

PROJECTE

PLA ESPECIAL DEL PORT ESPORTIU DE SALOU_v6_REVISAT02

CLIENT



Ajuntament de Salou

AUTOR

B2B, Jordi Bellmunt i Agata Buscemi Arquitectes S.L.P.



Avinguda Diagonal, 428 6º 2ª ,
08037 Barcelona – Tel.: +34 93 453 33 95
admin@b2barg.com
www.b2barquitectes.com

DATA

Juliol 2020

El document s'estructura a partir dels següents continguts:

1. Memòria

En aquest apartat es descriuen :

- Al punt 1.1: Els antecedents, el marc legal d'actuació, els condicionants físic-econòmics i socials de l'àmbit, l'anàlisi de l'estat actual tant de la zona portuària com de la zona del port esportiu.

- Al punt 1.2 La proposta d'ordenació de la zona portuària i de forma detallada, del port Esportiu, amb l'objectiu de definir una estratègia cronotròpica de transformació de l'àmbit, assolint a la necessitat de requalificació urbana i paisatgística del municipi.

En relació al pla especial del port esportiu, a més de contribuir als objectius comuns establerts pel Pla de Ports de Catalunya, especialment en la millora de la funcionalitat dels ports i la millora de la integració port-ciutat, la proposta defineix les actuacions per a la millora de la qualitat del servei que actualment ofereix el Port de Salou. Un port, actualment de referència a la Costa Daurada, que amb la remodelació encara pot gaudir d'un posicionament més emergent entre els ports de la zona.

- Al punt 1.3 L'objecte d'aquest apartat és analitzar la rendibilitat de l'ús lucratiu a explotar per la iniciativa privada que permeti quantificar els recursos econòmics que es podrien obtenir per al finançament de l'obra de modernització i racionalització que es pretén dur a terme a la zona portuària i de forma específica al Port Esportiu.

2. Normes urbanístiques

En aquest apartat es descriuen de forma general i específica els paràmetres urbanístics, la regulació dels usos i de les edificacions i els terminis d'adequació a la normativa de la proposta.

3. Annex informe de viabilitat econòmica de les obres d'adequació del Sector Nàutic de Salou

En aquest apartat es realitza un exercici de precisió de la viabilitat de la inversió de la proposta estrictament vinculada a les actuacions del port esportiu, sota el supòsit que la única font d'ingressos del projecte és la comercialització dels drets de cessió d'ús dels amarradors que permetrà renovar la concessió al Port Esportiu segons les necessitats i requeriments identificats.

4. Documentació gràfica

NOTA: Aquest document normatiu està coordinat a la *Proposta d'Ordenació de la Zona Portuària de Salou*, document indicatiu no normatiu.

1	MEMORIA.....	
1.1	Informació urbanística.....	3
1.1.1	Antecedents	3
1.1.2	Marc legal	6
1.1.3	Diagnosi del medi en l'àmbit del Pla Especial	8
1.1.4	Medi Físic	8
1.1.5	Medi Socioeconòmic	10
1.1.6	Descripció i anàlisi de l'estat actual.....	11
1.1.7	Àmbits de la Proposta d'Ordenació de la zona portuària i del Pla Especial.....	13
1.1.8	Marc jurídic del Pla Especial	14
1.1.9	Estat actual : ordenació, usos i urbanització	14
1.1.10	Activitat esportiva i proposta Pla especial.....	15
1.1.11	Connexions i circulació interior	20
1.1.12	Edificacions	20
1.1.13	Adequació de l'ordenació als paràmetres d'accessibilitat, seguretat i ús del teixit urbà.....	21
1.1.14	Mesures de millora mediambiental	21
1.1.15	Estudi de mobilitat.....	22
1.2	Ordenació general de la proposta.....	23
1.2.1	Regulació d'activitats i usos.....	23
1.2.2	Superfícies del Port Esportiu.....	24
1.2.3	Paràmetres urbanístics Port Salou	25
1.3	Viabilitat econòmica financera.....	26
2	NORMES URBANÍSTIQUES	
2.1	Generalitats.....	31
2.1.1	Objecte i àmbit del Pla Especial.....	31
2.1.2	Disposicions generals	31
2.1.3	Règim urbanístic del sòl	31
2.2	Paràmetres urbanístics utilitzats en l'ordenació.....	31
2.3	Regulació dels usos i edificacions.....	33
2.4	Terminis d'adequació a la normativa.....	34

