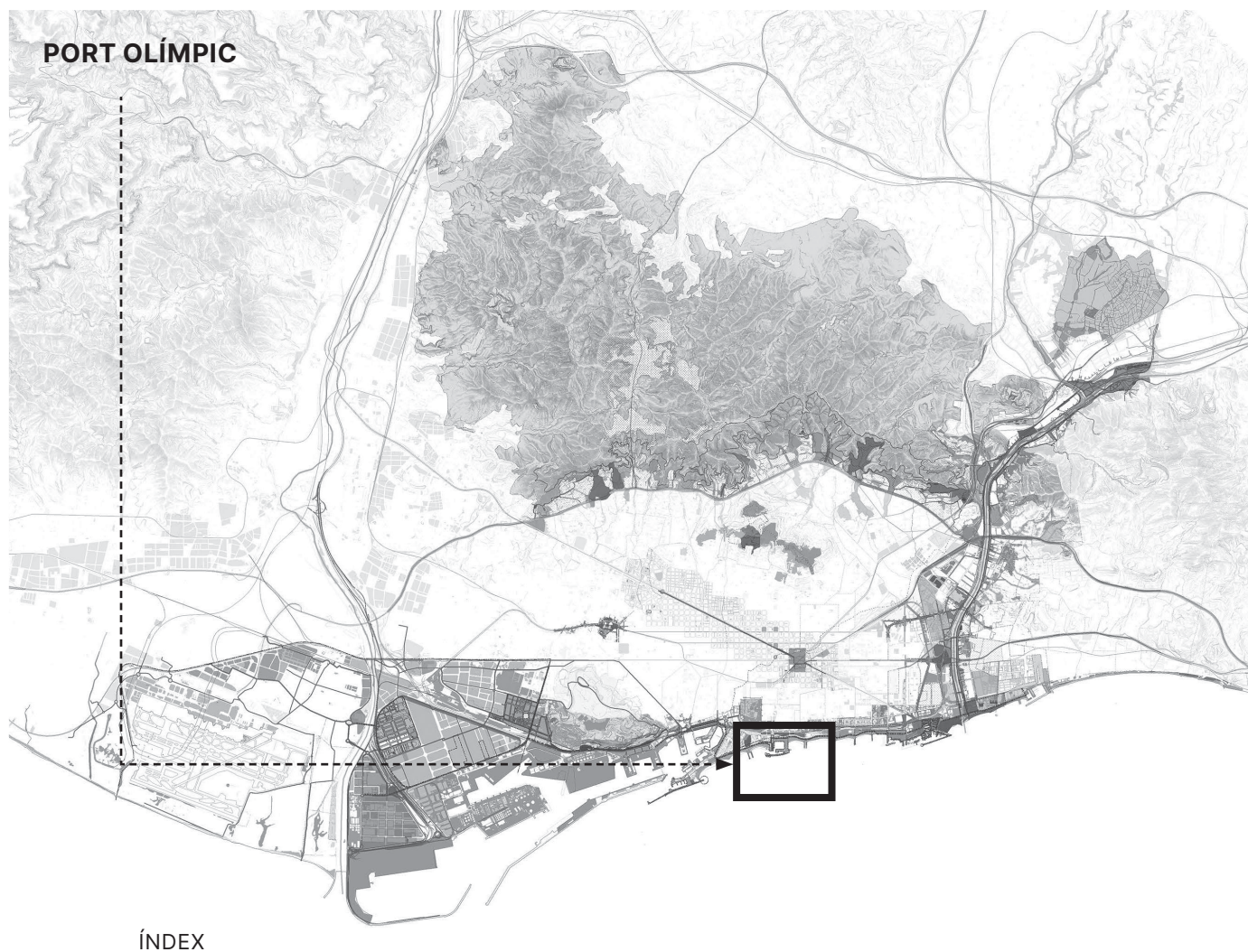


Port Olímpic. Directrius per a un nou model



-
- 1. La reconquesta del Port Olímpic**

 - 2. Agents i procés participatiu**

 - 3. Diagnosi**

 - 4. Línies d'actuació**

 - 5. Propostes**

Port Olímpic. Directrius per a un nou model

La finalització de la concessió del Port Olímpic al 2020, i la delegació de competències de la Generalitat a l'Ajuntament, apareixen com a grans oportunitats per repensar el model de desenvolupament i de gestió del port.

Al llarg dels seus 25 anys, el Port Olímpic s'ha anat consolidant com un espai dedicat a la restauració i l'oci nocturn, que propiciat per les seves males condicions d'accessibilitat i connectivitat l'han acabat desvirtuant, a ulls de la ciutadania, de la seva funció principal: la portuària.

És per tant necessari, **la recuperació del Port Olímpic com a espai portuari de la ciutat i per als seus ciutadans**. Un espai públic de contacte amb el mar on la nàutica popular i els esports nàutics formin part de l'oferta d'oci i esport de la ciutat. **Un espai de la ciutadania dedicat al mar**.

Aquesta voluntat es concreta, principalment, en **tres objectius estratègics**:

Primer, en una aposta per un **nou model d'usos i activitats** que permetin incrementar el rendiment social de la infraestructura on la nàutica d'esbarjo i els esports nàutics recuperin un major protagonisme.

Segon, en una **major integració del port amb la ciutat** millorant-ne l'accessibilitat i la connectivitat i proposant una nova ordenació dels espais.

Tercer, en la definició d'un **nou model de gestió** directa municipal que garanteixi la seva sostenibilitat econòmica amb la participació dels diferents agents tant del propi port com de la ciutadania.

