Ambiente
- Félix Navarro de Pablo – Director de Servicios Jurídicos
- Roció Rodríguez-Marín Sastre – Planificación Territorial y Gestión Técnica de Concesiones
- Mónica Rodríguez Losada – Planificación Territorial y Gestión Técnica de Concesiones

CONCUERDA FIDELMENTE CON EL ORIGINAL
CHISTAGO A LA VISTA
el Subdirector General de Legislación

DOCUMENTACIÓN GRÁFICA

CONCUERDA FIELMENTE CON EL ORIGINAL
QUE TENGO A LA VISTA
El Subdirector General de Legislación



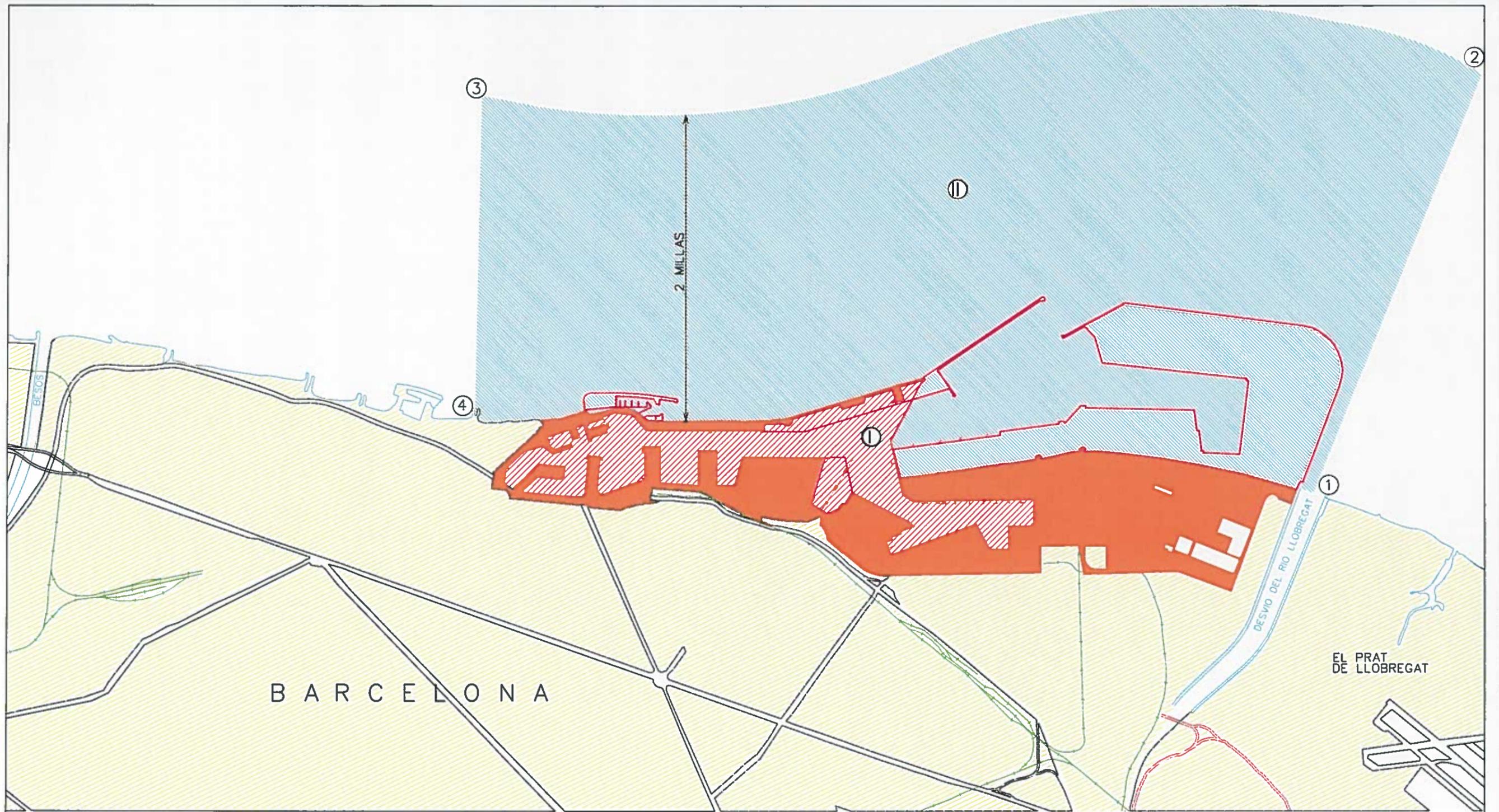


 **PUERTO DE BARCELONA**

CONCUERDA FIELMENTE CON EL ORIGINAL
QUE ESTE A LA VISTA
El Subdirector General de Legislación

[Handwritten signature]

 Port de Barcelona	FECHA OCTUBRE 2015	Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Barcelona	Originals DIN-A3 1 / 50.000		PLANO EL JEFE DE PLANIFICACION TERRITORIAL Y GESTION TECNICA DE CONCORDANCIA <i>[Signature]</i> DAVID PINDO ROCA	EMPLAZAMIENTO EL SUBDIRECTOR GENERAL DE EXPLOTACION Y PLANIFICACION EDIFICARIA <i>[Signature]</i> ENRIQUE FORNAT	EL DIRECTOR DEL PUERTO EMPLAZAMIENTO CARLOS BELL CAMALONDA <i>[Signature]</i>	PLANO N° 10
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------	-------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------



AGUAS DEL PUERTO

-  ZONA I
-  ZONA II

LEYENDA

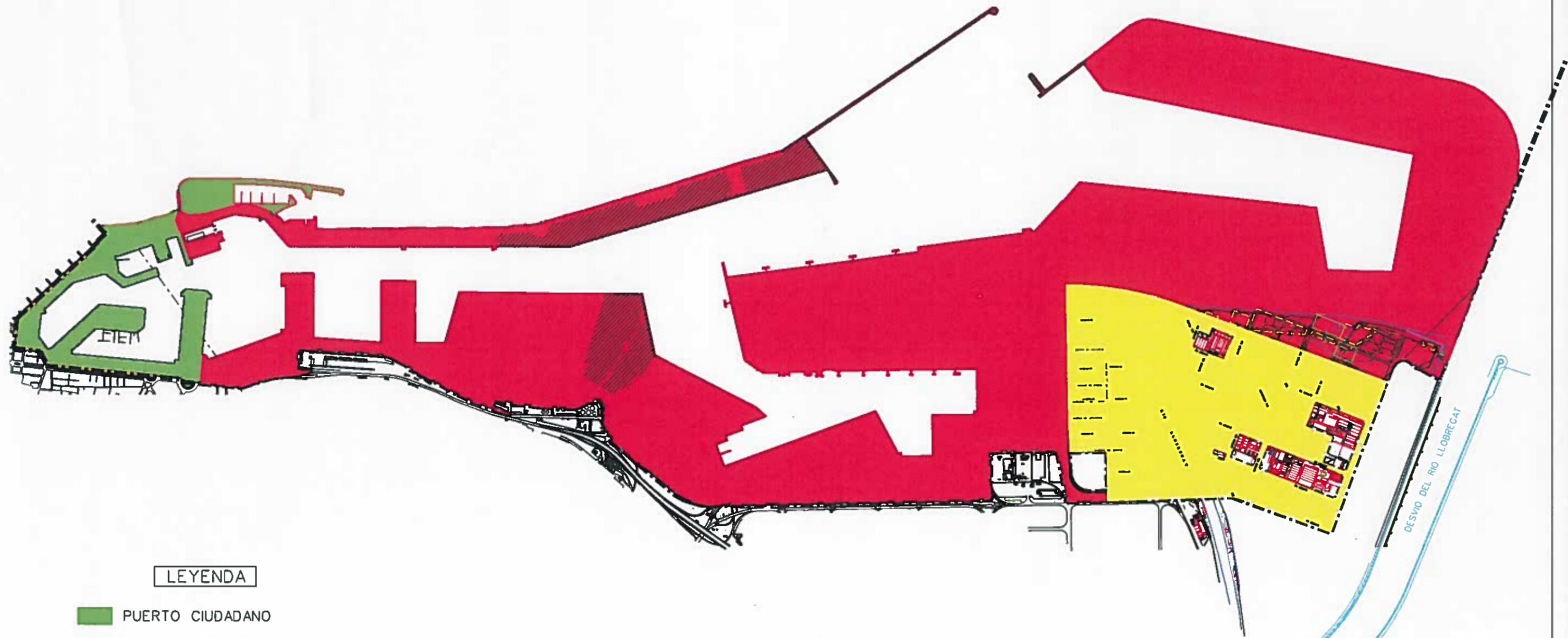
-  ZONA DE SERVICIO TERRESTRE
-  FUTURAS AMPLIACIONES

COORDENADAS GEOGRAFICAS ZONA II

- ① 2° 08' 00" E 41°18' 11" N
- ② 2° 10' 43" E 41°16' 00" N
- ③ 2° 14' 05" E 41°21' 52" N
- ④ 2° 11' 50" E 41°22' 56" N

CONCUERDA FIELMENTE CON EL ORIGINAL
QUE TENGO A LA VISTA
El Subdirector General de Legislación



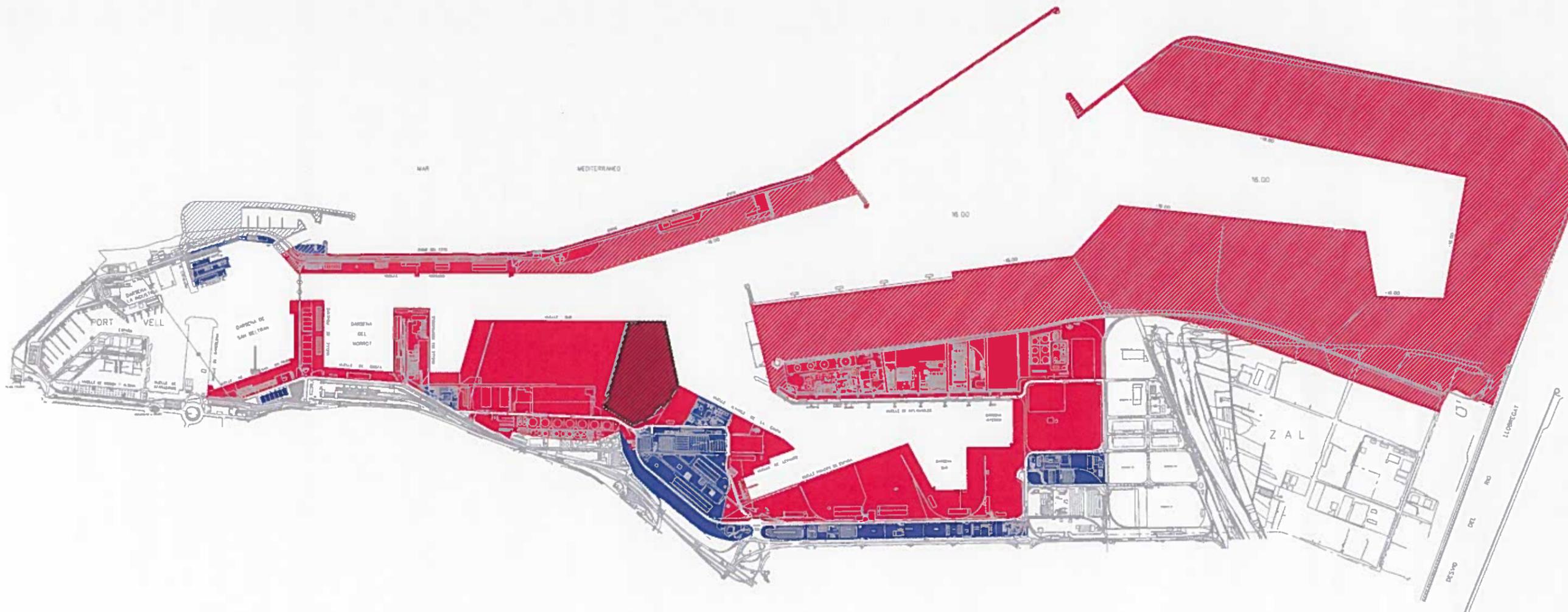


LEYENDA

- PUERTO CIUDADANO
- PUERTO COMERCIAL
- FUTURAS AMPLIACIONES
- ZONA DE ACTIVIDADES LOGISTICAS (ZAL)
- LIMITE ZONA DE SERVICIO

CONCUERDA FIELMENTE CON EL ORIGINAL
 QUE TENGO A LA VISTA
 El Subdirector General de Legislación

	FECHA	Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Barcelona	Originals DIN-A3		PLANO	CLASIFICACION DE LOS ESPACIOS PORTUARIOS VIGENTE	PLANO Nº
	OCTUBRE 2015		1 / 28.000		EL JEFE DE PLANNIFICACION TERRITORIAL Y GESTION TECNICA DE CONCESIONES DAVID PÉREZ ROCA	EL SUBDIRECTOR GENERAL DE EXPLORACION Y PLANNIFICACION PORTUARIA JOSE ABERTO CASASSELL CAMALLANGA	12

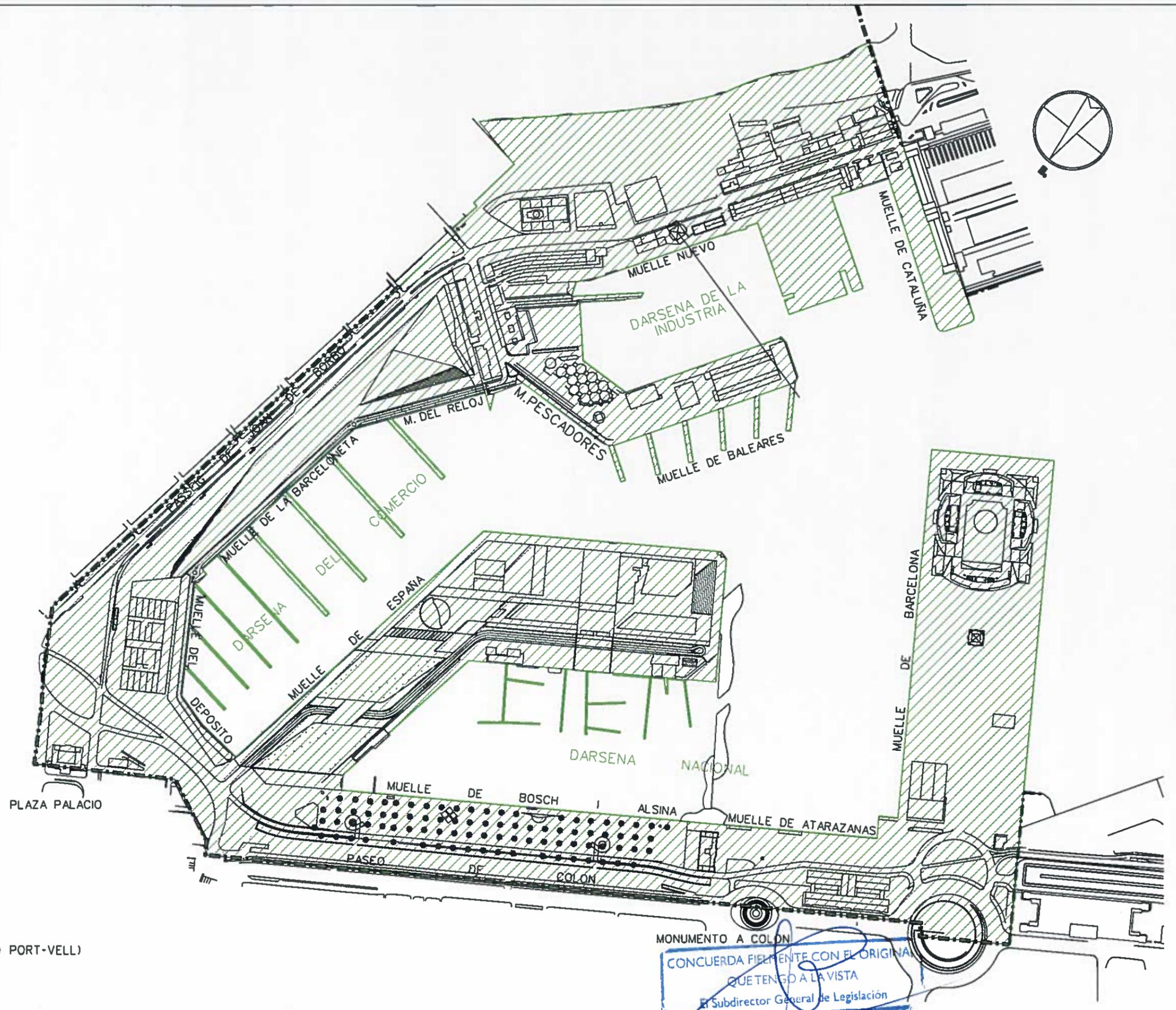


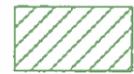
LEYENDA

- ACTIVIDAD PORTUARIA GENERAL
- FUTURAS AMPLIACIONES
- ACTIVIDADES INDUSTRIALES PORTUARIAS, DE ALMACENAJE Y COMPLEMENTARIA DE LA ACTIVIDAD PORTUARIA GENERAL

CONCUERDA BIENAMENTE CON EL ORIGINAL
 QUE TENGO A LA VISTA
 El Subdirector General de Legislación

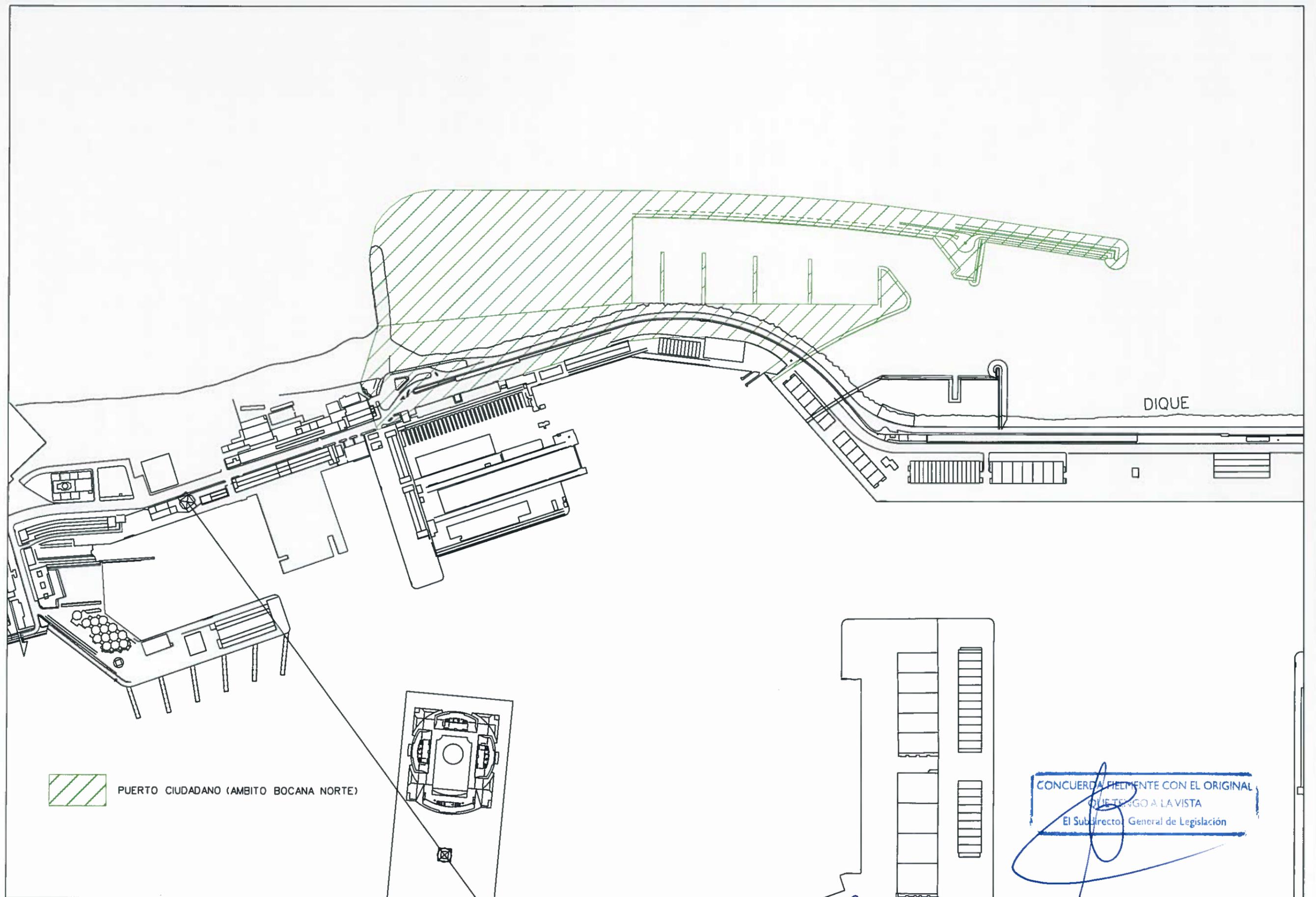
	FECHA	Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Barcelona	Originals DIN-A3		PLANO	USOS VIGENTES EN EL PUERTO COMERCIAL	PLANO Nº
	OCTUBRE 2015		1 / 27.000		EL JEFE DE PLANEACION TERRITORIAL Y GESTION TECNICA DE CONSERVACION		EL SUBDIRECTOR GENERAL DE EXPLOTACION Y PLANEACION PORTUARIA
			DAUS PIMO NOCA	ALEX GARCIA FORMATEJE		JOHN ALBERTO GARRIBELL CASABLANCA	