3 ANNEX.	INFORME DE VIABILITAT ECONÒMICA DE LES OBRES D'ADEQUACIÓ DEL SECTOR NÀUTIC DE SALOU.....	
3.1	Factors que intervenen en l'oferta i la demanda de la nàutica esportiva.....	36
3.1.1	Mercat de les embarcacions esportives	36
3.1.2	Mercat dels ports esportius.....	36
3.2	Els drets de cessió d'ús dels amarradors als ports esportius de Catalunya.....	37
3.2.1	Factors diferencials del Port de Salou	38
3.2.2	Rangs de preus dels drets d'ús dels amarradors	38
3.3	Escenaris del retorn de la inversió al Sector Nàutic.....	39
	Escenari 1. Preu lineal del m² de l'amarrador segons mitjana de Tarragona incrementat en un 22%	39
	Escenari 2. Preu lineal del m² de l'amarrador segons mitjana de Tarragona incrementat en un 46%	39
	Escenari 3. Preu en funció de la categoria d'amarrador segons mitjana actual de Catalunya	39
	Escenari 4. Preu en funció de la categoria d'amarradorm segons mitjana de Tarragona incrementat en un 22%.....	40
	Escenari 5. Preu en funció de la categoria de l'amarrador segons mitjana de Tarragona incrementat un 46%.....	40
3.4	Rendibilitat de la venda dels amarradors.....	40

4. DOCUMENTACIÓ GRAFICA: LLISTAT DE PLÀNOLS

4. DOCUMENTACIÓ GRAFICA: LLISTAT DE PLÀNOLS						Planta proposta edificació de l'àmbit del Port Esportiu		
L01	L01.1	Situació Situació 1:50.000		L06.5	L06.5.1	Planta soterrani i baixa		
	L01.2	Situació 1:2000		L06.5.2	Planta primera i segona			
						Seccions proposta edificació de l'àmbit del Port Esportiu		
L02		Emplaçament		L06.6		Seccions longitudinals		
						Modificació de l'estat de les Concessions		
L03	L03.1	Pla d'ordenació urbanística municipal Ordinació i qualificació particular	L07	L07		Comparació de les concessions		
	L03.2	Classificació urbanística del sòl	L08	L08.1		Plaça dels Jocs del Mediterrani		
	L03.3	Usos Global i àmbits del planejament		L08.2		Passeig del Dic D'Abric		
L04	L04.1	Àmbits del Pla Especial		L08.3		Passeig del Moll		
		Àmbits proposta ordenació i pla especial	L08.4		Escola de Vela			
			L08.5		Pas Club Nàutic			
L05	L05.1	Estat actual Planta de l' àmbit del Pla Especial	L09			Vistes		
	L05.2	Àmbits d'actuació i de concessions de proposta d'ordenació						
	L05.3	Ordenació usos del Port Esportiu						
	L05.4	Serveis portuaris de Port Esportiu						
	L05.5	L05.5.1 Planta Baixa edificació Club Nàutic						
		L05.5.2 Planta Primera edificació Club Nàutic						
	L05.6	Seccions edificació Club Nàutic i seu entorn						
	L05.7	L05.7.1 Fotografies Club Nàutic i seu entorn						
		L05.7.2 Fotografies Club Nàutic i seu entorn						
		L05.7.3 Fotografies Club Nàutic i seu entorn						
						Proposta Pla Especial i Port Esportiu		
L06	L06.1							
		L06.1	Proposta Pla Especial Port Esportiu					
		L06.1.1	Planta proposta Zoom 1					
		L06.1.2	Planta proposta Zoom 2					
	L06.2	Planta proposta dels àmbits d'actuació del Pla Especial						
	L06.3	Proposta d'ordenació usos Pla Especial						
	L06.4	Proposta serveis portuaris de l'àmbit del Pla Especial						