El Pla Director Estratègic del Port Olímpic que l'Ajuntament de Barcelona està redactant establirà les condicions en que la Generalitat de Catalunya delegarà les competències de gestió del port a l'Ajuntament de Barcelona. Alhora, aquest document ha de definir el nou model de port, amb les seves activitats i usos, la relació del port amb la ciutat i el sistema de gestió. També recollirà les propostes relatives a la millora de la infraestructura marítima.

DEFINICIÓ D'UN NOU MODEL

La reconquesta del Port: un projecte per a l'activació de la cultura marítima de la ciutat.

OBJECTIUS ESTRATÈGICS

Obertura d'usos a la ciutadania: Nou model d'usos basat en 4 grans pilars: la nàutica (formació, pràctica, promoció i comerç), els usos veïnals i de ciutat, la divulgació del coneixement del mar i la gastronomia vinculada al mar.

Obertura física: Integració port-ciutat; accessibilitat i connectivitat; ordenació d'espais, panyols i locals; ordenació de l'aparcament; reconceptualització de l'espai públic; millora de terrasses i del mobiliari urbà.

Gestió directa municipal: Gestió, concreció i execució del nou model directe de gestió municipal; participació amb agents; regulació de les activitats; gestió de les ventes i lloguers dels amarraments, locals i panyols; organització interna; comunicació i difusió.

LÍNIES D'ACTUACIÓ

1. Millora de la Infraestructura portuària

- Millorar les infraestructures de la instal·lació portuària.
- Reordenar la flota per adequar-la al mercat actual i fer-la més popular.

2. Millora de la connectivitat ciutat-port

- Millorar la integració port-ciutat: obertura del port a la ciutat.

3. Ordenació usos, espai públic i edificacions

- Plantejar usos i activitats que aprofitin el potencial del port com instal·lació esportiva i urbana.
- Adequar edificacions i espais d'acord amb els nous usos i reordenar-millorar de l'espai públic.
- Augmentar la sostenibilitat ambiental.

4. Model de gestió

- Garantir la sostenibilitat econòmica.

1 La reconquesta del Port Olímpic

Model obsolet

1. **Estat deficient infraestructures portuàries, de l'espai públic i de les edificacions.**
2. **Manca de connectivitat-permeabilitat amb la ciutat:** necessitat de millorar la relació ciutat-port.
3. **Activitats i usos:** Model marcadament economicista + Monocultiu d'usos de l'espai públic + problemes de convivència.
4. **Manca de lideratge municipal.**



Acord

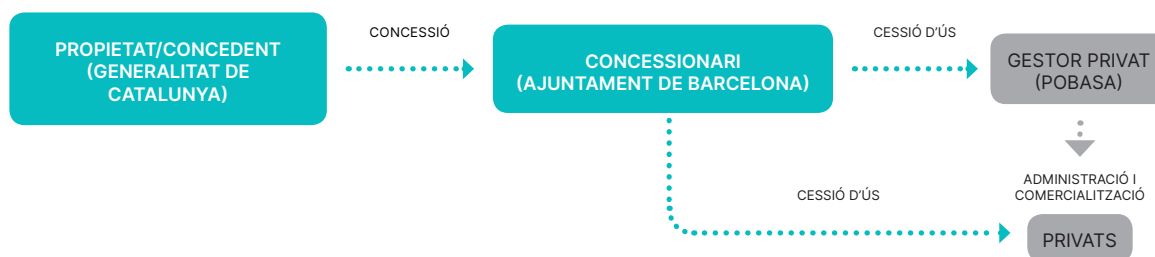
Generalitat-Ajuntament per la delegació de les competències

CONDICIONS:

- Acord en la solució tècnica per la millora de les infraestructures nàutiques.
- **Pla Director Estratègic.** Desenvolupament del pla estratègic que definirà els usos del port, nàutics i accessoris.
- **Gestió directa.** L'Ajuntament durà a terme la direcció general del port, incloses les funcions administratives relatives a l'atorgament de concessions, autoritzacions, lloguers, etc.
- Pla de viabilitat econòmica-financera.

Fase transitòria (fins assolir la gestió 2020). A partir de l'Acord de Delegació de Competències per part de la Generalitat, l'Ajuntament restarà legitimat per dur a terme actuacions dins de l'àmbit amb la limitació del drets dels cessionaris i llogaters que restaran vàlids fins el juny del 2020. Això permetrà realitzar actuacions en espais comuns i en aquells locals que restin disponibles en el període transitori.