 PUERTO CIUDADANO (AMBITO PORT-VELL)

MONUMENTO A COLÓN
 CONCUERDA FIELMENTE CON EL ORIGINAL
 QUE TENGO A LA VISTA
 El Subdirector General de Legislación

	FECHA OCTUBRE 2015	Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Barcelona	Originals DIN-A3 1 / 5.000		PLANO EL JEFE DE PLANNING TERRITORIAL Y GESTION TECNICA DE CONEXIONES DAVID PIMO ROSA	PUERTO CIUDADANO VIGENTE: PORT VELL EL SUBDIRECTOR GENERAL DE EXPLOTACION Y PLANNING PORTUARIO ALEX GARCIA FORMALE	EL DIRECTOR DEL PUERTO JOSE ALBERTO GARCIA MELL CANALONDA PLANO N° 14
-------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------	-----------------------------------------------------------------------	-------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------



PUERTO CIUDADANO (AMBITO BOCANA NORTE)

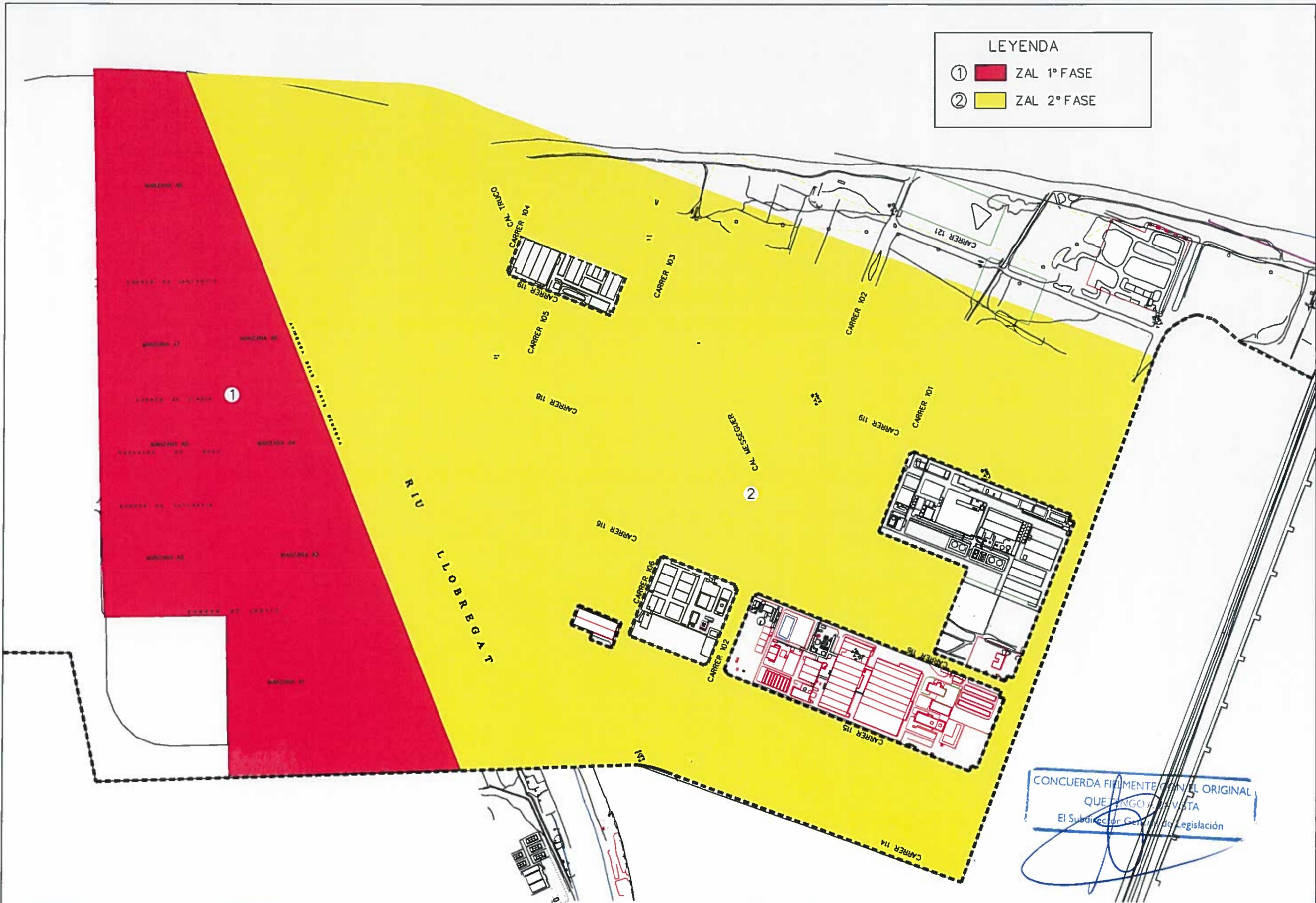
CONCUERDA FIELMENTE CON EL ORIGINAL
QUE TENGO A LA VISTA
El Subdirector General de Legislación

 Port de Barcelona	FECHA OCTUBRE 2015	Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Barcelona	Originals DIN-A3 1 / 5.000		PLANO PUERTO CIUDADANO VIGENTE: BOCANA NORTE <small>EL JEFE DE PLANEACION TERRITORIAL Y GESTION TECNICA DE CONEXIONES</small>	<small>EL SUBDIRECTOR GENERAL DE EXPLOTACION Y PLANEACION PORTUARIA</small> ALX GARCIA ESPINALE	<small>EL DIRECTOR DEL PUERTO</small> JOSE ALBERTO CANELL CAJALLER	PLANO N° 15
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------	-------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------	-----------------------

LEYENDA

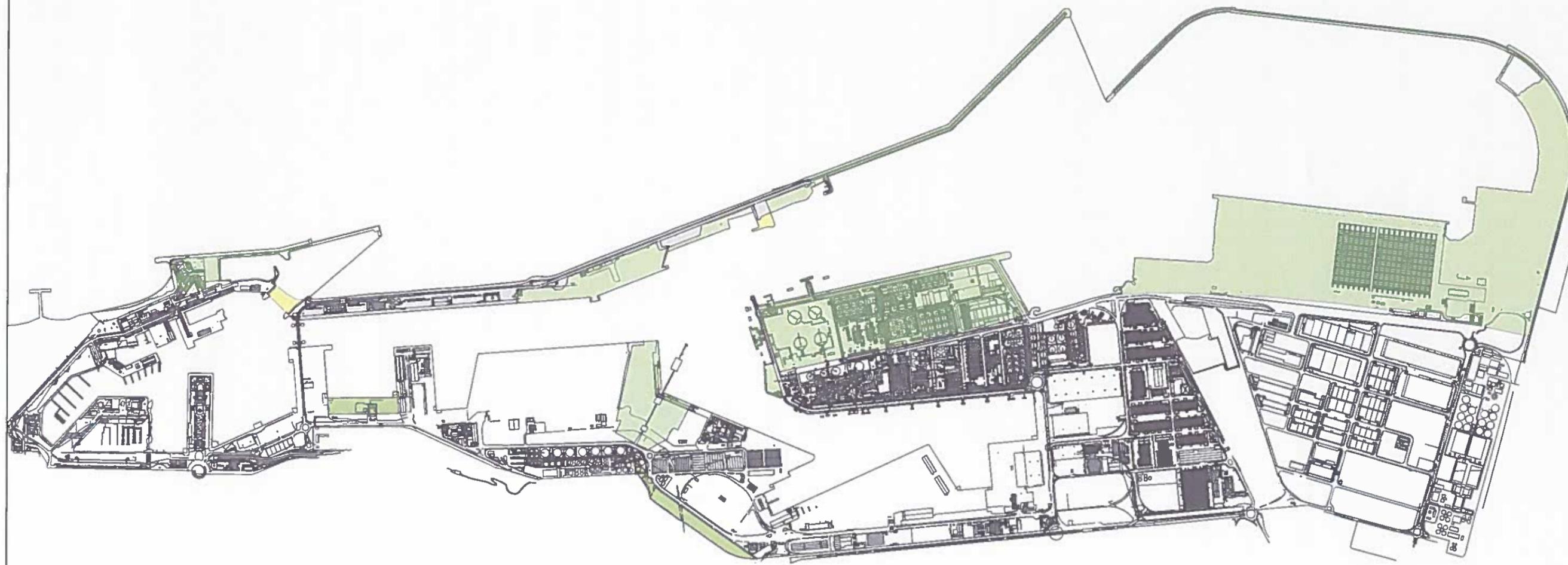
① ZAL 1ª FASE

② ZAL 2ª FASE



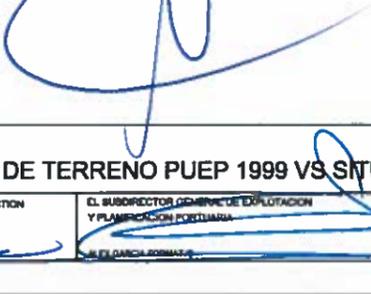
CONCUERDA FIDELMENTE CON EL ORIGINAL
 QUE FIGURA EN VISTA
 El Subdirector General de Legislación

<p>Port de Barcelona</p>	<p>FECHA</p> <p>OCTUBRE 2015</p>	<p>Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Barcelona</p>	<p>Originals DIN-A3</p> <p>1 / 7.000</p>		<p>PLANO</p> <p>EL JEFE DE PLANNING TERRITORIAL Y GESTIÓN TÉCNICA DE CONCESIONES</p> <p>DAVID PINO ROSA</p>	<p>PUERTO LOGISTICO VIGENTE</p> <p>EL SUBDIRECTOR GENERAL DE EXPLOTACIÓN Y PLANNING PORTUARIA</p> <p>ALEX GARCIA FORMATJE</p>	<p>EL DIRECTOR DEL PUERTO</p> <p>JOSÉ ALBERTO CARRONER CHALLON</p> <p>PLANO Nº 16</p>
--------------------------	----------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------	--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------

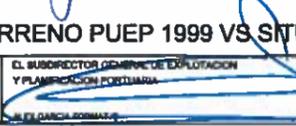


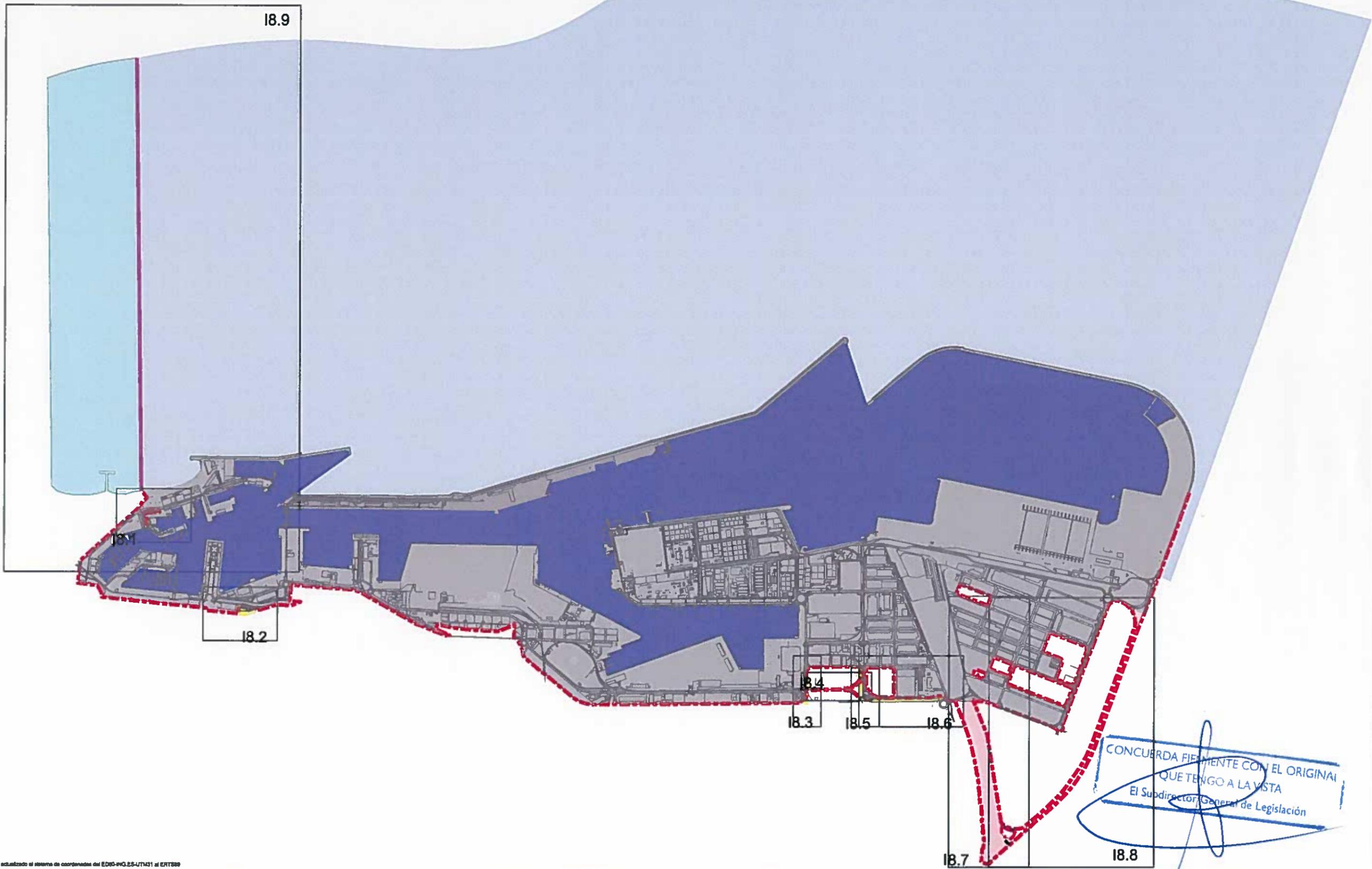
- TERRENOS INCORPORADOS
- TERRENOS CONVERTIDOS EN AGUA

CONCUERDA FIELMENTE CON EL ORIGINAL
 QUE TENGO A LA VISTA
 El Subdirector General de Legislación



Nota: Se ha actualizado el sistema de coordenadas del EDDO-ING-ES-UTM31 al ERTS89

	FECHA	Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Barcelona	Orignales DIN-A3		PLANO	DIFERENCIAS DE TERRENO PUEP 1999 VS SITUACION ACTUAL	PLANO N°
	OCTUBRE 2015		1 / 27.000		EL JEFE DE PLANNING TERRITORIAL Y GESTION TECNICA DE CONCESIONES		EL SUBDIRECTOR GENERAL DE EJECUCION Y PLANNING PORTUARIA
							



Nota: Se ha actualizado el sistema de coordenadas del ED90-PROJES-U71431 al ERTM99

	FECHA OCTUBRE 2015	Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Barcelona	Originals DN-A3 1 / 33.000		PLANO EL JEFE DE PLANIFICACION TERRITORIAL Y DESTIN TECNICA DE CONCESIONES DAVID PIMO ROCA	PLANO DETALLE MODIFICACIONES EL SUBDIRECTOR GENERAL DE EXPLOTACION Y PLANIFICACION ECONOMICA ALFONSO BOMMARIS	EL DIRECTOR DEL PUERTO JOSE ALBERTO CARBONELL CANALIENSA
-------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------	-----------------------------------------------------------------------	-------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------

CONCUERDA FIDELMENTE CON EL ORIGINAL
QUE TENGO A LA VISTA
El Subdirector General de Legislación



- ① X=432204.884, Y=4580730.412
- ② X=432196.225, Y=4580734.132
- ③ X=432194.264, Y=4580729.423
- ④ X=432184.745, Y=4580733.404
- ⑤ X=432249.168, Y=4580871.842

- ⑥ X=432229.909, Y=4580875.124
- ⑦ X=432186.510, Y=4580887.094
- ⑧ X=432142.418, Y=4580970.625
- ⑨ X=432137.536, Y=4580868.983
- ⑩ X=432182.087, Y=4580861.315

SUPERFICIE A EXCLUIR
 SUPERFICIE A INCLUIR

	FECHA OCTUBRE 2015	Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Barcelona	Originals DRI-A3 1 / 2.000		PLANO EL JEFE DE PLANEACIÓN TERRITORIAL Y GESTIÓN TÉCNICA DE CONCESIONES DAVID PINO ROCA	DETALLE MODIFICACION EDIFICIOS C/ ESCAR PLANO N° 18.1 EL SUBDIRECTOR GENERAL DE EXPLOTACIÓN Y PLANEACIÓN TERRITORIAL AMALGARCA FORMATE
--	-----------------------	-----------------------------------------------------------------------	-------------------------------	--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------



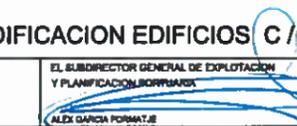
- ⑪ X=431065.878 , Y=4580469.639
- ⑫ X=431086.399 , Y=4580457.274
- ⑬ X=431091.823 , Y=4580448.676
- ⑭ X=431055.632 , Y=4580390.862
- ⑮ X=431057.948 , Y=4580389.438