1 MEMORIA

1.1 Informació urbanística

1.2.1 Antecedents

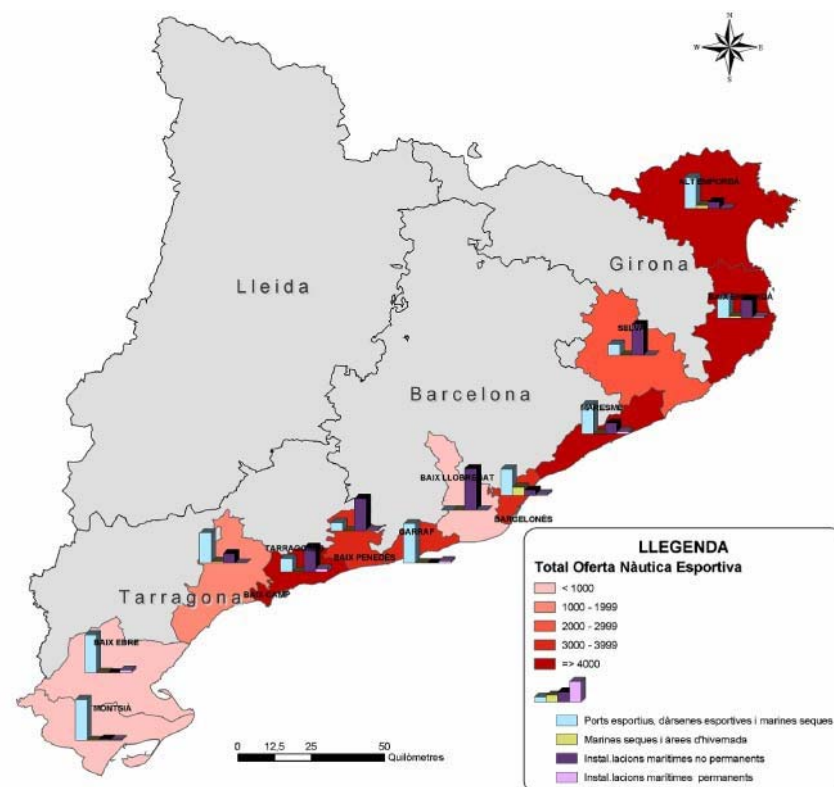
Paral·lelament a la tramitació de la Llei de Ports, actualment en tràmit parlamentari, i en la línia de les directrius marcades per aquesta, el Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya ha iniciat la redacció del nou Pla de Ports de Catalunya 2016-2030, a través de la Direcció General de Transports i Mobilitat (DGTM) i Ports de la Generalitat (PG).

Amb la redacció del nou Pla es pretén ordenar el litoral català en el marc de les directrius d'ordenació territorial amb l'objectiu d'establir criteris per a la utilització portuària adequada i racional de la costa catalana, prestant especial atenció a la conservació del litoral i la correcta gestió del medi ambient.

En l'anterior Pla de Ports, vigent durant el període 2007-2015, tenia com a principal objectiu satisfer la demanda de nous amarradors esportius, adaptant-se als elements de planejament en el àmbit costaner aprovats els últims anys i potenciant la seva activitat amb criteris sostenibles i de reequilibri territorial.

L'oferta nàutica esportiva la formen els ports esportius, dàrsenes esportives, marines interiors, marines seques i àrees d'hivernada, així com d'altres instal·lacions marítimes esportives com les zones de varada a la platja o els punts de fondeig. A Catalunya hi ha aproximadament unes 50.500 embarcacions esportives amb un ritme de noves matriculacions anuals (descomptant-ne les baixes) d'unues 400 embarcacions/any.

El plànol que es presenta a continuació mostra la distribució territorial de l'oferta de nàutica esportiva a Catalunya per comarques i el repartiment entre els diferents tipus d'instal·lació. Es pot apreciar clarament el desequilibri territorial existent en la dotació d'amarratges.



A partir de l'estudi de l'evolució dels factors que intervenen en l'oferta i la demanda, al Pla de Ports ha establert un creixement de la nàutica esportiva fins el 2015 equivalent a un 1,1% anual en el nombre d'amarradors.

Tot i així, cal destacar que el Pla estableix també un conjunt d'objectius per a una oferta sostenible de la nàutica esportiva per als propers 10 anys que preveu:

- Protegir el litoral del desequilibri territorial que produiria un creixement no planificat del sector portuari, verificant que l'oferta d'amarradors s'ajusta en cada moment a la demanda previsible, tant globalment com per zones.
- Promoure un reequilibri territorial en dotacions de ports esportius per evitar concentracions excessives en determinats trams de costa.