1990–2020 OBJECTIU: CONSTRUCCIÓ DEL PORT

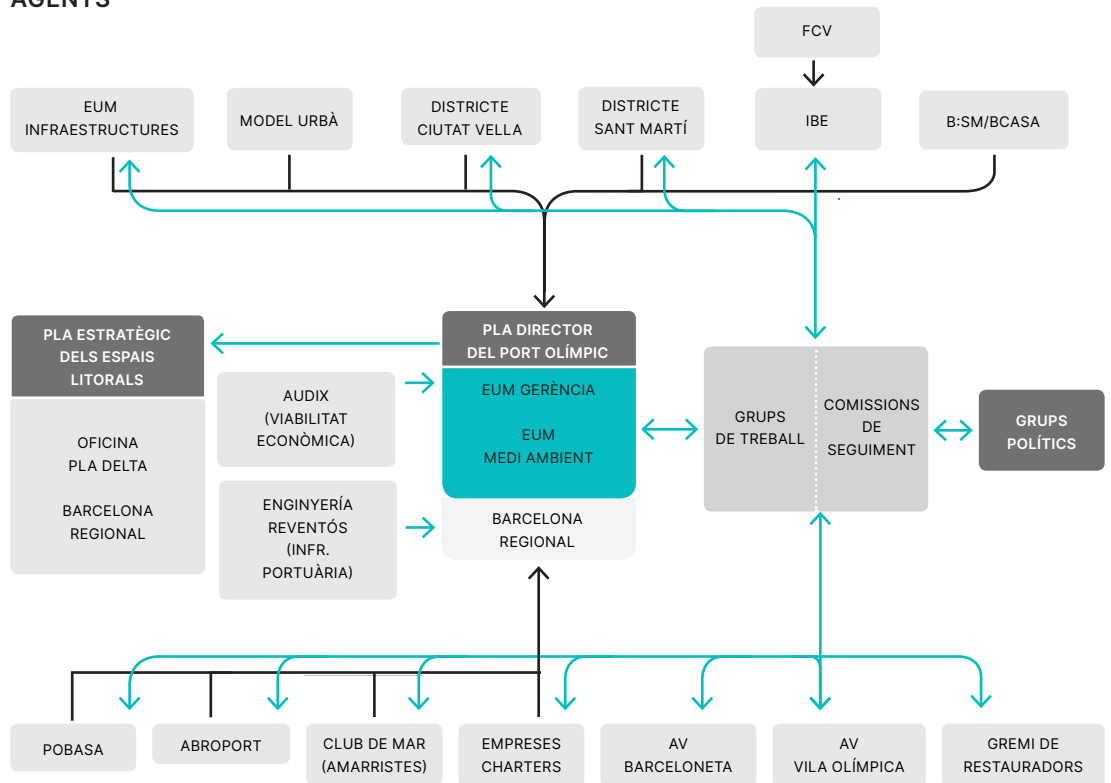


2020–FUTUR OBJECTIU: RECUPERAR EL PORT PER A LA CIUTADANIA



2 Agents i procés participatiu

AGENTS



Des de l'inici s'ha endegat un procés participatiu amb veïns, agents del port i grups mediambientalistes per tal d'incloure la seva visió, propostes, neguits i complicitat. A l'igual amb les diferents àrees i departaments municipals. S'ha articulat en la constitució d'una Comissió de Seguiment (presidida per la tinenta d'Alcaldia, d'Ecologia, Urbanisme i Mobilitat) i sota aquesta una sèrie de comissions de treball. En aquest àmbit s'ha tractat i debatut sobre: la **diagnosi**, els **objectius estratègics municipals** i les **línies d'actuació amb propostes de solució**. Finalment s'han concretat en la definició d'uns usos, activitats, redistribucions dels espais i les millores que es requereixen pel futur port.

COMISSIÓ DE SEGUIMENT

PRESIDIDA PER LA TINENTA D'ALCALDIA (ECOLOGIA, URBANISME I MOBILITAT)

- AV Vila Olímpica
- POBASA (Gestió actual del Port)
- ABROPORT (Ass Bars i restaurants)
- Gremi de Restauració de Barcelona
- Club de Mar Port Olímpic
- Empreses de charter
- Medi ambientalistes (DEPANA)

- Grups polítics municipals
- Gerència d'Ecologia Urbana
- Districte de Sant Martí
- Districte de Ciutat Vella
- Atenció dones i dir. Feminismes i LGTB
- Institut Municipal d'Esports
- Direcció de Turisme

3 Diagnosi

EIX MARINA

Espai congestionat i fragmentat pel trànsit i aparcament de taxis, vehicles, motos i autocars. Discontinuitat del teixit urbà amb el passeig marítim i el port i fragmentació de l'espai públic.



Espai obsolet-insegur, connexions inadequades entre ciutat-port i la platja. Punt crític de discontinuïtat del passeig marítim i de l'accés al port.



ESPAIS PÚBLICS INFRAUTILITZATS



ESPAI PÚBLIC COTA PORT

Colonitzat per les terrasses, el vial de trànsit i l'aparcament.

USOS INADEQUATS

USOS DELS LOCALS COTA PORT

Monocultiu d'usos, problemes de convivència, colonització de l'espai públic.



CENTRE DE VELA

Necessitat d'ampliació

ESPAI TANCAT A LA CIUTAT

Desconnexió amb el teixit urbà



Manca de connectivitat entre el teixit urbà i el litoral
Espais verds desaprofitats

Desconnexió del Passeig de la platja amb el port



* MOLL MARINA



* MOLL GREGAL

Impossibilitat de pas directe al port des del passeig de la platja

INFRAESTRUCTURES OBSOLETES



MOLL DE LA MARINA
Necessitat de reflexió sobre usos futurs
Cul de sac

Estat deficient de les infraestructures portuàries



4 Línies d'actuació

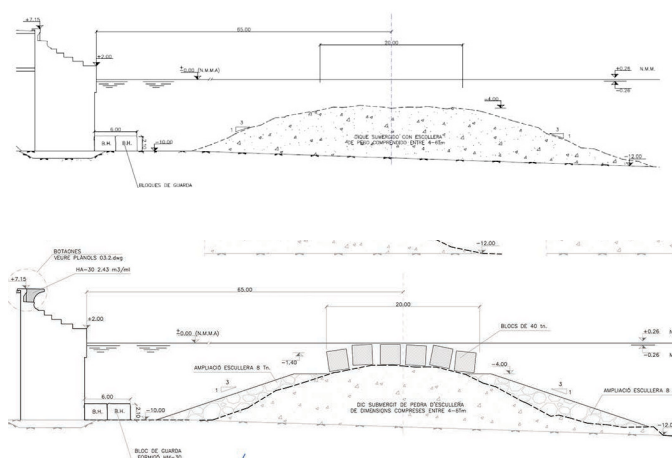
1.