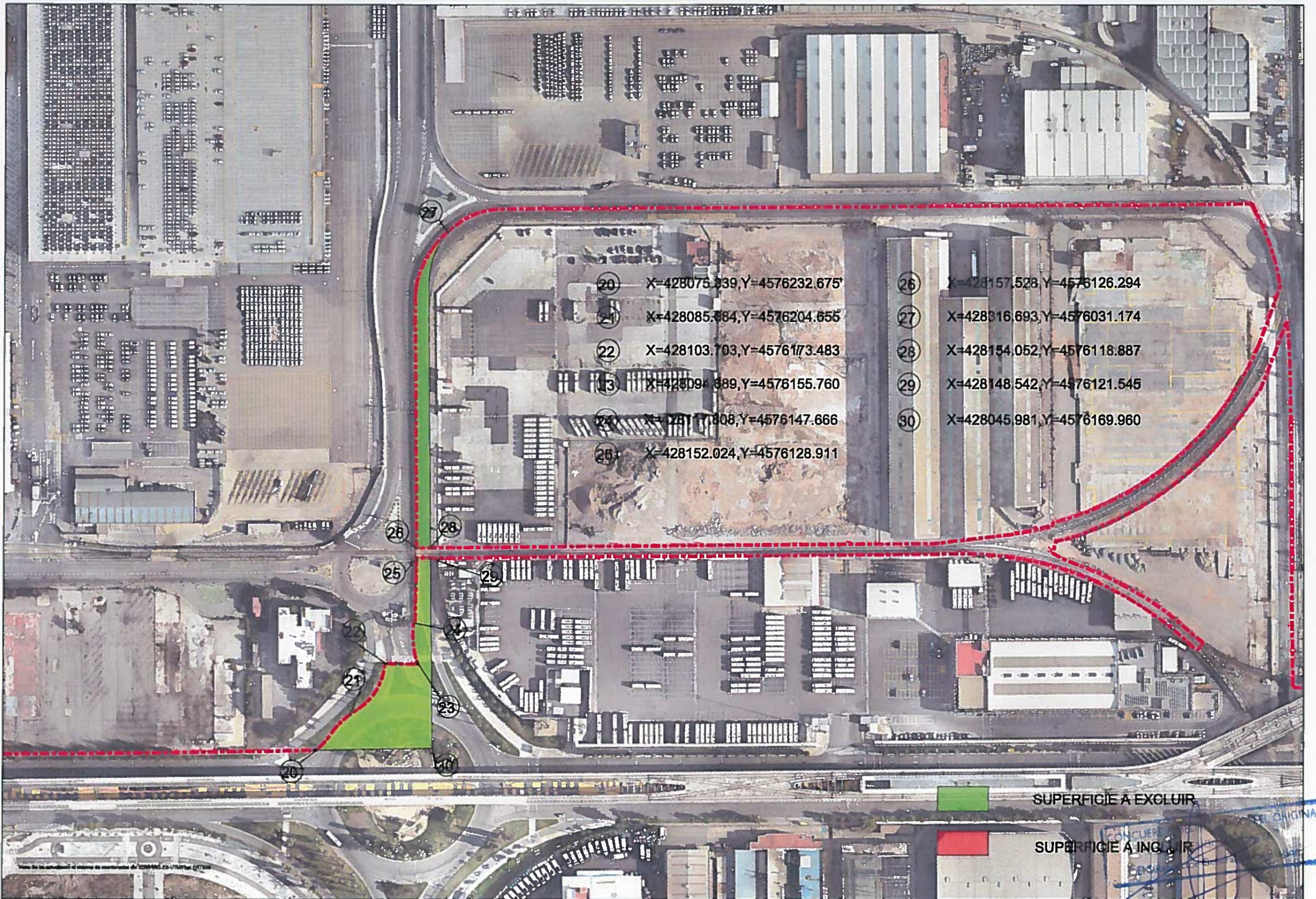
- ⑯ X=431026.393 , Y=4580404.110
- ⑰ X=431020.084 , Y=4580322.480
- ⑱ X=431010.581 , Y=4580293.794
- ⑲ X=431002.814 , Y=4580294.920
- ⑲' X=431008.027 , Y=4580324.819

CONCUERDA FIELMENTE CON EL ORIGINAL
 QUE TIENE A LA VISTA
 El Subdirector General de Legislación

SUPERFICIE A EXCLUIR
 SUPERFICIE A INCLUIR

Note: Se ha actualizado el sistema de coordenadas del EDO-INLEB-UTM01 al ERT89

 Port de Barcelona	<small>FECHA</small> OCTUBRE 2015	Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Barcelona	<small>Original DIN-A3</small> 1 / 2.000		<small>PLANO</small> DETALLE MODIFICACION EDIFICIOS C/ JOSEP CARNER	<small>PLANO Nº</small> 18.2
	<small>EL JEFE DE PLANEACION TERRITORIAL Y GESTION TECNICA DE CONEXIONES</small> 	<small>EL SUBDIRECTOR GENERAL DE EXPLOTACION Y PLANEACION PORTUARIA</small> 	<small>EL DIRECTOR DEL PUERTO</small> 			



SUPERFICIE A EXCLUIR

SUPERFICIE A INCLUIR

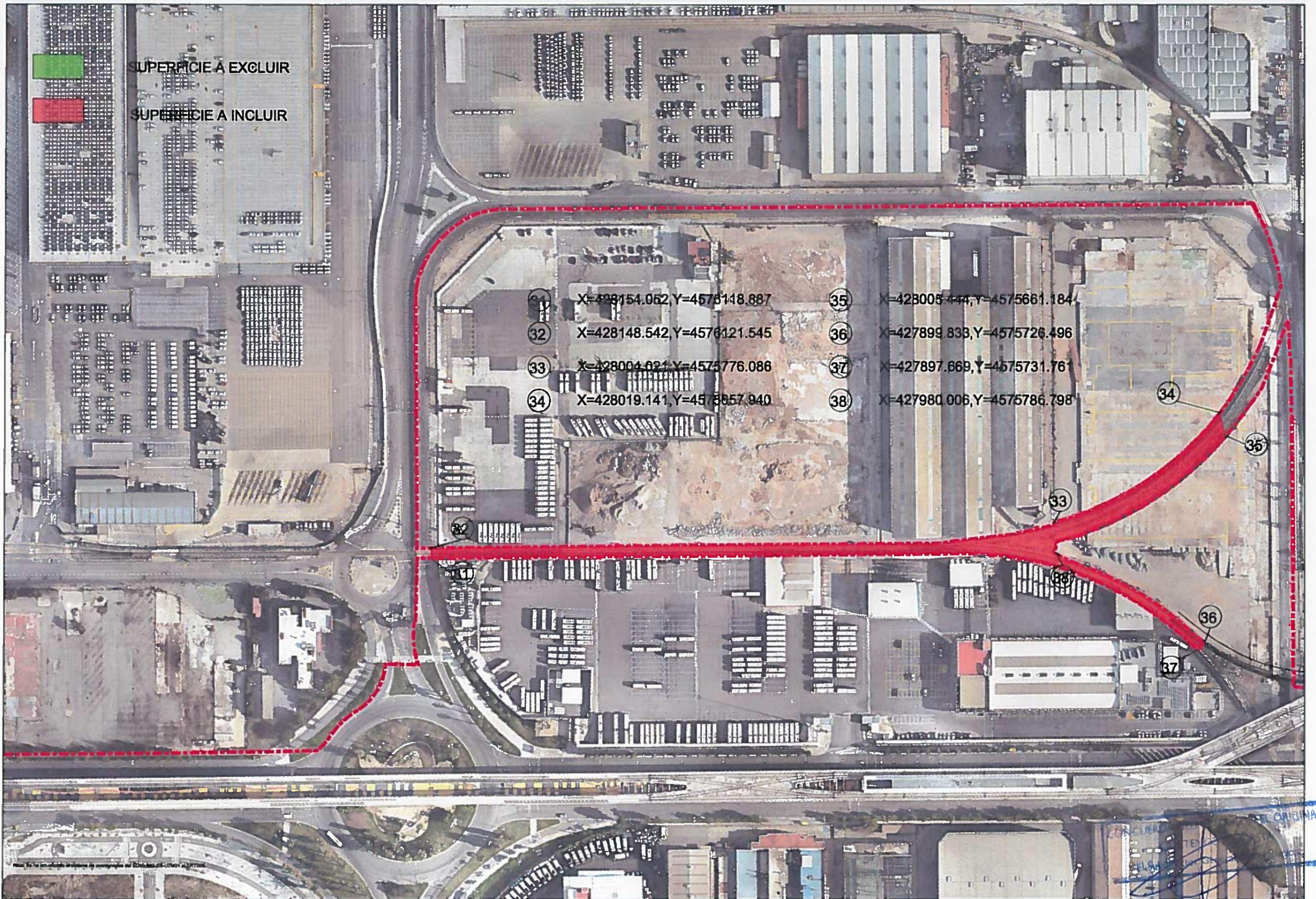
	FECHA	Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Barcelona	Originals DIN-A3		PLANO DETALLE MODIFICACION ZONA COLINDANTE CON C / A Y BUERTA 30		PLANO N°
	OCTUBRE 2015		1 / 2.000		EL JEFE DE PLANEACION TERRITORIAL Y GESTION TECNICA DE CONCESIONES DAVID PIND ROCA		EL SUBDIRECTOR GENERAL DE EXPLORACION Y PLANEACION PORTUARIA ANTONIETA FORNATJE

EST ORIGINAL

CONCUER

ES

JOSE ALBERTO SANCHELL DE LLONGA



SUPERFICIE A EXCLUIR
 SUPERFICIE A INCLUIR

- 31 X=428154.062, Y=4576148.887
- 32 X=428148.542, Y=4576121.545
- 33 X=428004.621, Y=4575776.086
- 34 X=428019.141, Y=4575657.940
- 35 X=428005.444, Y=4575661.184
- 36 X=427899.833, Y=4575726.496
- 37 X=427897.669, Y=4575731.761
- 38 X=427980.006, Y=4575786.798



FECHA
 OCTUBRE 2015

Delimitación de Espacios y Usos Portuarios
 del Puerto de Barcelona

Originals DIN-A3
 1 / 2.000

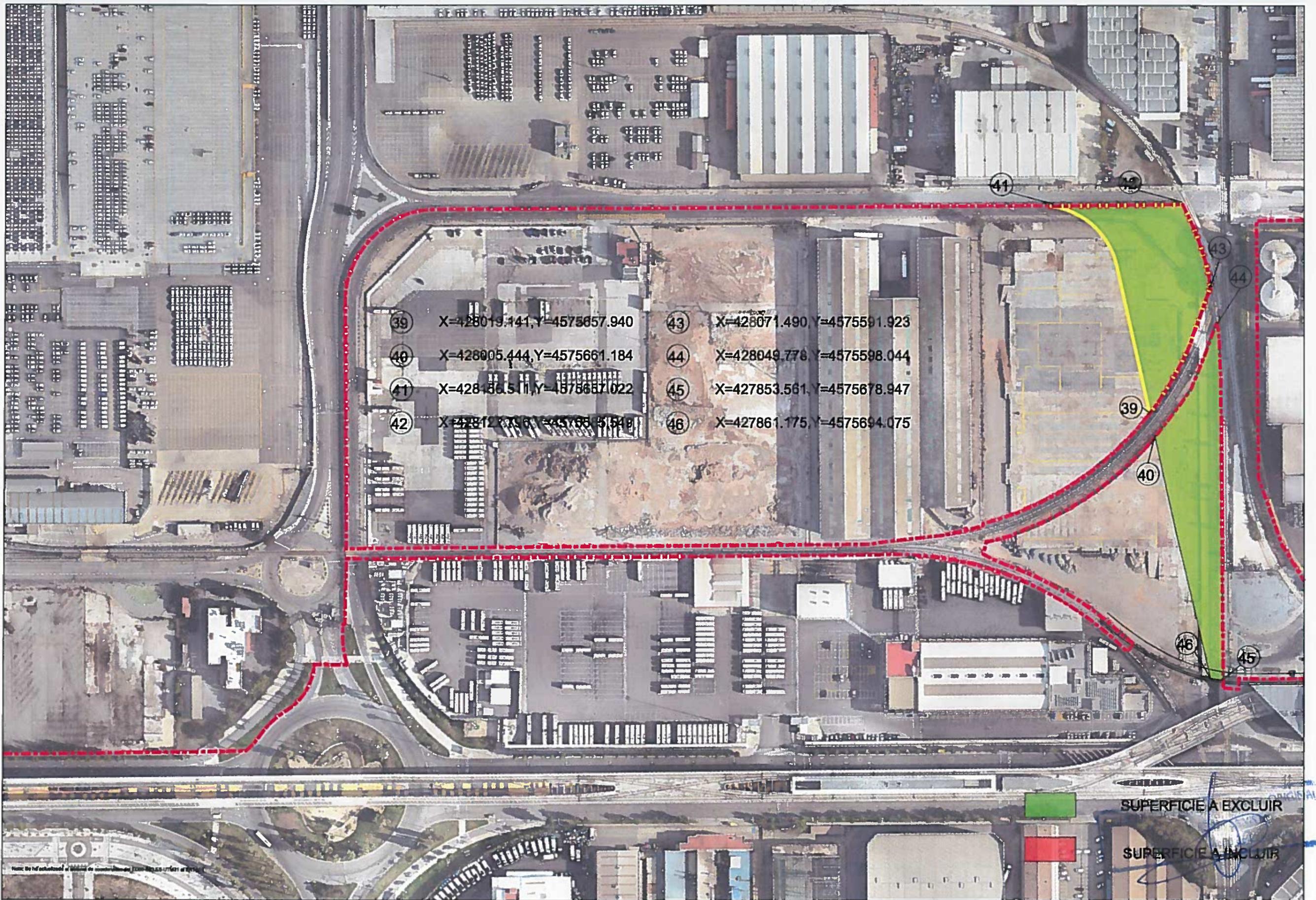


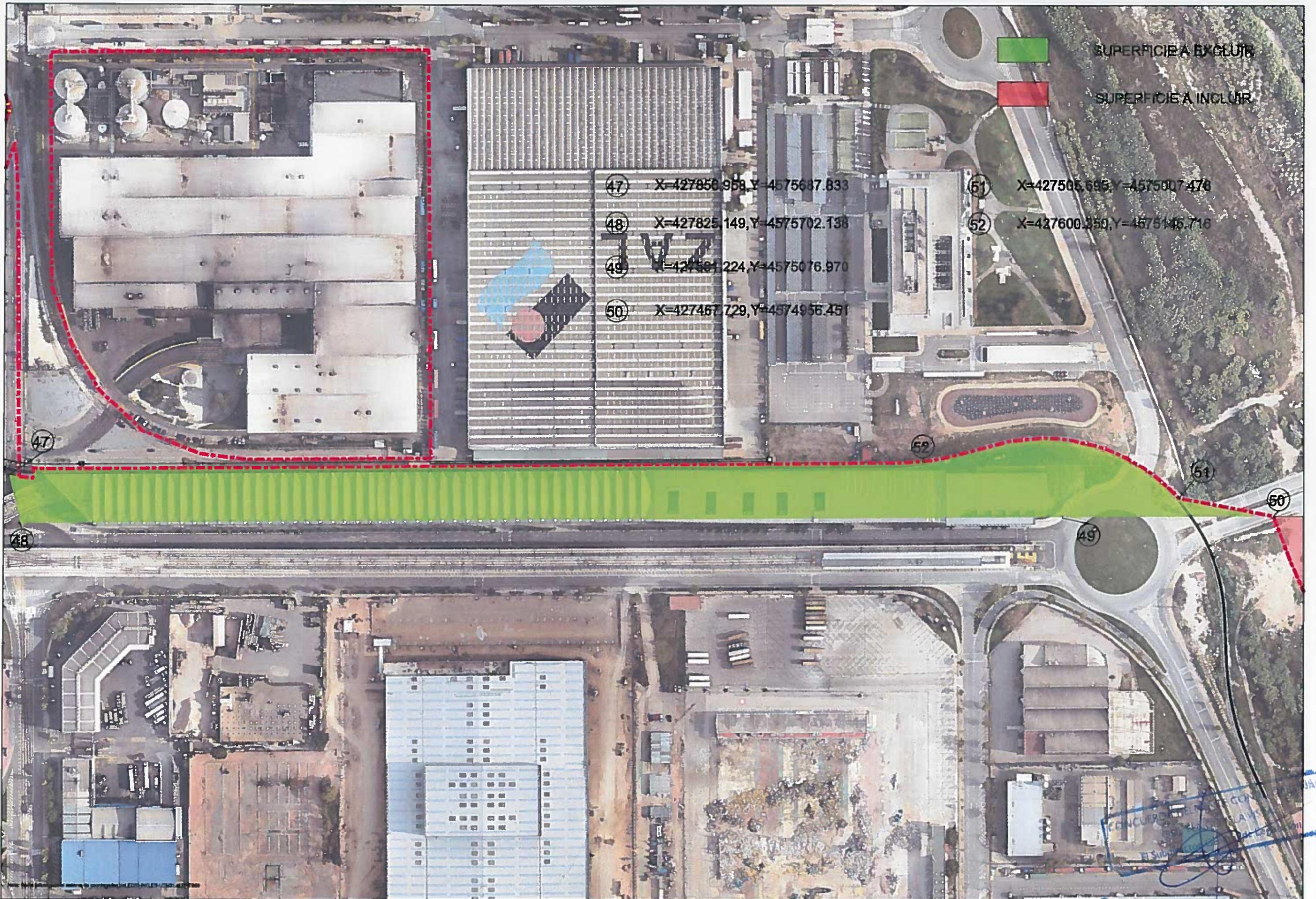
PLANO
DETALLE MODIFICACION ZONA SITUADA ENTRE C/ 3 Y C/ 4
 PLANO N° 18.4

EL JEFE DE PLANNING URBANITARIO Y GESTION TECNICA DE CONCESIONES
 DAVID PÉREZ POCA

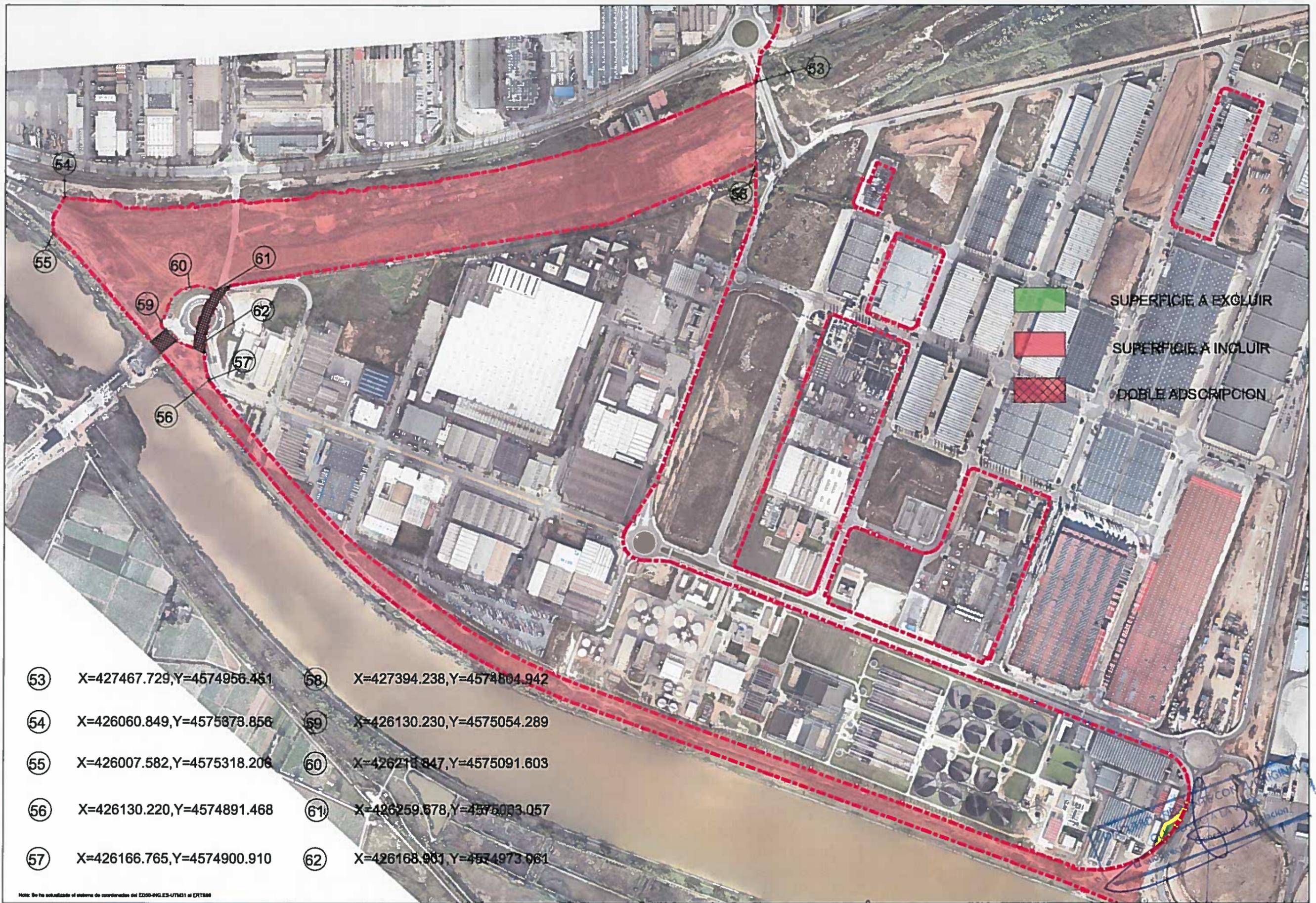
EL SUBDIRECTOR GENERAL DE EXPLOTACION Y PLANNING PORTUARIA
 ALEX GARCIA FORNATJE