Millora de la infraestructura portuària

- Augmentar la seguretat del Port i garantir la seva funcionalitat com a infraestructura marítima.
- Actuacions en el dic de recer per a solucionar el problema d'ultrapassament que des de la seva posada en marxa pateix el port.
- Realització d'actuacions estructurals en edificacions, molls i pantalans.
- Millora de la protecció de la sortida a mar des del Centre Municipal de Vela.
- Millores de caire medi ambiental (millora de punts de recollida de residus i de les àrees tècniques).



Estat actual.



Secció tipus: Proposta.

2.

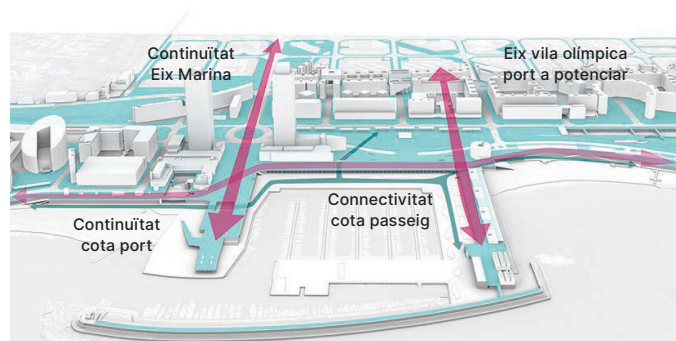
Millora de la Connectivitat ciutat-port

Millora de la permeabilitat entre el port i la ciutat potenciant l'eix Marina i l'eix Vila Olímpica—moll de Gregal.

L'espigó de Marina esdevé un gran espai de vianants, pacificant la zona més propera a les dues torres per garantir els serveis i l'accessibilitat. Alhora es millora la de l'espai en zona de vianants eliminant les rampes d'accés rodat al port i la de sortida de l'aparcament. Aquestes són substituïdes per noves rampes sobre l'avinguda del Litoral.

A l'eix de la Vila Olímpica—moll de Gregal es potencia la connectivitat amb el Parc del Port Olímpic generant una millor permeabilitat entre el barri i el port. Alhora es realitzen actuacions a l'espai públic per donar continuïtat i millorar l'accés al Centre de Vela creant un passeig en forma de rambla que porta fins al dic de recer i a un nou—i ampliat—Centre Municipal de Vela.

S'estableix una nova connexió entre l'Avinguda Litoral i la cota inferior del Port Olímpic que substitueix l'esmentada rampa de vehicles de Marina, i una possible nova connexió entre el passeig a cota de platja i la cota de port en l'extrem nord del Port.

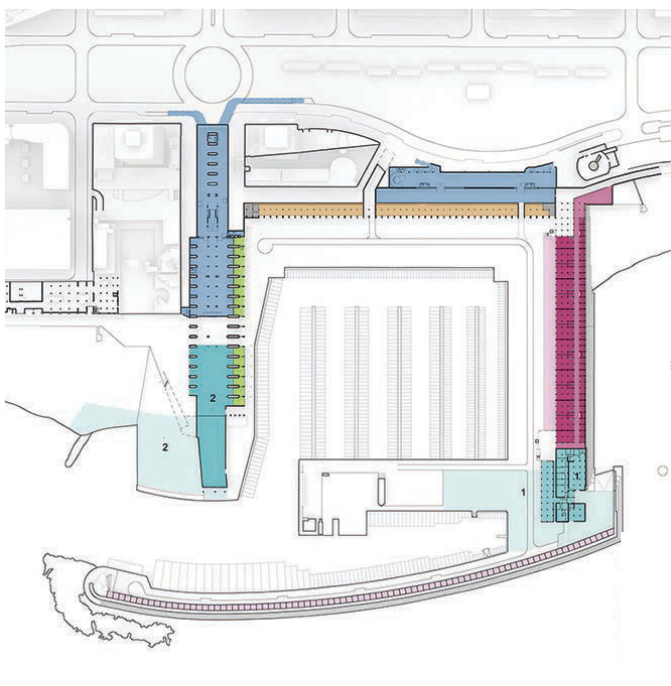


3.

Ordenació usos, remodelació espai públic i edificacions

El nou model d'usos i activitats té com a objectiu fer del Port Olímpic un espai obert a la ciutadania, un espai amb vaixells accessibles per tothom (nàutica popular), un espai amb diversitat d'activitats esportives vinculades al mar, un espai on els vaixells formen part de l'oferta d'oci i/o esportiva de la ciutat, un espai de contacte amb el mar: des de la divulgació, formació i experimentació, i, per últim, un espai gastronòmic vinculat al mar. Un model amb la nàutica i l'esport com a activitats centrals del Port Olímpic.

La implementació d'aquest nou model d'usos i activitats requereix una adequació dels espais i les edificacions actuals i de la reordenació de l'espai públic. Entre altres actuacions, s'ampliarà el Centre de Vela i es crearà un nou Centre Municipal d'Esports Nàutics al moll de la Marina. Aquest nou Centre disposarà d'una plaça d'accés des del nou espai de vianants de l'eix Marina i també des de la cota de platges. Es reordenarà l'aparcament a la cota port remodelant la distribució actual de terrasses i alliberant més espai públic. L'aparcament en cota port quedarà més restringit ampliant-se la zona d'aparcament soterrat sota el Passeig en el Moll de Gregal.



Propostes d'usos.

4.

Model de gestió

La delegació de competències per part de la Generalitat de Catalunya permet a l'Ajuntament assumir directament la gestió del port facilitant la seva recuperació com a espai portuari per la ciutat.

Donada la complexitat i l'elevat nombre d'operadors implicats en el Port Olímpic és clau el lideratge i la coordinació política, vehiculada mitjançant un Consell Rector com a màxim òrgan de govern del port. Es preveu mantenir la Comissió de Seguiment creada durant el procés de participació com a instrument que ha de permetre a veïns i agents implicats col·laborar en el model i la gestió del port.

S'ha elaborat un estudi econòmic amb l'objectiu de garantir la viabilitat econòmica i financera de la gestió del port. Basat en un model a 30 anys es mostra una viabilitat econòmica suficient i una alta capacitat d'autofinançament.



Port Olímpic. Directrius per un nou model



EIX MARINA I MOLL MESTRAL

- Reprogramació dels usos
- Remodelació de l'espai públic
- Millora de la connectivitat entre nivells



REORDENACIÓ DE L'EIX MARINA

- Desviament del tràfic de vehicles
- Unificació, continuïtat i actualització de l'espai públic
- Reordenació de les connexions entre nivells



ESPAI PÚBLIC COTA PORT

- Reordenació de l'aparcament
- Reordenació de les terrasses
- Remodelació de l'espai públic
- Millora de la connectivitat entre nivells*

MÉS ECONOMIA BLAVA

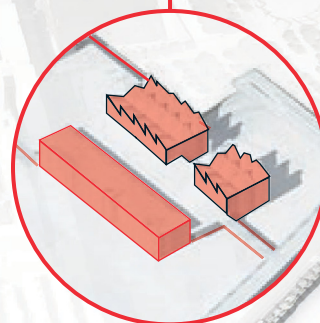
MOLL MESTRAL

- Reprogramació dels usos:
substitució per usos nàutics



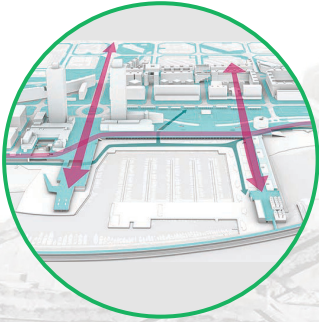
MÉS ESPORT

AMPLIACIÓ DEL CENTRE DE VELA



MÉS PERMEABILITAT

2 Eixos principals de connexió ciutat-litoral



- Eix Marina
- Eix Vila Olímpica-Moll Gregal mitjançant el Parc del Port Olímpic

MÉS CONNECTIVITAT

2 Noves connexions passeig platja-port



* MOLL MARINA



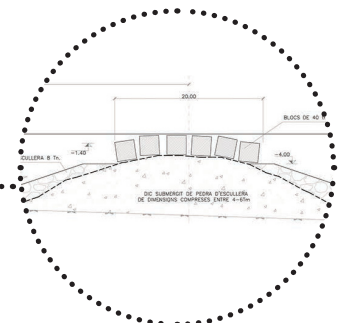
* MOLL GREGAL

NOU CENTRE MUNICIPAL D'ESPORTS NÀUTICS AL MOLL DE LA MARINA

- Reordenació de les connexions entre nivells
- Activació de l'espai públic

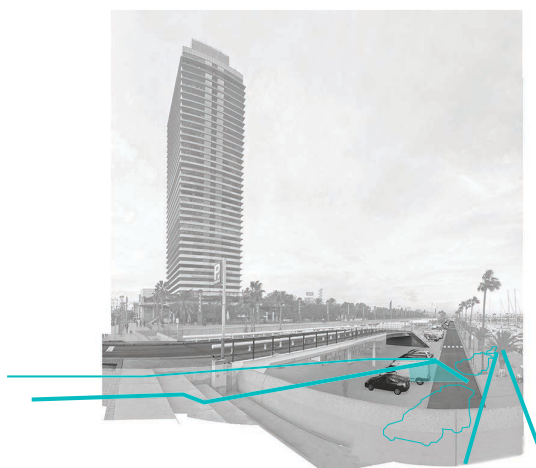
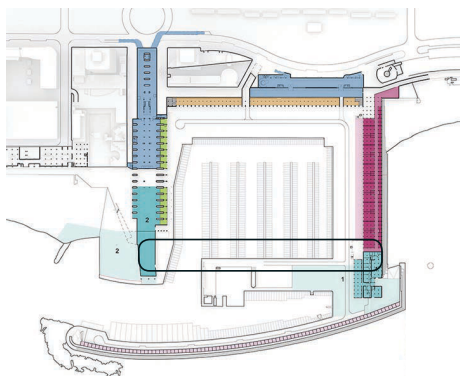
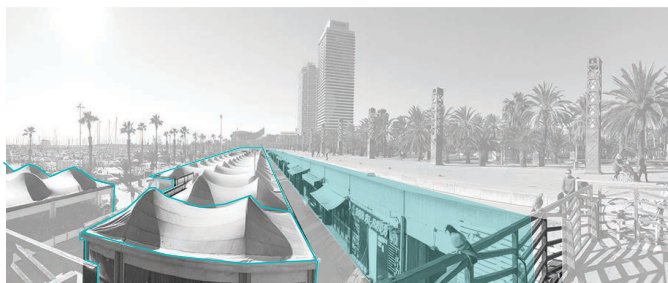
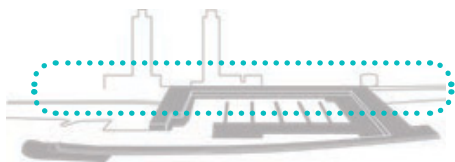
MÉS SEGURETAT I EFICIÈNCIA