EL DIRECTOR DEL PUERTO
 JOSE ALBERTO CASANOVELL CAMARONDA





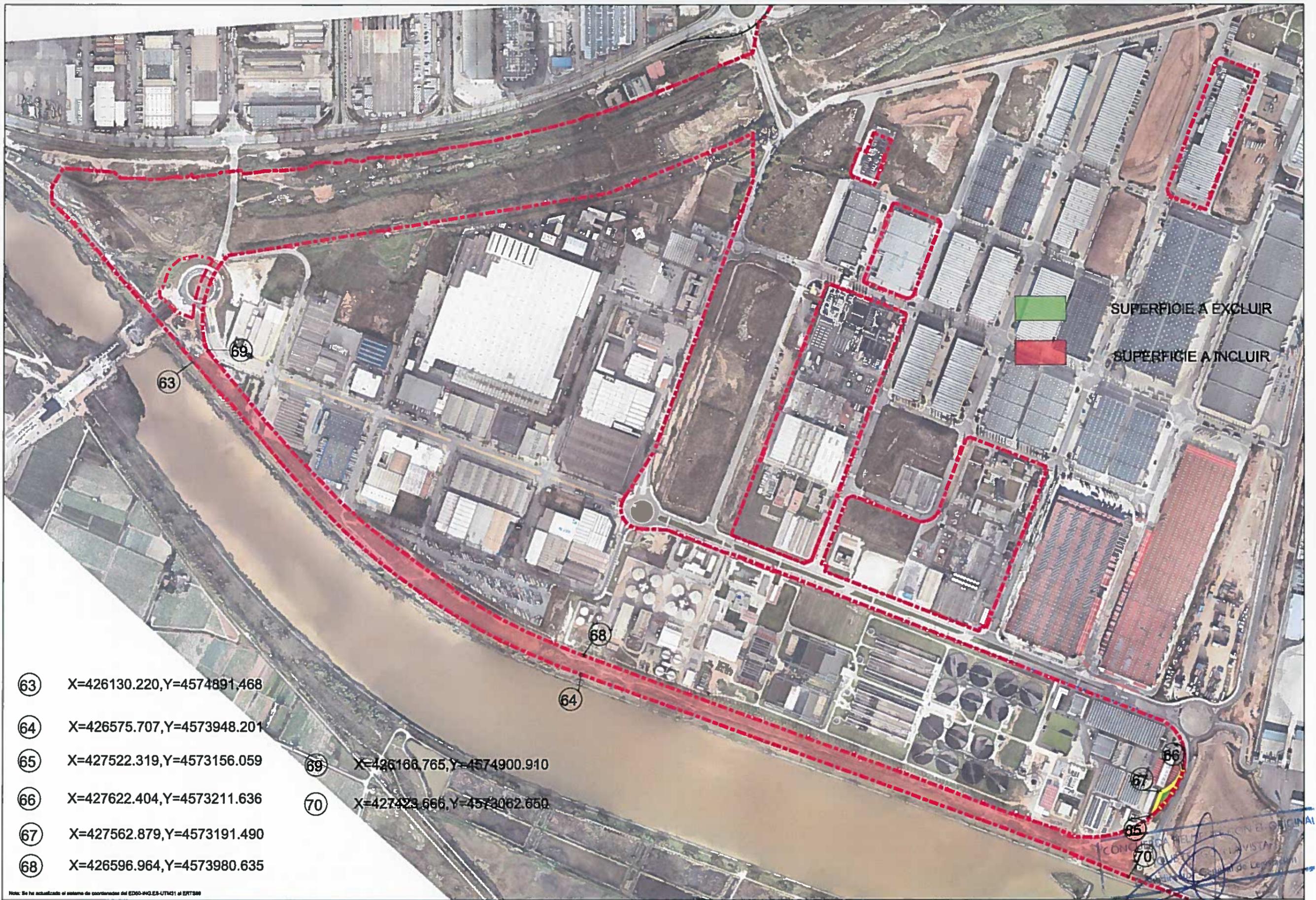
	FECHA	Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Barcelona	Originals DIN-A3		PLANO	DETALLE MODIFICACION ZONA COLINDANTE CON C/ A. COCHERAS LINEA 9 METRO	PLANO N°
	OCTUBRE 2015		1 / 2.000		EL JEFE DE PLANEACION TERRITORIAL Y GESTION TECNICA DE CONCESIONES		EL SUBDIRECTOR GENERAL DE EXPLOTACION Y PLANEACION TERRITORIAL
					DAVID PIND ROCA	ALEX GARCIA FORNATJE	JOSÉ ALBERTO CARROBEL CAMALLON



- SUPERFICIE A EXCLUIR
- SUPERFICIE A INCLUIR
- DOBLE ADSCRIPCION

53	X=427467.729,Y=4574956.451	58	X=427394.238,Y=4574804.942
54	X=426060.849,Y=4575878.856	59	X=426130.230,Y=4575054.289
55	X=426007.582,Y=4575318.206	60	X=426210.847,Y=4575091.603
56	X=426130.220,Y=4574891.468	61	X=426259.678,Y=4575083.057
57	X=426166.765,Y=4574900.910	62	X=426168.901,Y=4574973.961

Nota: Se ha actualizado el sistema de coordenadas del ED50-INGLES-UTM31 al ETRS89



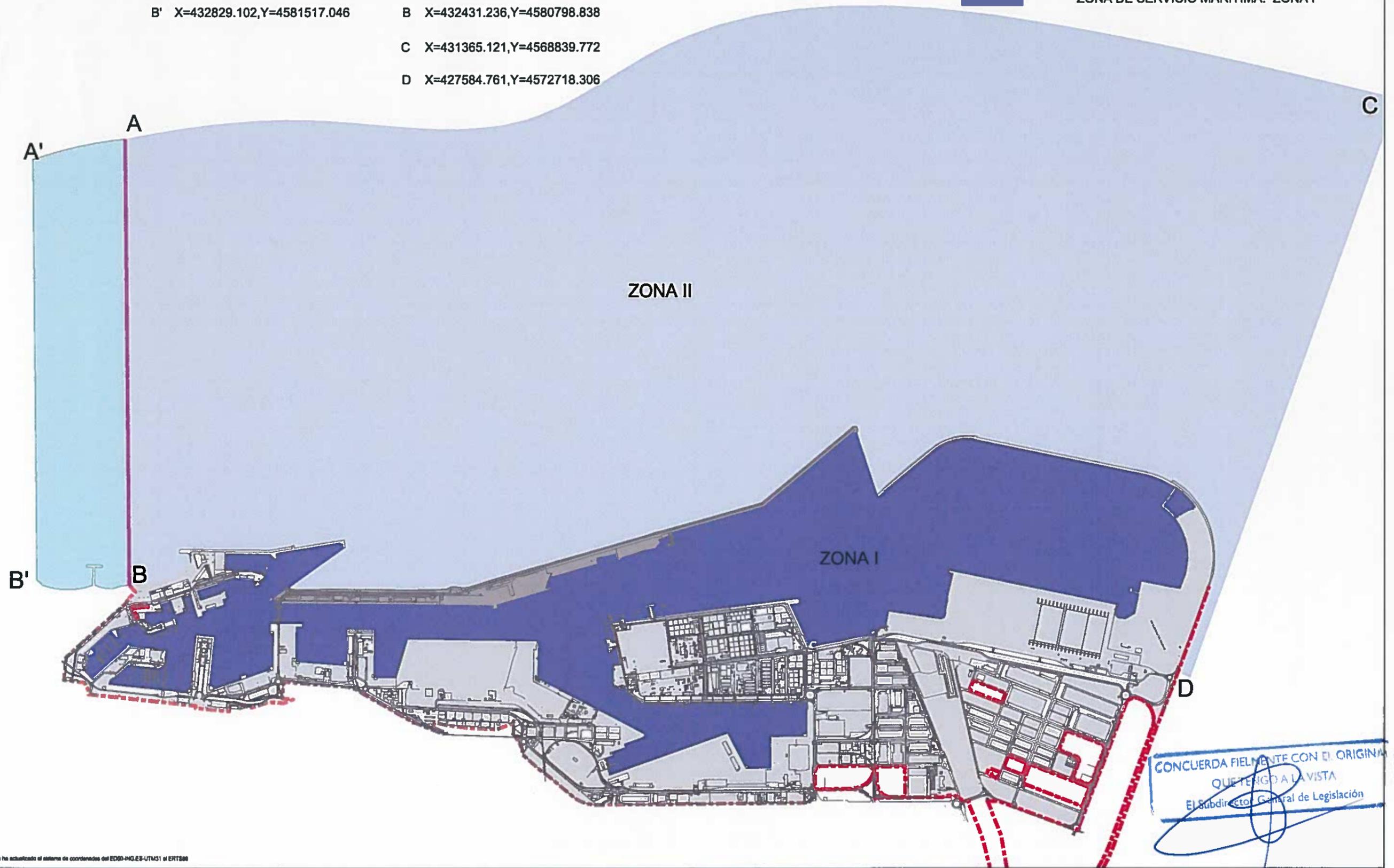
- ⑥3 X=426130.220,Y=4574891.468
- ⑥4 X=426575.707,Y=4573948.201
- ⑥5 X=427522.319,Y=4573156.059
- ⑥6 X=427622.404,Y=4573211.636
- ⑥7 X=427562.879,Y=4573191.490
- ⑥8 X=426596.964,Y=4573980.635
- ⑥9 X=426166.765,Y=4574900.910
- ⑦0 X=427423.666,Y=4573062.660

	FECHA	Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Barcelona	Originals DIN-A3		PLANO	DETALLE MODIFICACION ZONA COLINDANTE CON NUEVO CAUCE RIO LLOBREGAT	PLANO N°
	OCTUBRE 2015		1 / 7.000		EL JEFE DE PLANNING DE MONITOREO Y GESTION TECNICA DE CONCESIONES		EL SUBDIRECTOR GENERAL DE EXPLOTACION Y PLANNING PORTUARIO
					DAVID PAGO ROCA	ALEX GARCIA FORNATJE	JOSÉ ROBERTO GARCÍA DEL CAMALONGA

COORDENADAS DE LA ZONA DE SERVICIO

A' X=436179.291,Y=4579937.592 A X=435983.745,Y=4579124.000
 B' X=432829.102,Y=4581517.046 B X=432431.236,Y=4580798.838
 C X=431365.121,Y=4568839.772
 D X=427584.761,Y=4572718.306

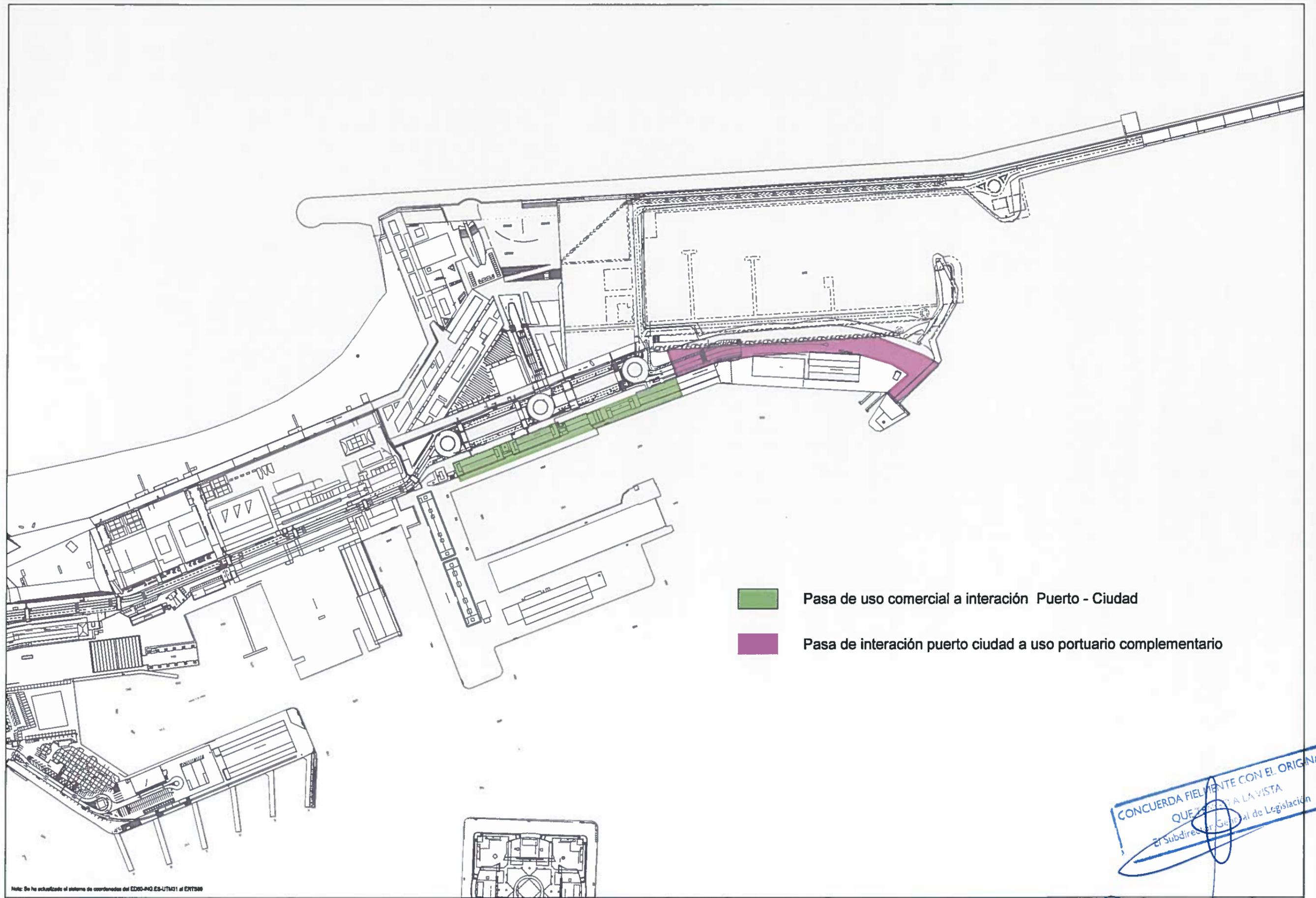
-  SUPERFICIE A EXCLUIR DE LA ZONA II
-  ZONA DE SERVICIO MARITIMA: ZONA II
-  ZONA DE SERVICIO MARITIMA: ZONA I



Nota: Se ha actualizado el sistema de coordenadas del EDD0-INQLES-UTM31 al ERT308

	FECHA	Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Barcelona	Originals DIN-A3		PLANO	DETALLE MODIFICACION ZONA DE SERVICIO MARITIMA	PLANO N°
	OCTUBRE 2015		1 / 32.000		EL JEFE DE PLANNING TERRITORIAL Y GESTION TECNICA DE CONSTRUCCION		EL SUBDIRECTOR GENERAL DE EXPLOTACION Y PLANNING MARITIMO
					DAVID PAGO ROSA	ALEJANDRO FORNATJE	JOSÉ ALBERTO CARRERAS CASILLONJA

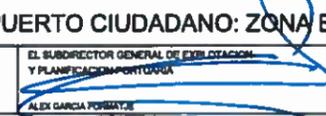
CONCUERDA FIELMENTE CON EL ORIGINAL QUE TENGÓ A LA VISTA
 El Subdirector General de Legislación

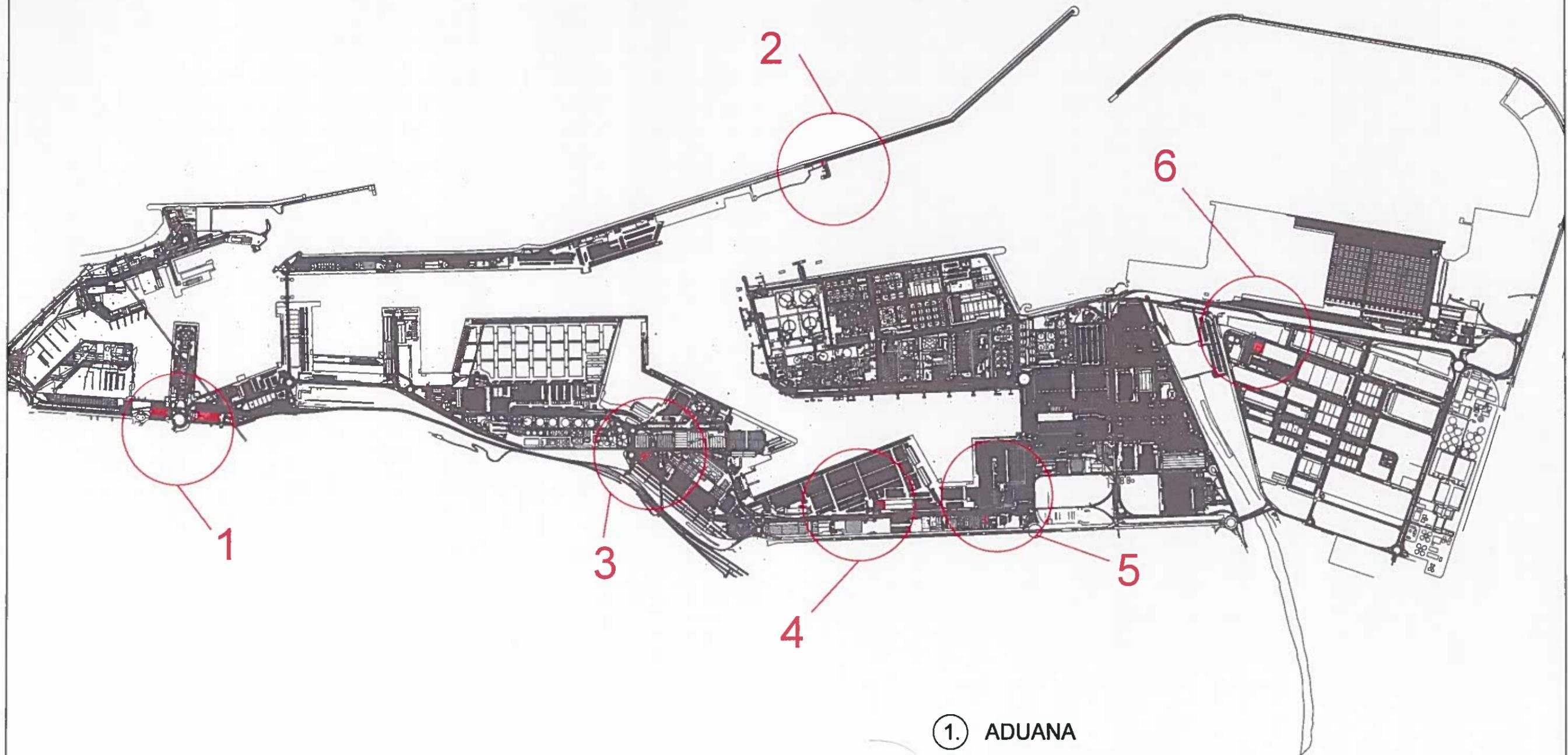


- Pasa de uso comercial a interacción Puerto - Ciudad
- Pasa de interacción puerto ciudad a uso portuario complementario

CONCUERDA FIELMENTE CON EL ORIGINAL
 QUE SE PRESENTA A LA VISTA
 El Subdirector General de Legislación

Nota: Se ha actualizado el sistema de coordenadas del ED90-PNO ES-UTM31 al ERTM06