Millora i actualització de les infraestructures portuàries



5 Propostes

Proposta: Moll de Mestral



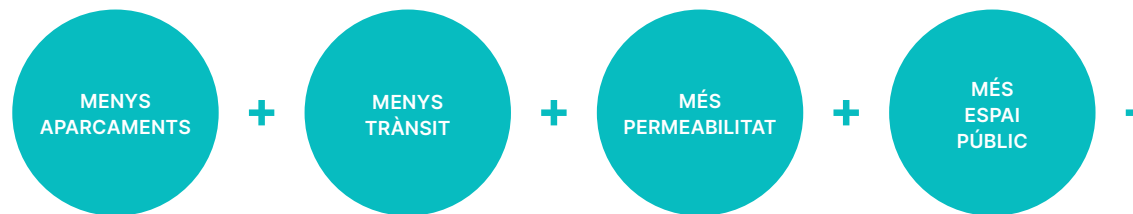
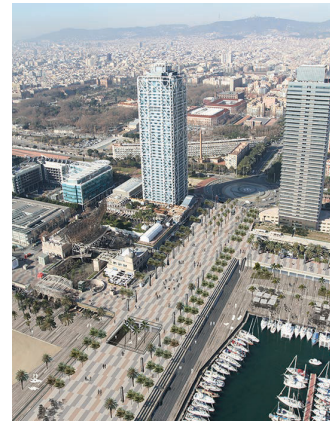
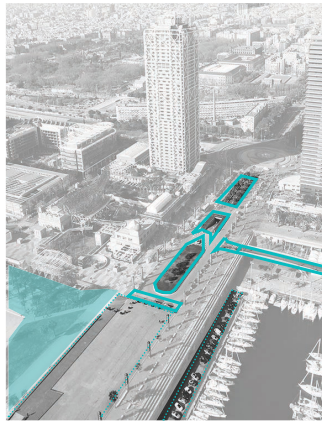
- Reprogramació dels usos dels locals: substitució per usos nàutics.
- Reordenació de l'aparcament.
- Remodelació de l'espai públic.
- Millora de la connectivitat entre nivells.





Proposta Moll de la Marina

- Desviament del tràfic de vehicles.
- Unificació, continuïtat i actualització de l'espai públic.
- Reordenació de les connexions entre nivells.
- Obertura d'un nou pas de connexió entre el port i el passeig de la platja.
- Obertura d'un nou pas de connexió entre el port i el passeig de la platja al Moll de la Marina.
- Nou centre municipal d'esports nàutics.
- Reprogramació dels usos dels locals.





MÉS
ECONOMIA
BLAVA

MÉS
ESPORTS
NÀUTICS

MÉS
CONNECTIVAT



Model organitzatiu i governança

La delegació de competències per part de la Generalitat de Catalunya permet a l'Ajuntament assumir directament la gestió del port facilitant des de la proximitat la seva recuperació com espai portuari per la ciutat.

Donada la complexitat i els molts operadors que actuen és clau el lideratge i la coordinació política, vehiculada mitjançant un **Consell Rector** com a màxim òrgan de govern del port. És voluntat mantenir la **Comissió de Seguiment** com a instrument participatiu que ha de permetre a veïns i agents implicats implicar-se i col·laborar en la gestió d'aquest equipament.

GOVERNANÇA

Consell Rector (Municipal).

Alta direcció del port, fixa directrius i estratègies, encàrrecs de gestió, avalua gestió.

Direcció General (Municipal).

Exerceix la gestió i administració del port.

Comissió de Seguiment (Participació).

Formada pels diferents agents socials implicats, identifica problemes, recull propostes i fa el seguiment de la gestió.

ARTICULACIÓ JURÍDICA

Reglament particular de policia, gestió i explotació del port. Estableix l'estructura de govern i les normes generals d'ús i explotació del port i dels diferents elements que l'integren.

Encàrrec de gestió.

Concreta les funcions i competències que l'Ajuntament encarrega a l'ens instrumental per la gestió del port.

El plantejament que vertebra la nova etapa del Port Olímpic és afrontar el repte de potenciar el caràcter ciutadà d'aquest àmbit del litoral, millorant-ne l'accés i la connectivitat amb el seu entorn, i dotant-lo d'activitat ciutadana, ja sigui de caràcter lúdic, esportiu, comercial o d'esbarjo, amb l'objectiu de transformar el port en un espai de referència del front litoral de la ciutat.

En aquest sentit, dintre de les estratègies d'intervenció s'ha de contemplar un projecte global de dinamització i promoció ciutadana, coordinada amb els agents implicats i amb l'objectiu de generar usos ciutadans, tant locals com de ciutat, posant els equipaments, espais, itineraris i serveis del Port Olímpic en el mapa de la ciutat.

D'aquesta manera, serà necessari proveir aquesta estratègia d'intervenció dels recursos econòmics i materials necessaris per a constituir un òrgan gestor de la dinamització i promoció ciutadana, a fi i efecte de definir, dissenyar, executar i avaluar accions i polítiques que persegueixin l'esmentat objectiu.

Les activitats esportives seran gestionades per l'IBE en coordinació amb la Direcció del Port.