	<small>FECHA</small> OCTUBRE 2015	Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Barcelona	<small>Originals DIN-A3</small> 1 / 4.000		<small>PLANO</small> CAMBIO DE USOS PUERTO CIUDADANO: ZONA BOCANA NORTE	<small>PLANO N°</small> 19
	<small>EL JEFE DE PLANIFICACION TERRITORIAL Y GESTION TECNICA DE CONCESIONES</small> 	<small>EL SUBDIRECTOR GENERAL DE EXPLORACION Y PLANIFICACION PORTUARIA</small> 	<small>EL DIRECTOR DEL PUERTO</small> 			



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

CONCUERDA FIELMENTE CON EL ORIGINAL
 QUETEN EN LA VISTA
 El Subdirector General de Legislación

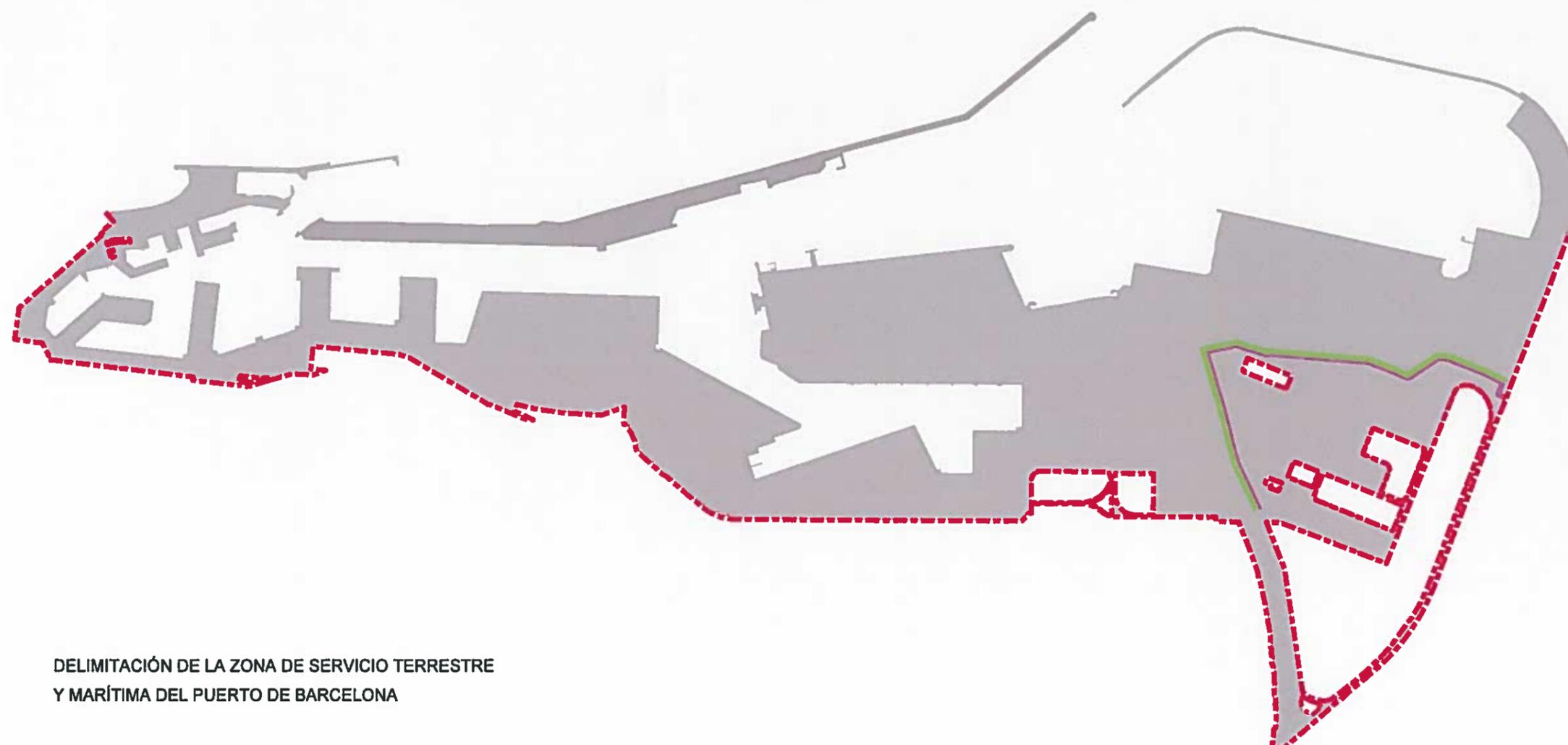
	FECHA OCTUBRE 2015	Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Barcelona	Originals DIN-A3 1 / 25.000		PLANO EDIFICIOS CEDIDOS A ADMINISTRACIONES PUBLICAS Y CUERPOS EL JEFE DE PLANIFICACION TERRITORIAL Y GESTION TECNICA DE CONCESIONES EL SUBDIRECTOR GENERAL DE EXPLOTACION Y PLANIFICACION PORTUARIA EL DIRECTOR DEL PUERTO JON ALBERTO CARBONELL COMESTRELA	PLANO Nº 110
-------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------	-----------------------------------------------------------------------	--------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------

- PGM
- 1 PLAN ESPECIAL NOVA BOCANA
- 2 PLAN ESPECIAL PORT VELL
 - 2.1 PLAN ESPECIAL MUELLE BARCELONETA, DEPOSITO Y RELOJ
 - 2.2 PLAN ESPECIAL MUELLE PESCADORES
 - 2.3 PLAN ESPECIAL MUELLE ESPAÑA
 - 2.4 PLAN ESPECIAL MUELLE BARCELONA
- 3 PLAN ESPECIAL AMPLIACION SECTOR 8
- 4 PLAN ESPECIAL ZONA DE ACTIVIDADES LOGISTICAS

- MODIFICACIÓN DEL PGM REFERENTE AL EMPLAZAMIENTO DE LA DEPURADORA DEL DELTA
- ZONA DE SERVICIO TERRESTRE
- DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO TERRESTRE



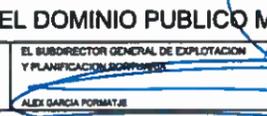
CONCUERDA FIELMENTE CON EL ORIGINAL
 QUE TENGO A LA VISTA
 El Subdirector General de Legislación



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

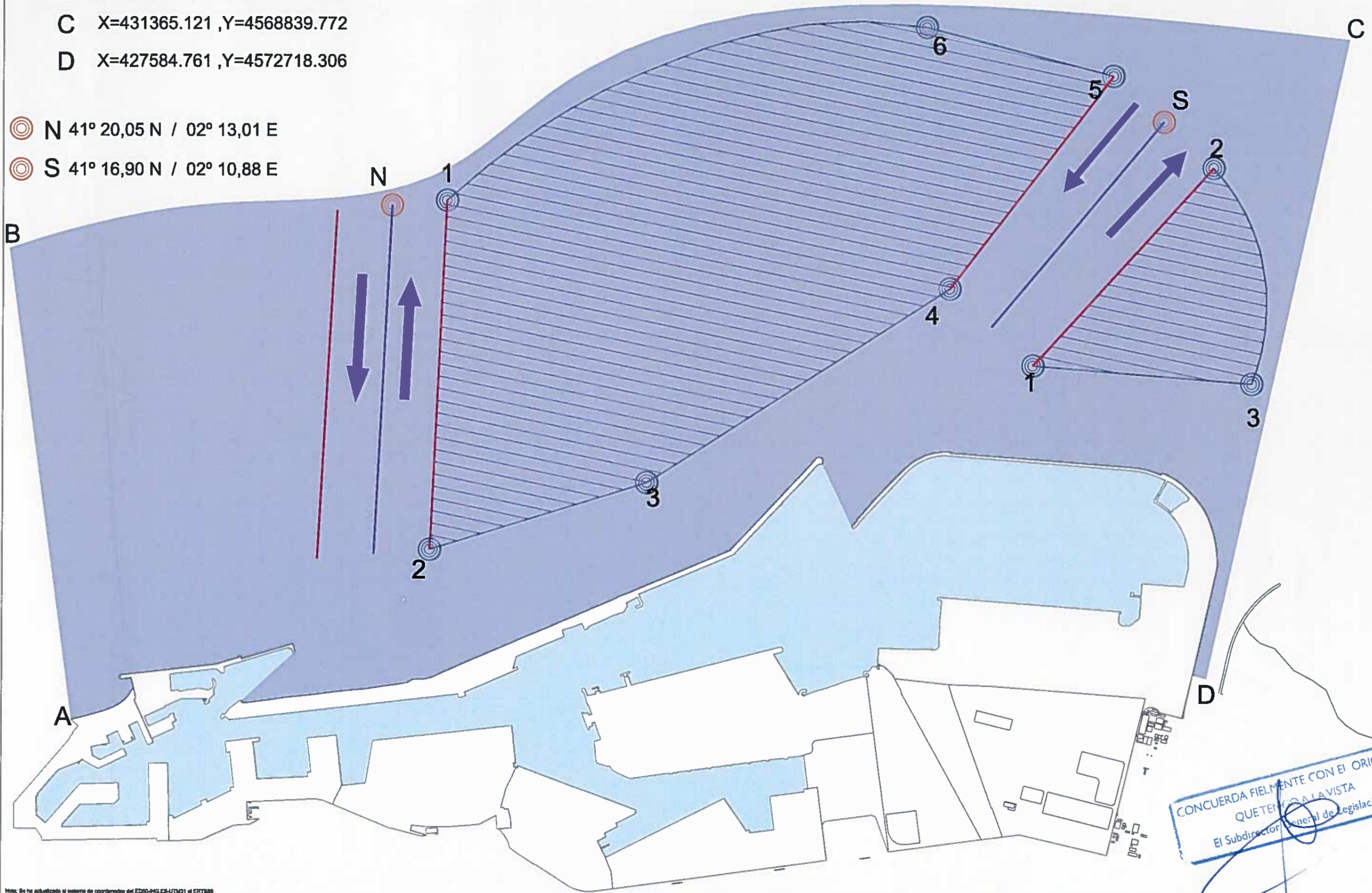
- ZONA DE SERVICIO TERRESTRE
- DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO TERRESTRE
- DESLINDE APROBADO POR O.M. 13/08/1999
- DESLINDE DE PROTECCION

CONCUERDA FIELMENTE CON EL ORIGINAL
 QUE SE LE ENVIÓ A LA VISTA
 EL Subdirector General de Legislación

	FECHA OCTUBRE 2015	Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Barcelona	Originals DIN-A3 1 / 32.000		PLANO LÍNEA DEL DESLINDE DEL DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO - TERRESTRE <small>EL JEFE DE PLANEACIÓN TERRITORIAL Y GESTIÓN TÉCNICA DE CONCESIONES</small> <small>EL SUBDIRECTOR GENERAL DE EXPLOTACIÓN Y PLANEACIÓN PORTUARIA</small> <small>EL DIRECTOR DEL PUERTO</small>	PLANO Nº 112	
							

- 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

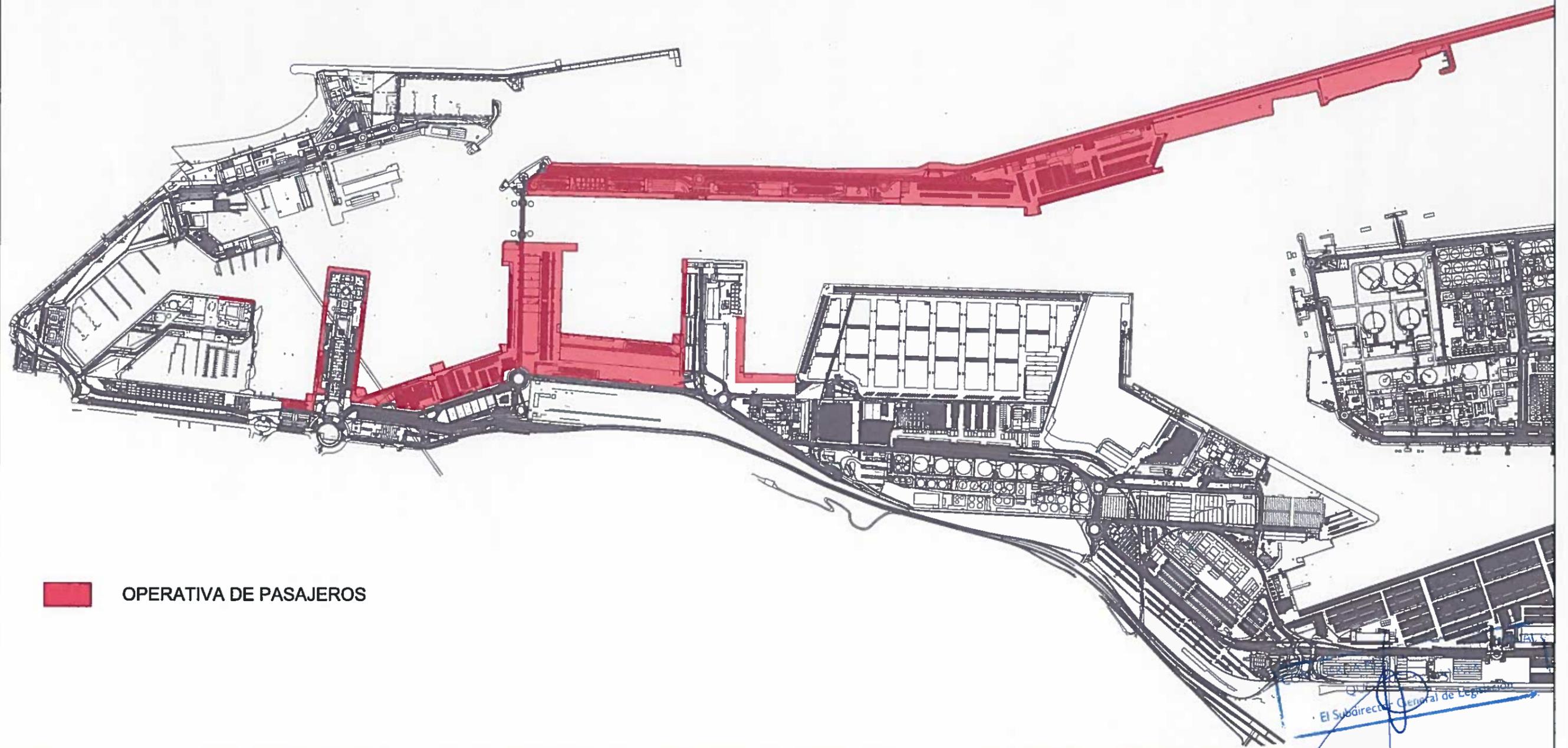
- ⊙ N 41° 20,05 N / 02° 13,01 E
- ⊙ S 41° 16,90 N / 02° 10,88 E



CONCUERDA FIELMENTE CON EL ORIGINAL
 QUE TIENE A LA VISTA
 El Subdirector General de Legislación

Nota: Se ha actualizado el sistema de coordenadas del EDSO-INGLES-UTM31 al ERTS89

	FECHA	Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Barcelona	Originals DIN-A3		PLANO	DETALLE DE LA DELIMITACION DE LA ZONA MARITIMA	PLANO Nº
	OCTUBRE 2015		1 / 27.000		DAVID PIND ROCA		ALEX GARCIA FORBATE