DIRECCIÓ MUNICIPAL

OPERACIONS

SERVEIS
CENTRALS

PROMOCIÓ
D'ACTIVITATS
ESPORTIVES (IBE)

PROMOCIÓ
D'ACTIVITATS
CÍVIQUES

MARINERIA

ADMINISTRACIÓ
FINANCES

CENTRE MUNICIPAL
DE VELA

CENTRE DE
CONEIXEMENT I
DIVULGACIÓ DEL MAR

MANTENIMENT
INFRAESTRUCTURA

SISTEMES

CENTRE MUNICIPAL
D'ACTIVITATS NÀUTIQUES

PROJECTE
GLOBAL DINAMITZACIÓ
I PROMOCIÓ DE L'ÚS
DE L'ESPAI PÚBLIC

Pla econòmic

S'ha elaborat un estudi econòmic amb l'objectiu de garantir la viabilitat econòmica i financera de la gestió del port. Basat en un model a 30 anys es mostra **una viabilitat econòmica suficient i una alta capacitat d'autofinançament**.

La generació d'ingressos es basa en la comercialització de locals i amarraments. Un cop deduït la part corresponen a centres municipals, obtenim els següents espais comercialitzables i la corresponent previsió d'ingressos, en els que distingim entre l'ingrés puntual per la venda de cessions d'ús de llarga durada i ingressos periòdics o recurrents cada exercici:

ESPAIS COMERCIALIZABLES	
Amarradors	6,6
Locals	4,2
Pallols	12,2
INGRESSOS PREVISTOS (ESC. CENTRAL)	
Ingrés puntual (cessió d'ús)	7,8
Ingrés recurrent anual	38,9

(Any estàndard, ple funcionament)
Les cessions d'ús de llarga durada suposen un 30 dels amarraments i un 58% dels locals, concretament els corresponents a restauració del moll de gregal. En l'ingrés anual s'inclou la repercussió de despeses generals i cànon als ocupants del port.

EVOLUCIÓ OBJECTIUS COMERCIALS	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Venda cessió d'ús						
Amarrament	20%	50%	80%	100%	100%	100%
Pallols	20%	75%	100%	100%	100%	100%
Ingressos previstos (esc. CENTRAL)						
Ingrés puntual (cessió d'ús)		50%	65%	75%	80%	90%
Ingrés recurrent anual		30%	50%	75%	85%	90%

(Any estàndard, ple funcionament)

Les **inversions requerides** per adequar el port als objectius municipals i les **despeses necessàries** per al funcionament ordinari del port s'estimen en:

ESTIMACIÓ DE LES INVERSIONS	ANY 1
Obres en dic de recer, dàrsenes i canals de navegació	6,6
Rehabilitació molls i pantalans	1,5
Rehabilitació edificacions i infraestructures	4,2
Integració amb l'entorn (recorreguts i accessos)	12,2
Configuració de l'espai públic	6,6
Condicionament activitats en moll de Marina i Xaloc	7,8
TOTAL INVERSIÓ	38,9

(expressat en milers d'euros)

DESPESES D'EXPLOTACIÓ	ANY 1
Cost del personal	1.416
Despeses d'explotació	1.516
Despeses de dinamització i prom.act	1.200
Cànon	400
TOTAL DESPESES (abans amort)	4.532
Amortitzacions	777
TOTAL DESPESES EXPLOTACIÓ	5.309

(expressat en milers d'euros)

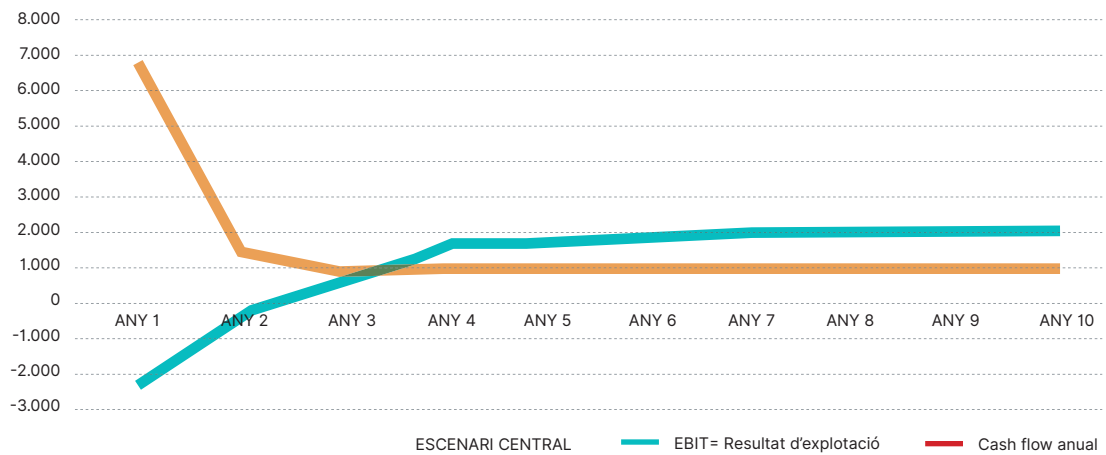
A partir dels escenaris anteriors s'obté la següent projecció de resultats:

ESCENARI CENTRAL	ANY 1	ANY 2	ANY 3	ANY 4	ANY 5	ANY 6	ANY 7	ANY 8	ANY 9	ANY 10
EBITDA	-2.420	-708	334	1.147	1.436	1.480	1.510	1.540	1.571	1.602
EBIT = RESULTAT D'EXPLOTACIÓ	-2.111	-326	736	1.549	1.838	1.882	1.912	1.942	1.973	2.004
EAT = RESULTAT DESPRÉS D'IMPOSTOS	-1.640	-244	552		1.379	1.412	1.434	1.456	1.480	1.503
CASH FLOW ANUAL	6.757	1.443	878	1.147	1.033	1.010	1.032	1.054	1.078	1.101
CASH FLOW ACUMULAT	6.757	8.200	9.078		11.258	12.268				16.533