 OPERATIVA DE PASAJEROS



FECHA
OCTUBRE 2015

Delimitación de Espacios y Usos Portuarios
del Puerto de Barcelona

Originals DIN-A3
1 / 15.000



PLANO

DETALLE ZONA OPERATIVA PASAJEROS

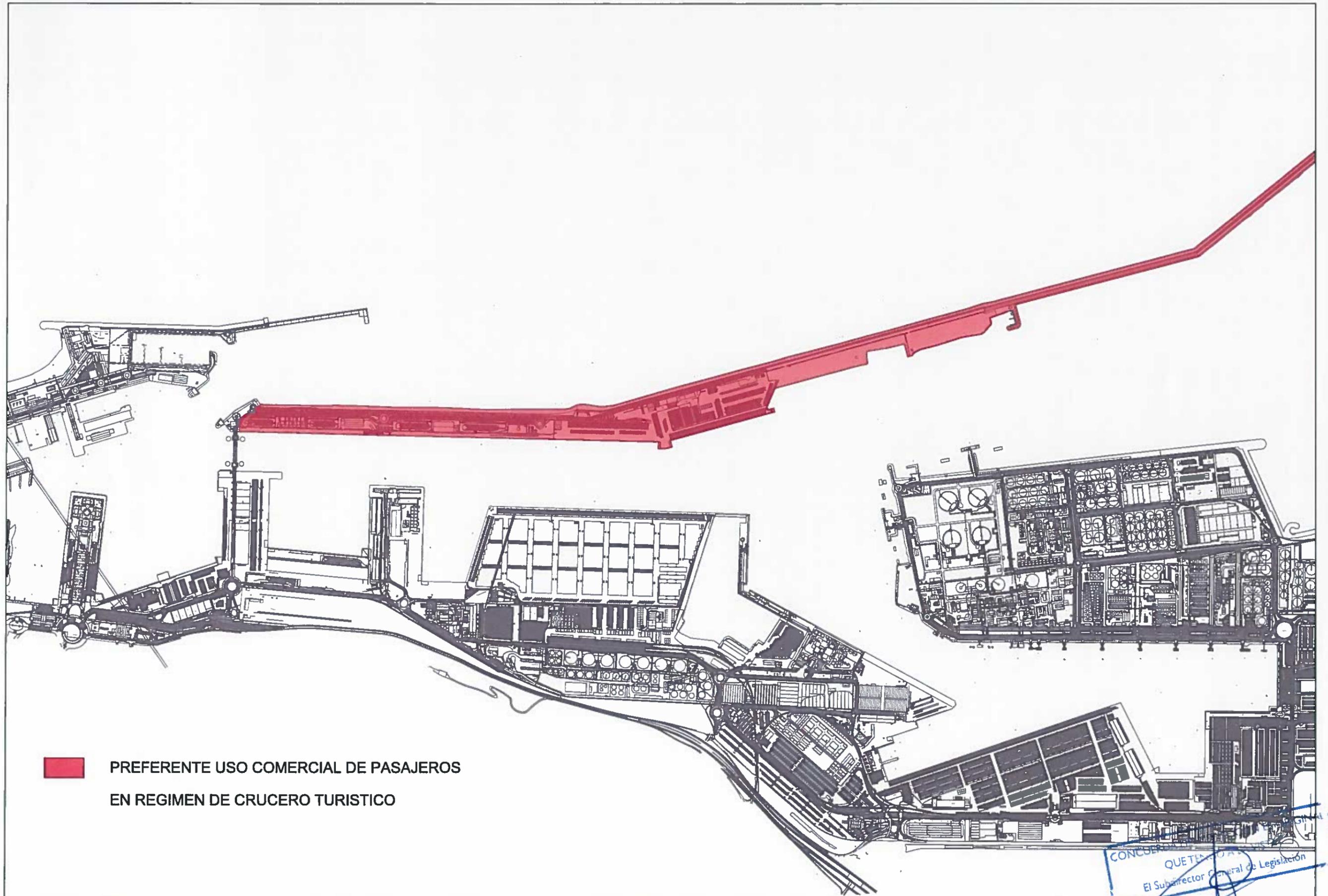
PLANO N°
1.14

EL JEFE DE PLANEACIÓN TERRITORIAL Y GESTIÓN
TÉCNICA DE CONCESIONES
DAVID PÉREZ ROCA

EL SUBDIRECTOR GENERAL DE EVALUACIÓN
Y PLANEACIÓN PORTUARIA
ALEX GARCÍA FORNATZ

EL DIRECTOR DEL PUERTO
JOSÉ ALBERTO GARCÍA DEL CAMAL LARGA

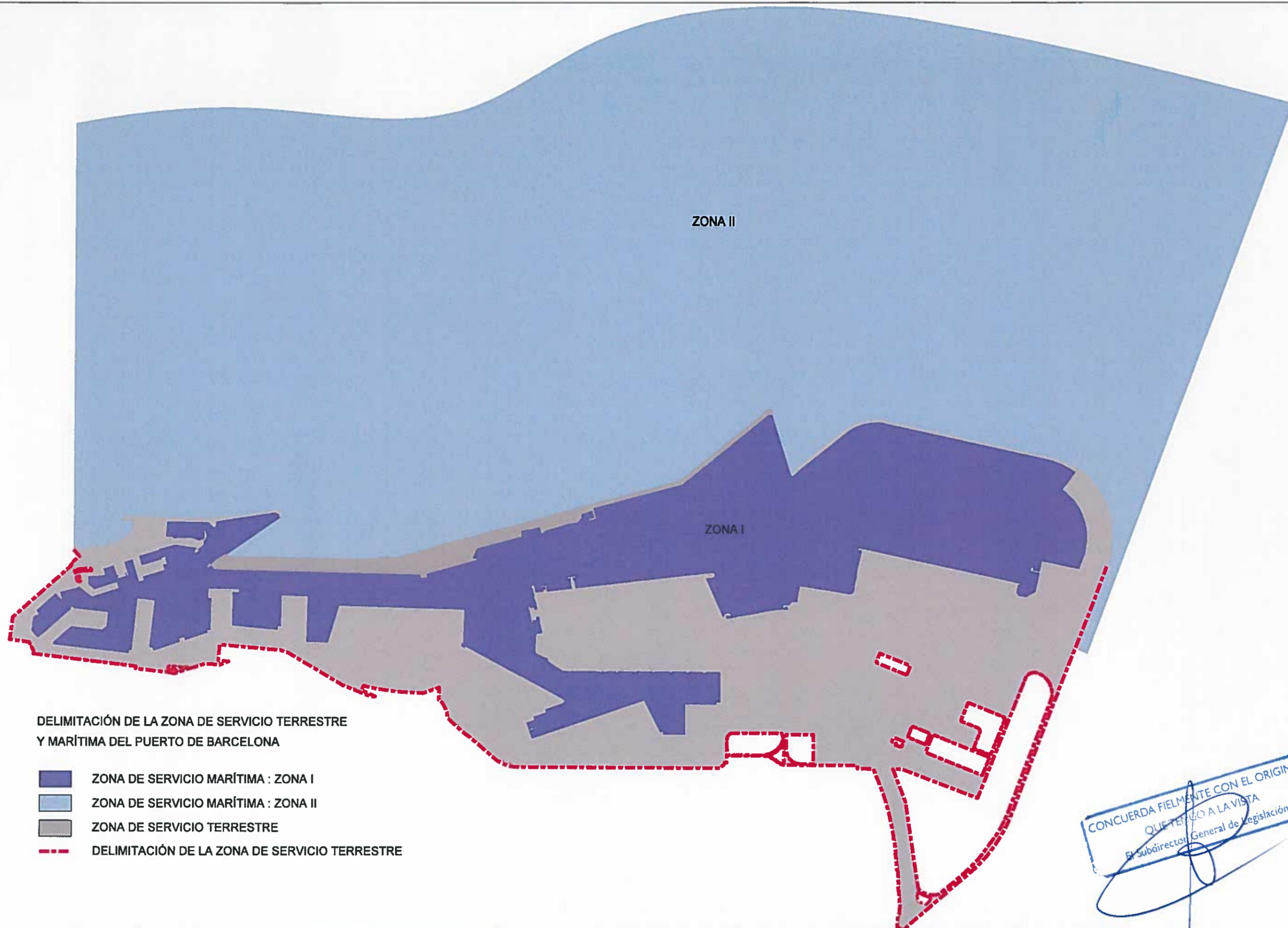
El Subdirector General de Legislación



PREFERENTE USO COMERCIAL DE PASAJEROS
EN REGIMEN DE CRUCERO TURISTICO

CONCURRENTE
QUETAN...
El Subsector General de Legislación

	FECHA OCTUBRE 2015	Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Barcelona	Originals DIN-A3 1 / 15.000		PLANO DETALLE USO PREFERENTE PASAJE EN REGIMEN DE CRUCERO TURISTICO <small>EL JEFE DE PLANNING TERRITORIAL Y GESTION TECNICA DE CONCESSIONES</small> <small>EL SUBSECTOR GENERAL DE EXPLOTACION Y PLANNING TERRITORIAL</small> <small>EL DIRECTOR DEL PUERTO</small>	PLANO N° 1.15
				<small>DAVID PIVD ROCA</small>		<small>JOSE ALBERTO GARCIA NELL CASALLANA</small>



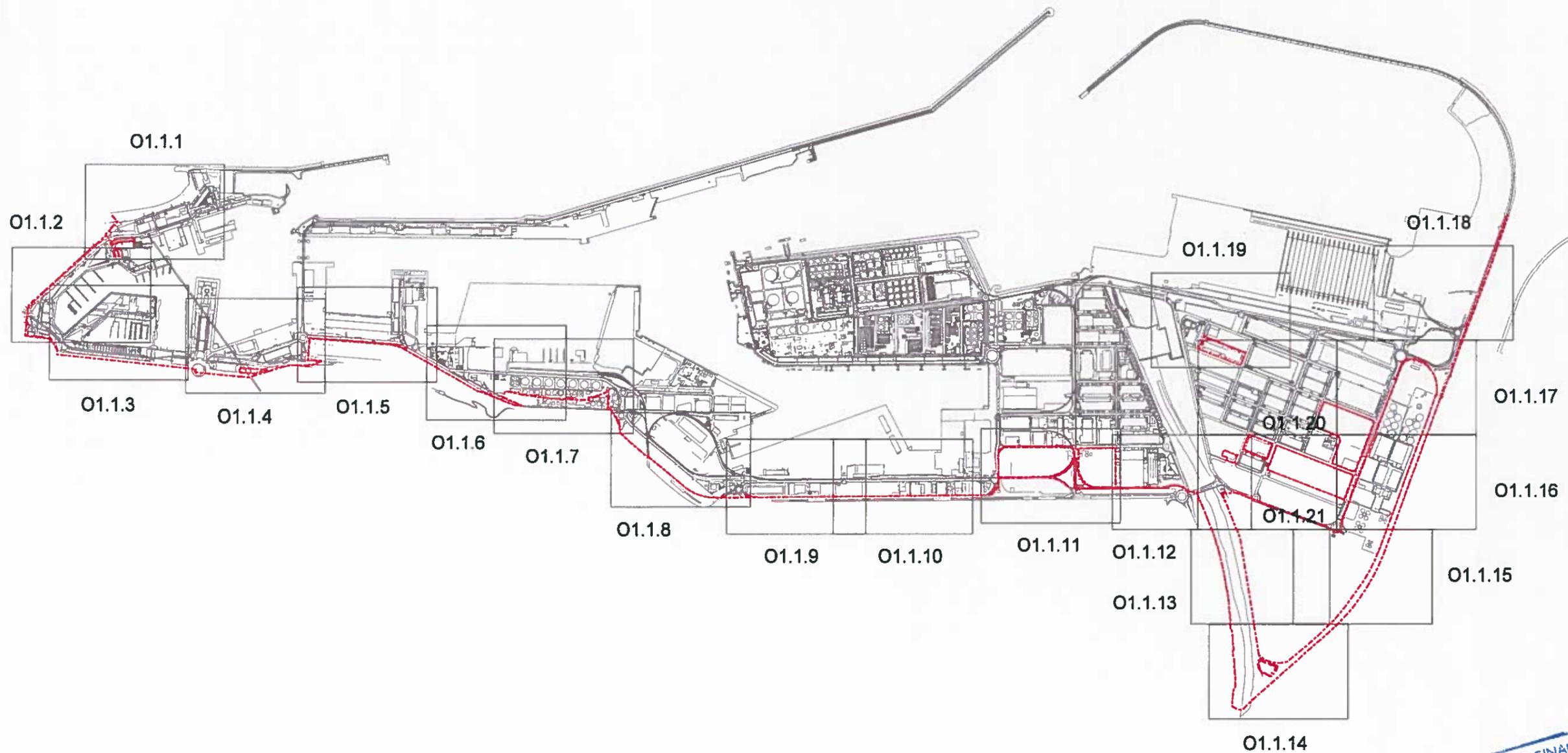
DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO TERRESTRE Y MARÍTIMA DEL PUERTO DE BARCELONA

- ZONA DE SERVICIO MARÍTIMA : ZONA I
- ZONA DE SERVICIO MARÍTIMA : ZONA II
- ZONA DE SERVICIO TERRESTRE
- DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO TERRESTRE

CONCUERDA FIELMENTE CON EL ORIGINAL
 QUE TENGO A LA VISTA
 El Subdirector General de Legislación

	FECHA	Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Barcelona	Originals DIN-A3		PLANO	ZONA DE SERVICIO TERRESTRE Y MARÍTIMA DUEP 2014	PLANO Nº
	OCTUBRE 2015		1 / 32.000		EL JEFE DE PLANEACIÓN TERRITORIAL Y GESTIÓN TÉCNICA DE CONEXIONES	EL SUBDIRECTOR GENERAL DE EJECUCIÓN Y PLANEACIÓN PORTUARIA	EL DIRECTOR DEL PUERTO

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



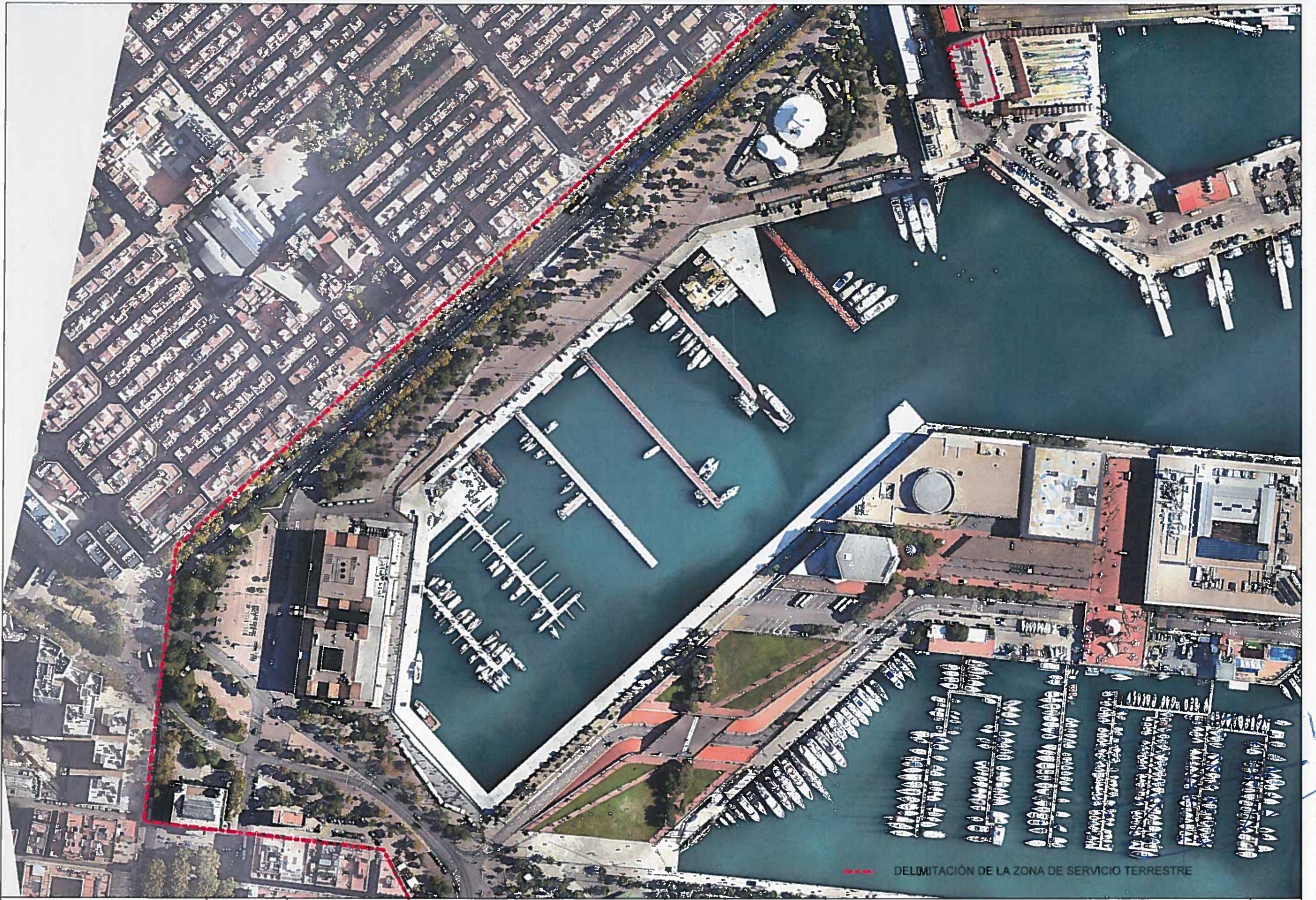
CONCUERDA BIENAMENTE CON EL ORIGINAL
 QUE TIENGA LA VISTA
 El Subdirector General de Legislación

	FECHA OCTUBRE 2015	Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Barcelona	Originals DIN-A3 1 / 30.000		PLANO PARCELARIO DE LA ZONA DE SERVICIO TERRESTRE EL JEFE DE PLANEACIÓN TERRITORIAL Y GESTIÓN TÉCNICA DE CONVENCIONES DAVID PEREZ RODRIGUEZ	EL SUBDIRECTOR GENERAL DE EXPLOTACIÓN Y PLANEACIÓN TERRITORIAL ALEX GARCIA FORMATI	EL DIRECTOR DEL PUERTO JOSE ALBERTO SANBONAL CAMACHO	PLANO N° O1.1
-------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------	-----------------------------------------------------------------------	--------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------	------------------



--- DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO TERRESTRE

 <p>Port de Barcelona</p>	<p>FECHA OCTUBRE 2015</p>	<p>Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Barcelona</p>	<p>Originals DIN-A3 1 / 2.500</p>		<p>PLANO DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO TERRESTRE Plano de Detalle</p> <p>EL JEFE DE PLANEACIÓN TERRITORIAL Y GESTIÓN Y PLANEACIÓN PORTUARIA DAVID PÉREZ NOGA</p>	<p>EL SUBDIRECTOR GENERAL DE EXPLORACIÓN Y PLANEACIÓN PORTUARIA ALEX GARCÍA JORDA</p>	<p>EL DIRECTOR DEL PUERTO JOSE ALBERTO CASANELL CASANOVES</p> <p>PLANO Nº 01.1.1</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------



DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO TERRESTRE



FECHA
OCTUBRE 2015

Delimitación de Espacios y Usos Portuarios
del Puerto de Barcelona

Origenes DIN43
1 / 2.500



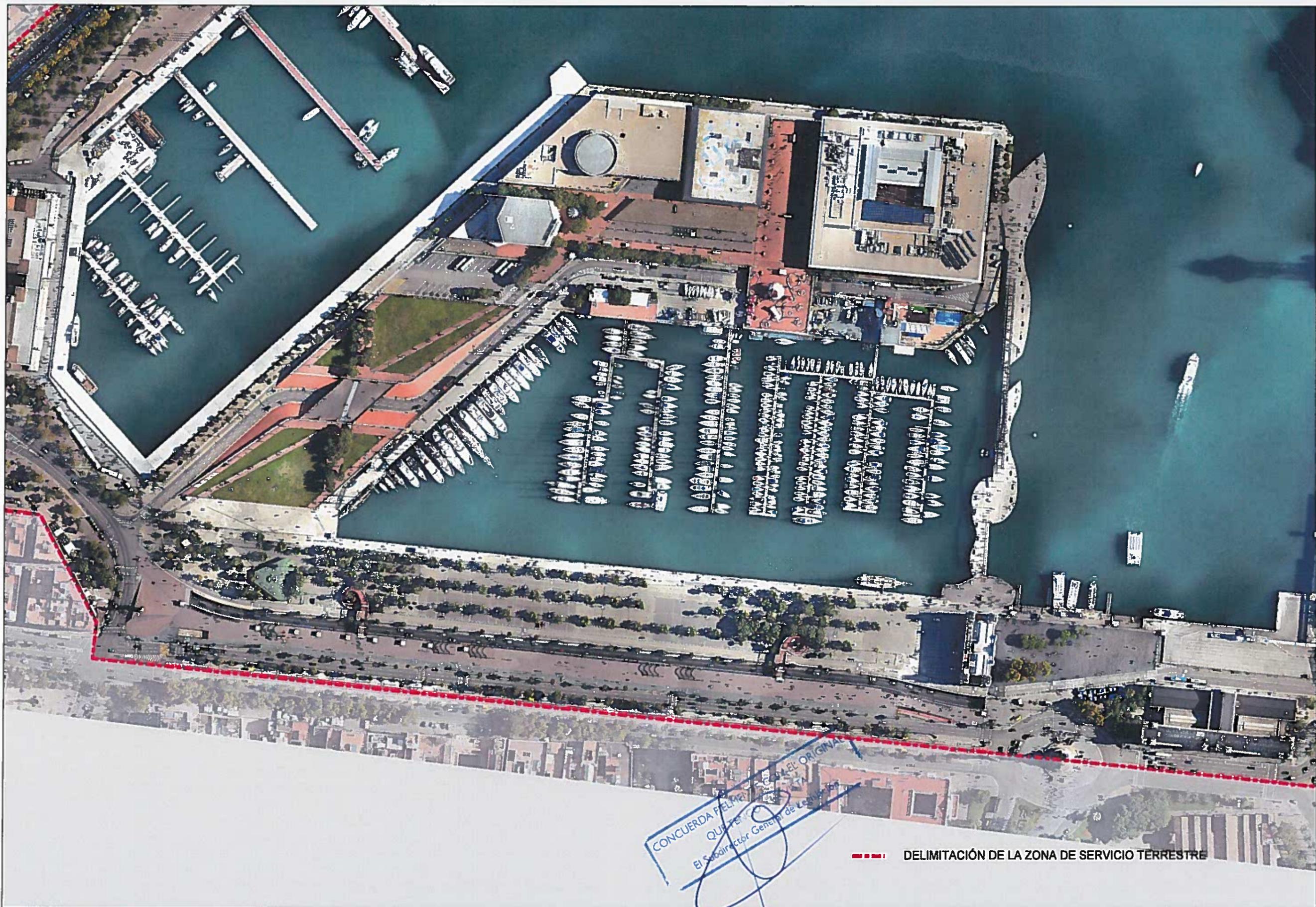
PLANO
EL JEFE DE PLANIFICACIÓN TERRITORIAL Y GESTIÓN TÉCNICA DE CONCESIONES
DAVID PIMO NOGA

DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO TERRESTRE
Plano de Detalle

EL SUBDIRECTOR GENERAL DE EDIFICACIÓN Y PLANIFICACIÓN URBANÍSTICA
ANILUJANA FORMATE

EL DIRECTOR DEL PUERTO
JOSE FRANCISCO GONZÁLEZ CANALONDA

PLANO Nº
Q1.1.2



--- DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO TERRESTRE

	FECHA OCTUBRE 2015	Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Barcelona	Originals DN-A3 1 / 2.500		PLANO DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO TERRESTRE Plano de Detalle EL JEFE DE PLANIFICACIÓN TERRITORIAL Y GESTIÓN TÉCNICA DE CONCESIONES DAVID PÉREZ ROCA	EL SUBDIRECTOR GENERAL DE EXPLOTACIÓN Y PLANIFICACIÓN PORTUARIA ANA GARCÍA FORNAT	EL DIRECTOR DEL PUERTO MANUEL GARCÍA CASANOVES	PLANO Nº 01.1.3
-------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------	-----------------------------------------------------------------------	------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------	--------------------



CONCUERDA FIRMANTE CON LA ORIGINAL
 QUE TIENE EN SU POSESION
 El Subdirector General de Explotación

--- DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO TERRESTRE

 Port de Barcelona	FECHA OCTUBRE 2015	Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Barcelona	Originals DIN-A3 1 / 2.500		PLANO DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO TERRESTRE Plano de Detalle EL JEFE DE PLANEACIÓN TERRITORIAL Y GESTIÓN TÉCNICA DE CONEXIONES	EL SUBDIRECTOR GENERAL DE EXPLOTACIÓN Y PLANEACIÓN PORTUARIA EL DIRECTOR DEL PUERTO	PLANO Nº 01.1.4
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------	----------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------



--- DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO TERRESTRE

CONCORDA HELLENTE CON EL ORIGINAL
 QUE TRABAJO A VISTA
 EL SUBDIRECTOR GENERAL DE EXPLOTACION Y PLANIFICACION

	FECHA OCTUBRE 2015	Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Barcelona	Originals DIN-A3 1 / 2.500		PLANO DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO TERRESTRE Plano de Detalle EL JEFE DE PLANIFICACION, OPERACIONAL Y GESTION TECNICA DE CONCESIONES DAVID PONS ROCA	EL SUBDIRECTOR GENERAL DE EXPLOTACION Y PLANIFICACION EL SUBDIRECTOR DEL PUERTO ALBERTO GARCIA CANALS	PLANO Nº 01.1.5
-------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------	-----------------------------------------------------------------------	-------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------



--- DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO TERRESTRE



Port de Barcelona

FECHA
OCTUBRE 2015

**Delimitación de Espacios y Usos Portuarios
del Puerto de Barcelona**

Original: DIN-A3
1 / 2.500



PLANO
**DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO TERRESTRE
Plano de Detalle**

EL JEFE DE PLANEACIÓN TERRITORIAL Y GESTIÓN TÉCNICA DE INGENIERÍA
[Signature]
DAVID PÉREZ RIVERA

EL SUBDIRECTOR GENERAL DE EXPLOTACIÓN Y PLANEACIÓN TECNOLÓGICA
[Signature]
ALEX GARCÍA FERRAZ

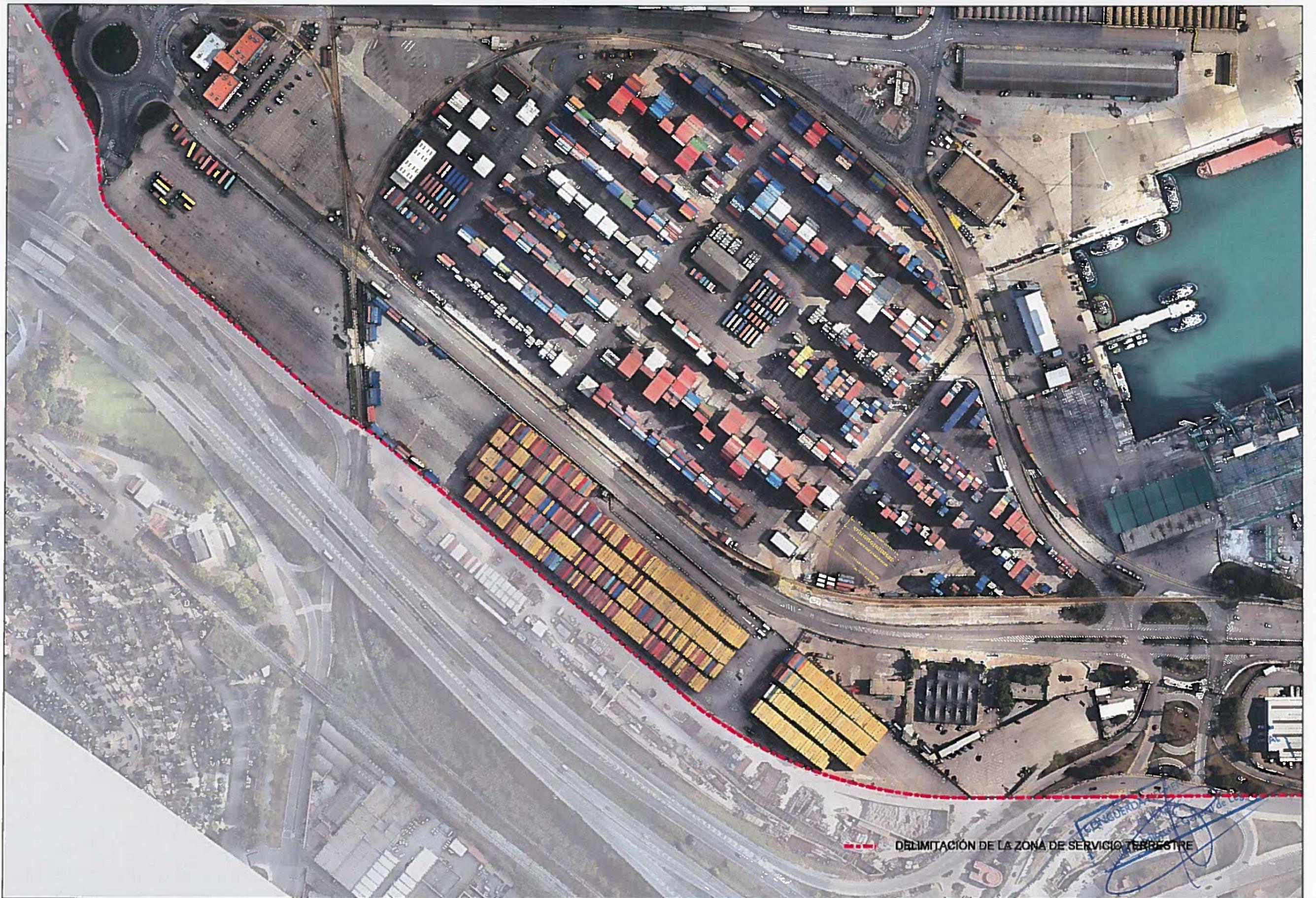
EL DIRECTOR DEL PUERTO
[Signature]
JESÚS ALBERTO GARCÍA NÚÑEZ GARCÍA

PLANO Nº
01.1.6



CONCLUIDA FASE DE ORIGEN
 QUE SE HA
 Subdirección Central de Legislación

	FECHA OCTUBRE 2015	Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Barcelona	Original DIN-A3 1 / 2.500		PLANO DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO TERRESTRE Plano de Detalle EL JEFE DE PLANEACIÓN TERRITORIAL Y GESTIÓN TÉCNICA DE CONCESSIONES DAVID PÉREZ NOGA	EL SUBDIRECTOR GENERAL DE EDUCACIÓN Y FORMACIÓN PORTUARIA JOSE VICENTE GARCÍA	EL DIRECTOR DEL PUERTO JOSE ALBERTO GARCÍA BELL GAMBELLA	PLANO N° 01.1.7
-------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------	-----------------------------------------------------------------------	------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------	--------------------



DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO TERRESTRE



FECHA
OCTUBRE 2015

Delimitación de Espacios y Usos Portuarios
del Puerto de Barcelona

Original: DIN-A3
1 / 2.500



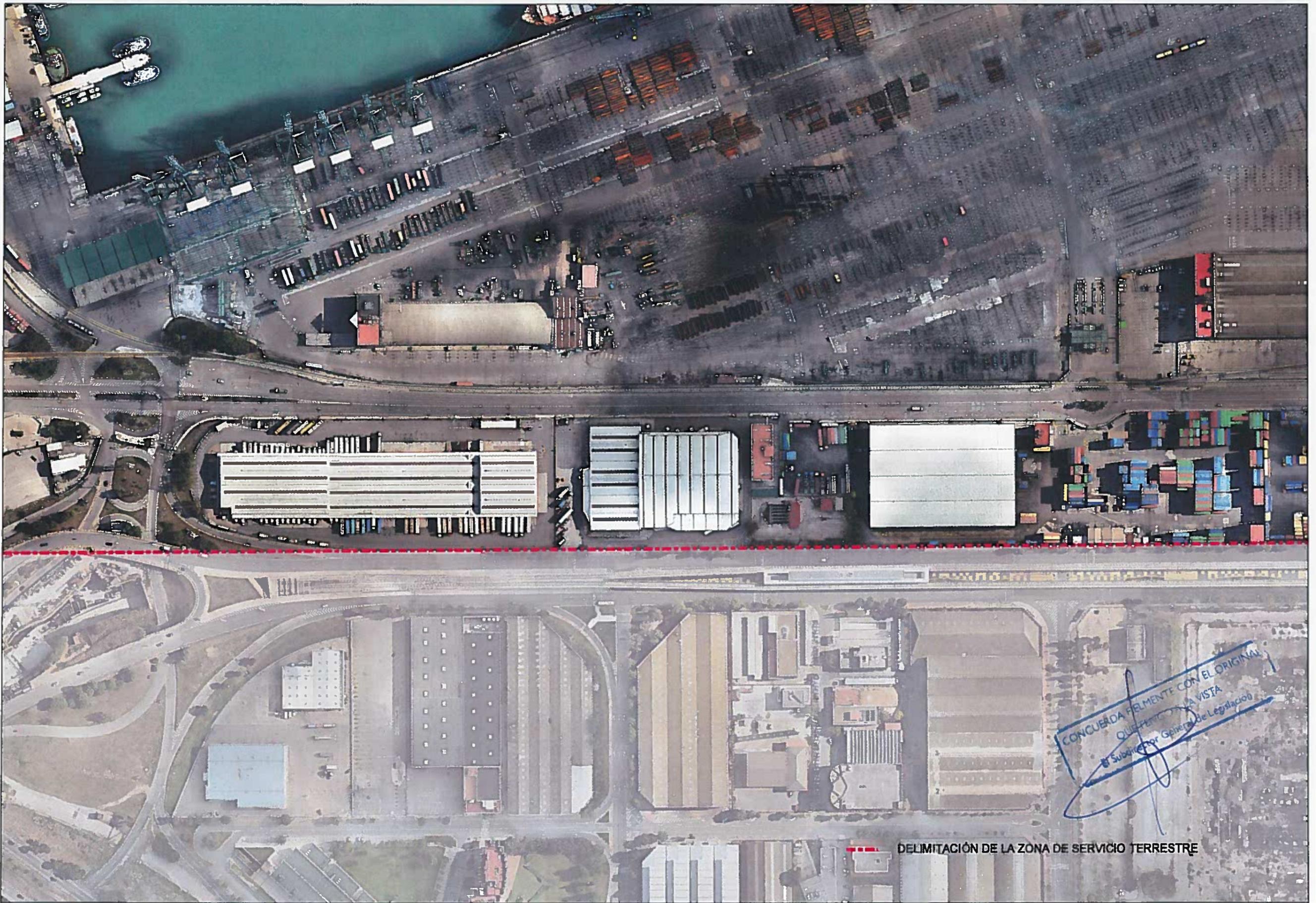
PLANO
DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO TERRESTRE
Plano de Detalle

PLANO Nº
01.1.8

EL JEFE DE PLANEACIÓN TERRITORIAL Y GESTIÓN
TÉCNICA DE CONEXIONES
ALEX GARCÍA ROCA

EL SUBDIRECTOR GENERAL DE EQUIPAMIENTO
Y PLANEACIÓN TERRITORIAL
ALEX GARCÍA ROCA

EL DIRECTOR DEL PUERTO
JOAN ALBERTO GARCÍA GONZÁLEZ



CONCUEBDA FIELMENTE CON EL ORIGINAL
 QUE FUE EN LA VISTA
 Subdirector General de Legislación

DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO TERRESTRE

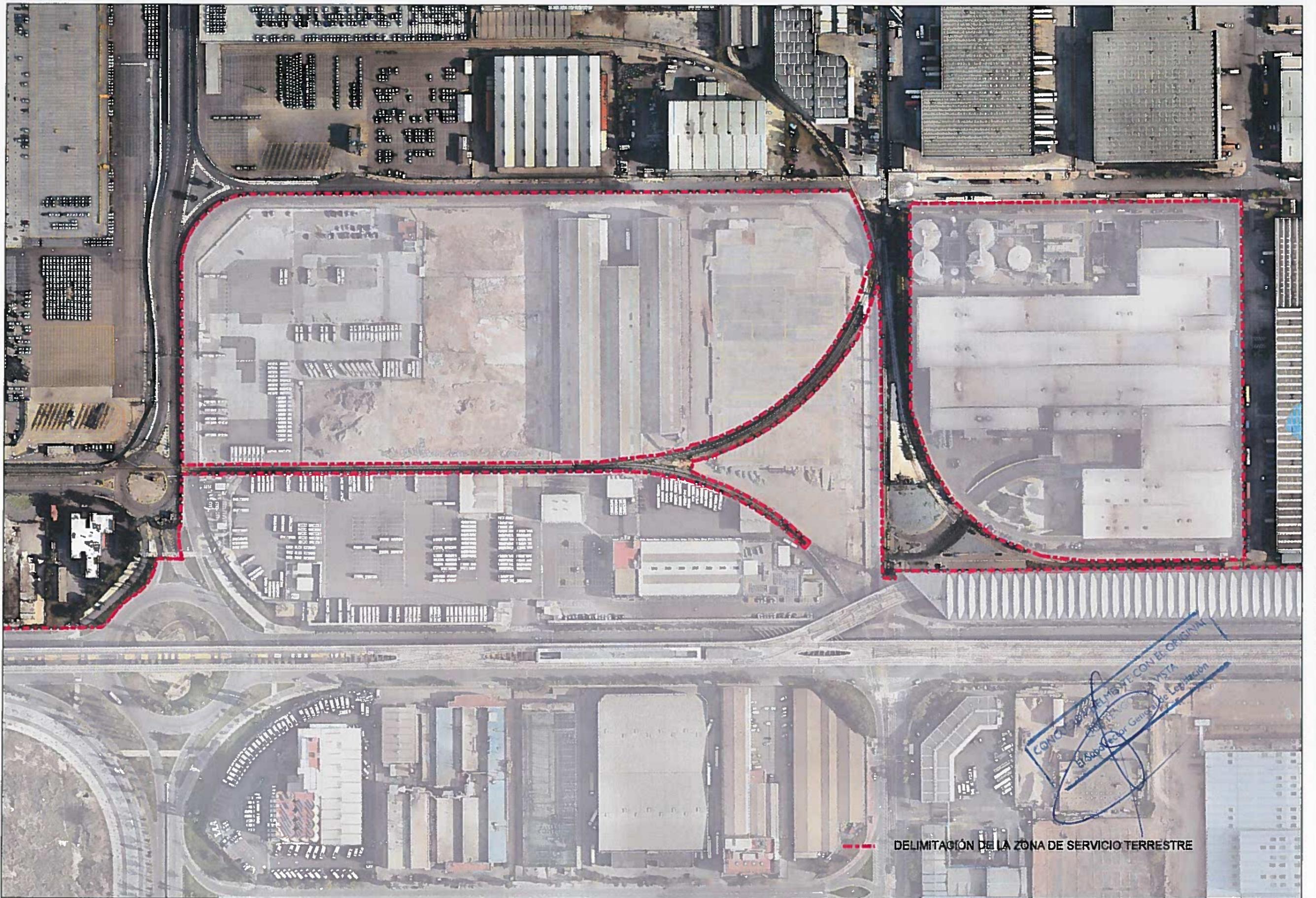
 Port de Barcelona	FECHA OCTUBRE 2015	Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Barcelona	Original: DIN-A3 1 / 2.500		PLANO DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO TERRESTRE Plano de Detalle EL JEFE DE PLANIFICACIÓN TERRITORIAL Y GESTIÓN TÉCNICA DE CONCESIONES DAVID GARCÍA TORRES	EL SUBDIRECTOR GENERAL DE EXPLOTACIÓN Y PLANIFICACIÓN PORTUARIA ALEX GARCÍA FORNAT	EL DIRECTOR DEL PUERTO JORGE ALBERTO DE ARRIELL CAMACHO	PLANO Nº 01.1.9
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------	----------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------	---------------------------



CONCUERDA PREVIAMENTE CON EL ORIGINAL
 QUE SE ENCUENTRA A LA VISTA
 El Subdirector General de Legislación

DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO TERRESTRE

	FECHA OCTUBRE 2015	Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Barcelona	Originals DIN-A3 1 / 2.500		PLANO DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO TERRESTRE Plano de Detalle EL JEFE DE PLANIFICACIÓN TERRITORIAL Y GESTIÓN TÉCNICA DE CONEXIONES DAVID PRIO ROSA	EL SUBDIRECTOR GENERAL DE LEGISLACIÓN Y PLANIFICACIÓN PORTUARIA ALEX GARCIA FORNATJE	EL DIRECTOR DEL PUERTO JUAN CARLOS GARCÍA GARCÍA PLANO Nº 01.1.10
-------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------	-----------------------------------------------------------------------	-------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------



CONCEDE EL PRESENTE CON EL ORIGINAL
 DEL PLAN DE SERVICIO TERRESTRE
 EL DIRECTOR DEL PUERTO
 JOSÉ ABERTO CARRANZA CAMALLOSA

DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO TERRESTRE

	FECHA OCTUBRE 2015	Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Barcelona	Originals DIN-A3 1 / 2.500		PLANO DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO TERRESTRE Plano de Detalle EL JEFE DE PLANEACIÓN TERRITORIAL Y GESTIÓN TÉCNICA DE CONCESIONES DAVID PÉREZ RICA	EL SUBDIRECTOR GENERAL DE EXPLOTACIÓN Y PLANEACIÓN OPERATIVA ALEJANDRO GARCÍA	EL DIRECTOR DEL PUERTO JOSÉ ABERTO CARRANZA CAMALLOSA PLANO N° 01.1.11
-------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------	-----------------------------------------------------------------------	-------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------



DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO TERRESTRE

CONCORDA FIELMENTE CON EL ORIGINAL
 DE FONDO LA VISTA
 El Subdirector General de Legislación



FECHA
 OCTUBRE 2015

Delimitación de Espacios y Usos Portuarios
 del Puerto de Barcelona

Originals DIN-A3
 1 / 2.500



PLANO DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO TERRESTRE Plano de Detalle		PLANO Nº Q1.1.12
EL JEFE DE PLANEACIÓN TERRITORIAL Y GESTIÓN TÉCNICA DE CONSTRUCCIÓN DAVID PÉREZ ROCA	EL SUBDIRECTOR GENERAL DE EXPLORACIÓN Y PLANEACIÓN PORTUARIA GARCÍA FORMATE	EL DIRECTOR DEL PUERTO JOSÉ ALBERTO CARBONELL CAMALLONER



CONCORDA FIELMENTE CON EL ORIGINAL
 QUE SE TIENE EN LA VISTA
 EL Subdirector General de Legislación

--- DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO TERRESTRE

	FECHA OCTUBRE 2015	Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Barcelona	Original: DIN-A3 1 / 2.500		PLANO DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO TERRESTRE Plano de Detalle EL JEFE DE PLANIFICACIÓN TERRITORIAL Y GESTIÓN TÉCNICA DE CONCESIONES DAVID RIBÓ RECA	EL SUBDIRECTOR GENERAL DE EXPLOTACIÓN Y PLANIFICACIÓN TERRITORIAL ALEX TERRADONALDE	EL DIRECTOR DEL PUERTO JOSE ALBERTO CASANOVELL CAMILLONDA PLANO Nº 01.1.13
-------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------	-----------------------------------------------------------------------	-------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------



CONCLUYERÁ FIDELMENTE CON EL ORIGINAL
QUE TIENE EN LA VISTA
El Subdirector General de Legislación



DOBLE ADSCRIPCIÓN



DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO TERRESTRE



FECHA
OCTUBRE 2015

Delimitación de Espacios y Usos Portuarios
del Puerto de Barcelona

Original en DIN-A3
1 / 2.500



PLANO DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO TERRESTRE Plano de Detalle		PLANO Nº 01.1.14
EL JEFE DE PLANEACIÓN TERRITORIAL Y GESTIÓN TECNICA DE BARRIOBARRIOS DAVID ENO ROICA	EL SUBDIRECTOR GENERAL DE EXPLOTACIÓN Y PLANEACIÓN PORTUARIA ALEXANDER FORNALS	EL DIRECTOR DEL PUERTO JOSÉ ALBERTO CARRASQUILLA CASASQUILLA



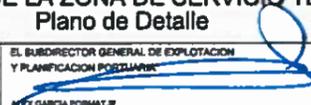
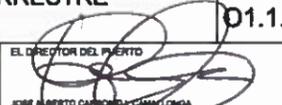
--- DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO TERRESTRE