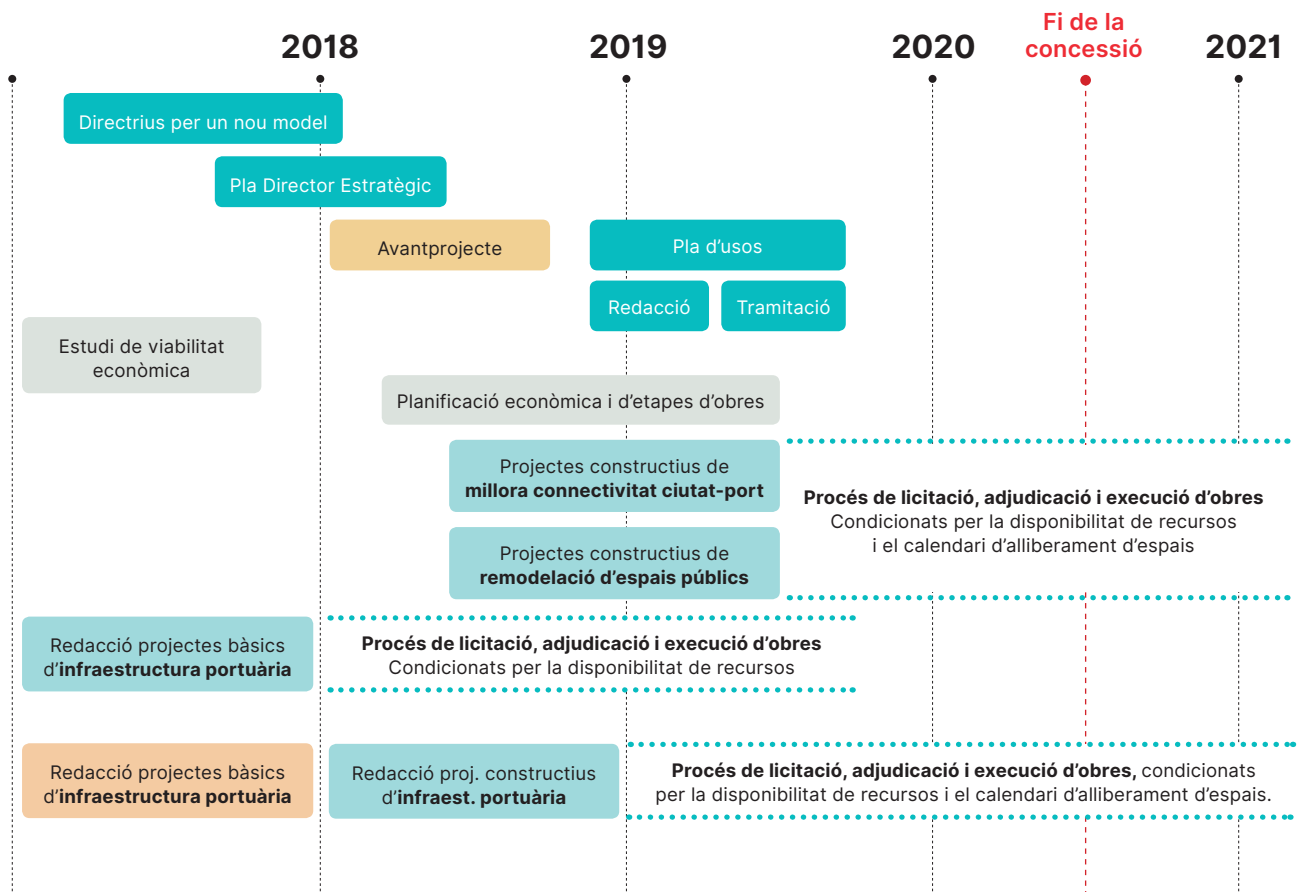
(expressat en milers d'euros)

(expressat en milers d'euros)

El resultat d'explotació s'estabilitza en xifres properes als 2 milions d'euros i el flux de caixa al voltant del milió d'euros anuals.



Cronograma



COORDINACIÓ

Aleix Coral. Enginyer de Camins, Canals i Ports / Cap de Projectes d'Enginyeria

EQUIP TÈCNIC

Maria Foselli. Arquitecta

Jordi Fuster. Enginyer de Camins, Canals i Ports

Daniel Lorca. Delineant

Ileana Manea. Arquitecta

Jordi Mercadé. Arquitecte

Javier Morales. Enginyer industrial

Rubén Palma. Projectista

Lidia Padròs. Enginyera de Camins, Canals i Ports

Anna Puiggròs, Geògrafa

Gustavo Rodríguez. Enginyer industrial

Itzel Sanromà. Ambientòloga

Nuno Miguel Tavares. Enginyer ambiental

I el suport tècnic i administratiu de Barcelona Regional

Document V1,
Setembre 2019.

© IMATGES
© TEXTS

BR-Barcelona Regional

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



Ajuntament
de Barcelona



**BARCELONA
REGIONAL**

Carrer 60, 25-27
Edifici Z. 2a planta
Sector A. Zona Franca
08040 Barcelona

T (+34) 932 237 400
F (+34) 932 237 414
br@bcnregional.com
www.bcnregional.com