	FECHA OCTUBRE 2015	Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Barcelona	Originals DIN-A3 1 / 2.500		PLANO DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO TERRESTRE Plano de Detalle EL JEFE DE PLANTILLAS TERRITORIALES Y GESTIÓN TÉCNICA DE CONCEPCIONES <small>DAVID PINO RECA</small>	EL SUBDIRECTOR GENERAL DE EXPLOTACIÓN Y PLANTILLAS PORTUARIAS <small>JOSE MANUEL...</small>	EL DIRECTOR DEL PUERTO <small>JOSE ALBERTO CASANOVES CANADONIA</small> PLANO N° 01.1.15
-------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------



CONGRUENCIA FIDELMENTE CON EL ORIGINAL
 QUE FIGURA EN LA VISTA
 El Subdirector General de Legislación

--- DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO TERRESTRE

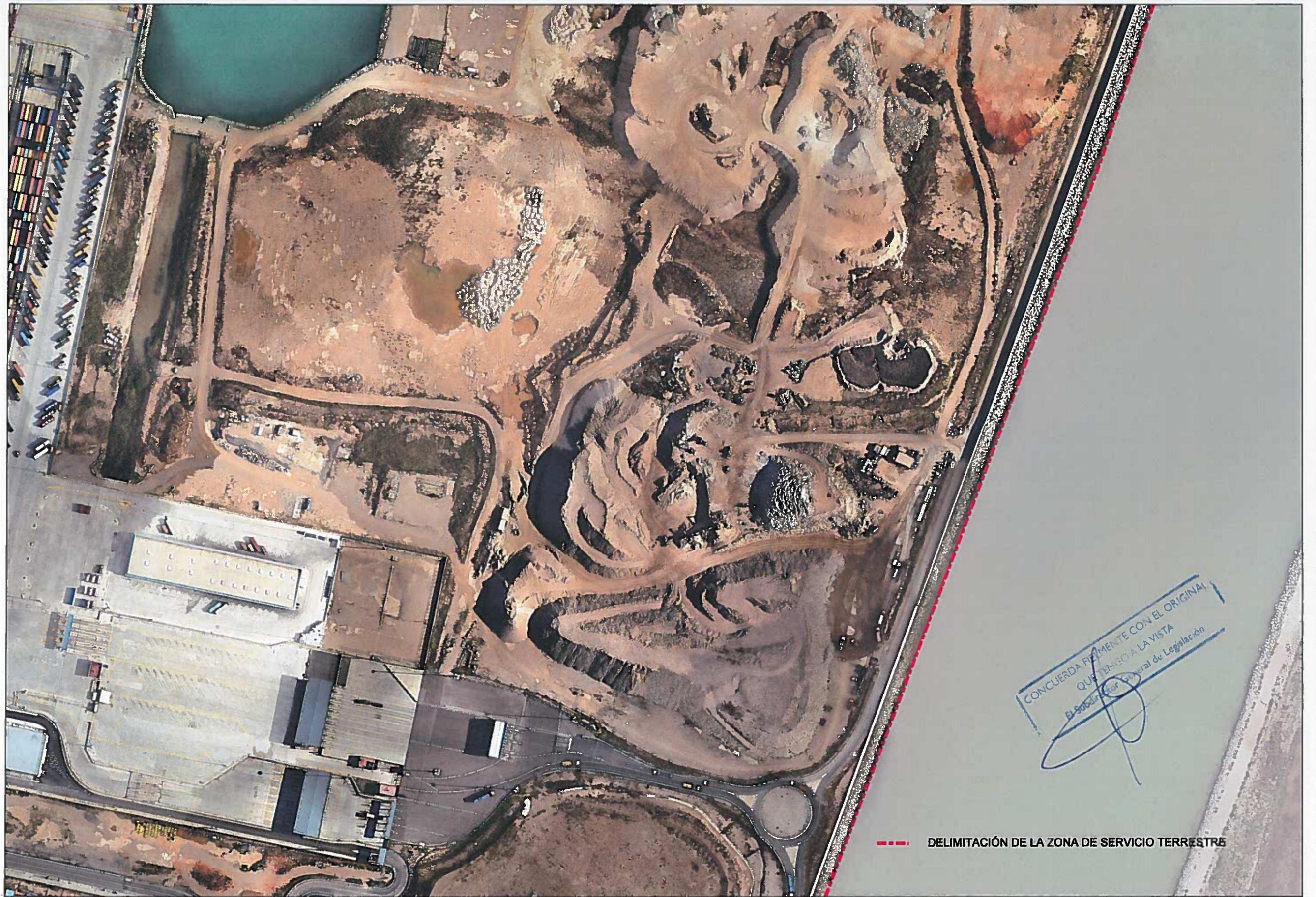
	FECHA OCTUBRE 2015	Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Barcelona	Originals DIN-A3 1 / 2.500		PLANO DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO TERRESTRE Plano de Detalle EL JEFE DE PLANEACIÓN TERRITORIAL Y GESTIÓN TÉCNICA DE CONCESIONES 	EL SUBDIRECTOR GENERAL DE EXPLOTACIÓN Y PLANEACIÓN PORTUARIA JESÚS GARCÍA FORNATJE 	EL DIRECTOR DEL PUERTO JOSÉ ALBERTO CARREROSA CAMALONGA 	PLANO Nº 01.1.16
-------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------	-----------------------------------------------------------------------	-------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------



--- DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO TERRESTRE

CONCUERDA FIEL MENTE CON EL ORIGINAL
 QUE TENGO A LA VISTA
 El Subdirector General de Legislación

	FECHA OCTUBRE 2015	Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Barcelona	Original: D9N-A3 1 / 2.500		PLANO DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO TERRESTRE Plano de Detalle EL JEFE DE PLANTILLAS TERRITORIALES Y GESTIÓN TÉCNICA DE CONCESIONES DAVID PINO NOGA	EL SUBDIRECTOR GENERAL DE EJECUCIÓN Y PLANTILLAS PORTUARIAS ALEX GARCIA FORNAY	EL DIRECTOR DEL PUERTO JOSE ALBERTO CARRERA DIBALLONGA PLANO Nº 01.1.17
-------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------	-----------------------------------------------------------------------	-------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------



CONCUERDA FIRMEMENTE CON EL ORIGINAL
 QUE TENGO A LA VISTA
 El Subdirector General de Legislación

--- DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO TERRESTRE

	FECHA OCTUBRE 2015	Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Barcelona	Original: DIN-A3 1 / 2.500		PLANO DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO TERRESTRE Plano de Detalle EL JEFE DE PLANIFICACIÓN TERRITORIAL Y GESTIÓN TÉCNICA DE CONCESIONES DAVID PINO BOCA	EL SUBDIRECTOR GENERAL DE EXPLOTACIÓN Y PLANIFICACIÓN PORTUARIA ALEX GARCIA FORNATJE	EL DIRECTOR DEL PUERTO JOSE W. BERTO CANDELLA CASALONDA	PLANO Nº 01.1.18
-------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------	-----------------------------------------------------------------------	-------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------	----------------------------



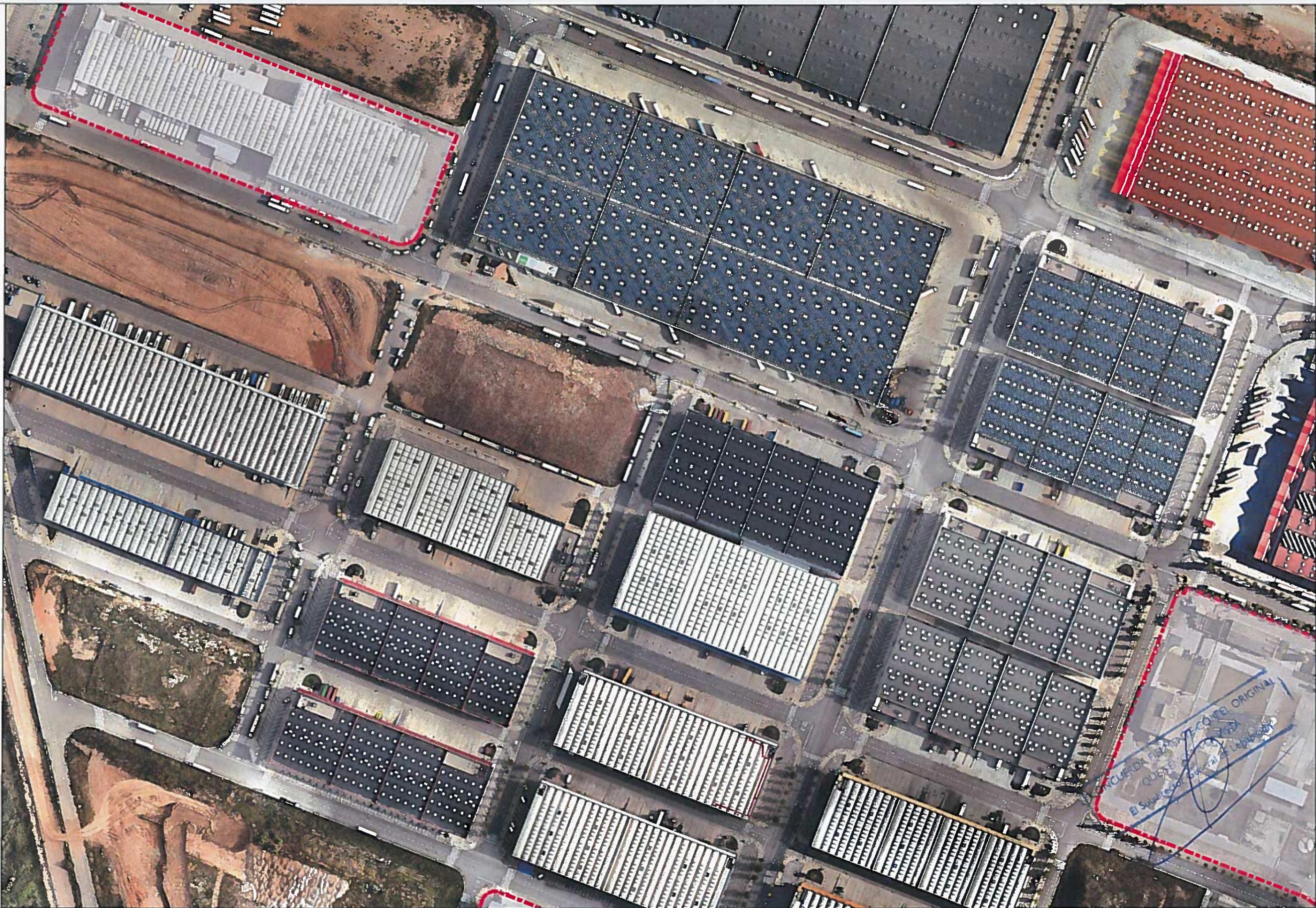
FECHA
OCTUBRE 2015

Delimitación de Espacios y Usos Portuarios
del Puerto de Barcelona

Originals DIN-A3
1 / 2.500



PLANO DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO TERRESTRE Plano de Detalle		PLANO N° 01.1.19
EL JEFE DE PLANEACIÓN TERRITORIAL Y GESTIÓN TÉCNICA DE CONSTRUCCIÓN DAVID PINO ROSA	EL SUBDIRECTOR GENERAL DE EDIFICACIÓN Y PLANEACIÓN URBANÍSTICA ALBA GARCÍA FORMATEJ	EL DIRECTOR DEL PUERTO JOSE ALBERTO CARRERA EL CARRERA



FECHA
OCTUBRE 2015

Delimitación de Espacios y Usos Portuarios
del Puerto de Barcelona

Originals DIN-A3
1 / 2.500



PLANO DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO TERRESTRE Plano de Detalle		PLANO Nº 01.1.20
EL JEFE DE PLANNING TERRITORIAL Y GESTIÓN Y PLANNING PORTUARIO <i>[Signature]</i>	EL SUBDIRECTOR GENERAL DE EXPLOTACIÓN Y PLANNING PORTUARIO ALEX BARRAJOZ <i>[Signature]</i>	EL DIRECTOR DEL PUERTO JOSE ALBERTO CARRERILL <i>[Signature]</i>



--- DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO TERRESTRE

CONCUERDA FIELMENTE
QUE TENGO
El Subdirector General de

	FECHA OCTUBRE 2015	Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Barcelona	Original: DIN-A3 1 / 2.500		PLANO DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO TERRESTRE Plano de Detalle EL JEFE DE PLANIFICACIÓN TERRITORIAL Y GESTIÓN TECNICA DE CONCESIONES DIRECCIÓN	EL SUBDIRECTOR GENERAL DE EXPLORACIÓN Y PLANIFICACIÓN PORTUARIA ALFONSO GARCÍA FORNATJE	EL DIRECTOR DEL PUERTO JOSÉ ALBERTO GARRIGUÉ CAMALEÓN PLANO Nº 01.1.21
-------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------	-----------------------------------------------------------------------	-------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------



USO DE LOS ESPACIOS PORTUARIOS

- INTERACCIÓN PUERTO CIUDAD
- USO PORTUARIO COMERCIAL
- USO PORTUARIO PESQUERO
- USO NAUTICO - DEPORTIVO
- USO PORTUARIO COMPLEMENTARIO O AUXILIAR

CONCUERDA FIELMENTE CON EL ORIGINAL
 QUE SE ENCUENTRA A LA VISTA
 El Subdirector General de Legislación

 Port de Barcelona	FECHA OCTUBRE 2015	Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Barcelona	Originals DIN-A3 1 / 26.500		PLANO USOS DE LOS ESPACIOS PORTUARIOS PROPUESTA <small>EL JEFE DE PLANIFICACION TERRITORIAL Y GESTION TECNICA DE FUNCIONES</small> <small>DAVID PINO ROCA</small>	<small>EL SUBDIRECTOR GENERAL DE EXPLOTACION Y PLANIFICACION PORTUARIA</small> <small>JOSE BANCA FORMATEJE</small>	<small>EL DIRECTOR DEL PUERTO</small> <small>JOSE ALBERTO CAMONELL CAMALLONER</small>	PLANO N° 02
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------	-------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------

USOS DE LOS ESPACIOS PORTUARIOS

- INTERACCIÓN PUERTO CIUDAD
- USO PORTUARIO COMERCIAL
- USO PORTUARIO PESQUERO
- USO NAUTICO - DEPORTIVO
- USO PORTUARIO COMPLEMENTARIO O AUXILIAR

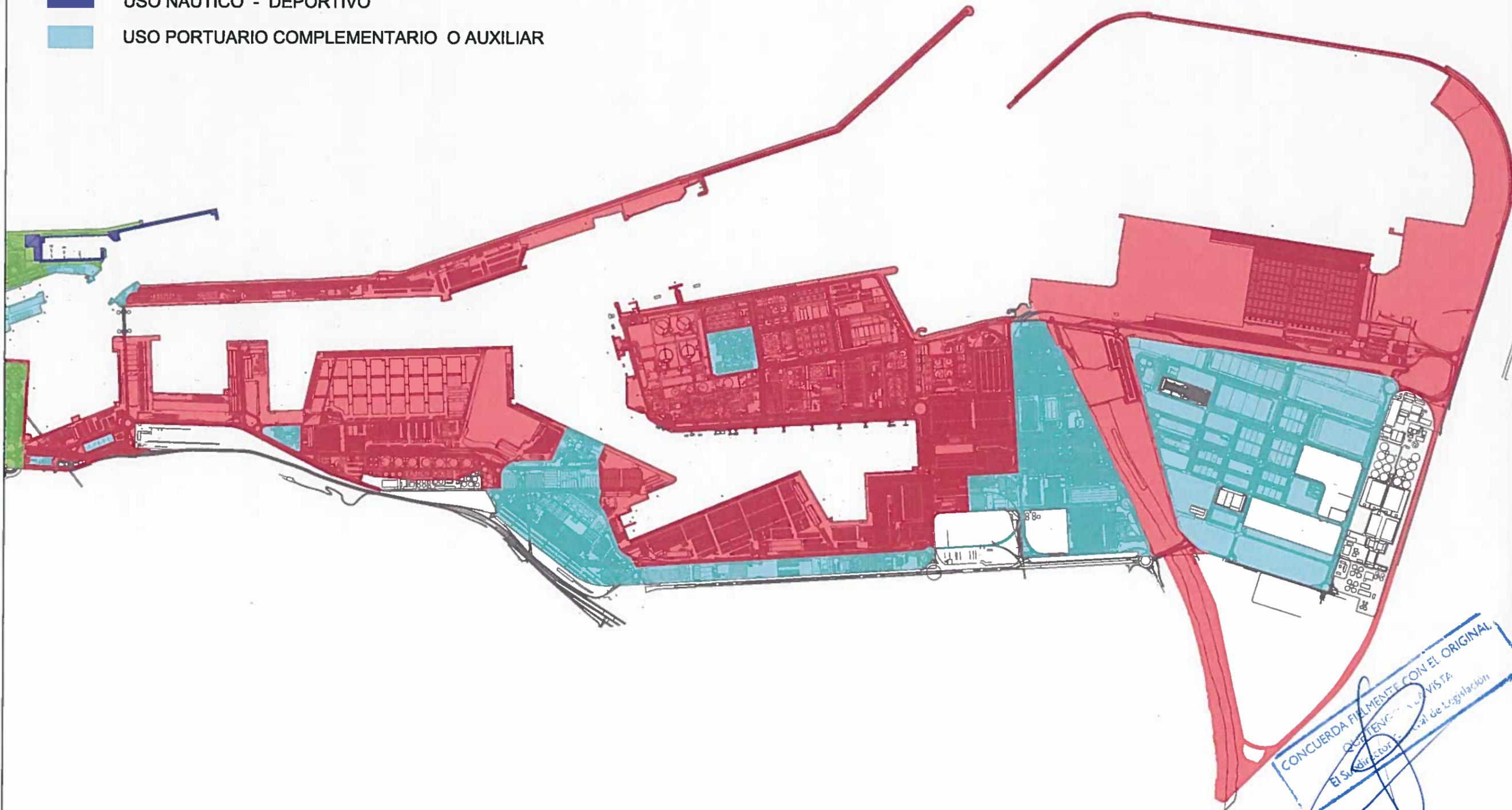


CONCUERDA FIRMANTE CON EL ORIGINAL
 QUE TENGO EN MI OFICINA
 El Subdirector General de Legislación

	FECHA OCTUBRE 2015	Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Barcelona	Originals DIN-A3 1 / 6.500		PLANO USOS DE LOS ESPACIOS PORTUARIOS: DETALLE PUERTO CIUDADANO O2.1	PLANO Nº O2.1
		EL JEFE DE PLANIFICACION TERRITORIAL Y GESTION TECNICA DE CONCESIONES DAVID PINO RICA			EL SUBDIRECTOR GENERAL DE EXPLOTACION Y PLANEAMIENTO PORTUARIO ALEX GARCIA FORMATJE	EL DIRECTOR DEL PUERTO JOSE ALBERTO CARBALL GONZALEZ

USOS DE LOS ESPACIOS PORTUARIOS

- INTERACCIÓN PUERTO CIUDAD
- USO PORTUARIO COMERCIAL
- USO PORTUARIO PESQUERO
- USO NAUTICO - DEPORTIVO
- USO PORTUARIO COMPLEMENTARIO O AUXILIAR



CONCUERDA FIDELMENTE CON EL ORIGINAL
 EL SUBDIRECTOR GENERAL DE EXPLOTACION Y PLANIFICACION PORTUARIA
 EL DIRECTOR DEL PUERTO

	FECHA OCTUBRE 2015	Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Barcelona	Original DIN-A3 1 / 23.000		PLANO USOS DE LOS ESPACIOS PORTUARIOS: DETALLE PUERTO COMERCIAL	PLANO Nº 02.2
EL JEFE DE PLANIFICACION TERRITORIAL Y GESTION TECNICA DE CONCESIONES DAVID PEREZ ROSA	EL SUBDIRECTOR GENERAL DE EXPLOTACION Y PLANIFICACION PORTUARIA ALEX SPINCKY ORRIBI	EL DIRECTOR DEL PUERTO JOSE ALBERTO GARRIBELL GAMBALON				