Per altra banda el Pla proposa potenciar les següents dotacions:

- Increment de les marines seques
- Promoció de rampes d'accés al litoral per tal que les embarcacions emmagatzemades en zones d'hivernada puguin tenir facilitats d'accés al litoral.
- Promoció d'amarradors estacionals en palanques situades en zones arrecerades durant l'estiu als ports existents.
- Promoció del xàrter (lloguer) i d'altres formules de promoció de la nàutica que no impliquin la compra d'embarcacions per a ús personal.

Amés, entre els objectius a assolir pels ports de Catalunya, n'hi ha una sèrie que són d'aplicació tant a ports pesquers, com esportius i comercials. Aquests objectius comuns es divideixen en tres grans grups: de millora de la funcionalitat dels ports, de millora de la integració port-ciutat i d'altres encaminats a aconseguir uns ports sostenibles des del punt de vista mediambiental.

- **Funcionalitat dels ports**, els objectius a assolir són els següents:

- Millora de la funcionalitat bàsica dels ports, definint les mancances i actuacions necessàries.
- Garantir el recer de les embarcacions en condicions de seguretat i comoditat.
- Protecció dels espais portuaris. Cal augmentar la seguretat, en especial en les terminals de passatgers i en la manipulació de mercaderies seguint les recomanacions del Codi Internacional ISPS (International Ship and Port Facility Security Code). A nivell general seria recomanable incrementar la seguretat amb més vigilància i control d'accessos.
- Portar a terme un correcte manteniment de les instal·lacions portuàries.
- Reforçar el paper del Front Portuari Català per coordinar i cercar objectius d'especialització de les instal·lacions portuàries comercials a Catalunya.

- **Integració port-ciutat**, els objectius a assolir són els següents:

- Millora de l'aprofitament dels espais de connexió del port amb la ciutat, usos complementaris i accessibilitat dels vianants.
- Impulsar la redacció i aprovació dels plans especials dels ports com a instrument de planificació i desenvolupament

de les zones de servei dels ports.

- Involucrar als municipis en la creació de marines seques o d'instal·lacions lleugeres com a solució per a un desenvolupament portuari sostenible.

□ **Sostenibilitat i millora ambiental**

- Millora de l'eficiència energètica dels ports.

- Eliminar la contaminació lumínica que generen els ports.

- Ampliació del sanejament de la zona de servei dels ports.

- Introducció d'instal·lacions que permetin la recollida i tractament de les aigües residuals i de sentina de les embarcacions.

En la definició del present Pla s'han tingut en compte tots els objectius anteriorment descrit per a poder així assolir a un programa estratègic de millora no només del port esportiu sinó que també del sistema litoral/urbà en el seu conjunt.

- Control i millora de la qualitat de l'aigua i de la contaminació dels sediments a l'interior dels ports.

- Optimització de les xarxes de serveis d'aigua i establiment de mesures de regulació dels consums.

- Eliminar les zones no controlades de fondeig que afecten el medi ambient.

- Fomentar activitats d'educació ambiental dels usuaris dels ports.

- Establiment de punts de recollida d'olis de les embarcacions.

- Necessitat de realitzar dragatges periòdics de transvasaments de sorres per pal·liar l'efecte dels ports sobre la dinàmica litoral.

- Instal·lació de punts verds de recollida selectiva de residus.

- Autoprotecció en front d'accidents, com per exemple vessament d'hidrocarburs o qualsevol altre accident relacionat amb la manipulació de mercaderies. Totes les instal·lacions portuàries han de disposar d'un pla d'autoprotecció i dels mitjans humans i materials suficients per fer front a l'emergència a i evitar impactes negatius sobre el medi ambient. Implantar les recomanacions del Pla Especial d'Emergència per Contaminació Accidental de les Aigües Marines a Catalunya (CAMCAT-2003).

Els objectius establerts específicament pel sector esportiu per al període de vigència del Pla de Ports (2007-2015) són els que es presenten a continuació:

- o Desenvolupar una xarxa de ports i instal·lacions nàutiques atenent a la demanda existent i evitant una disposició anàrquica de les instal·lacions tot garantint una eficaç protecció del medi ambient.
- o Apropar la nàutica als ciutadans de manera que no es tendeixi a concentrar els amarradors en determinades zones sinó cercar un reequilibri territorial.
- o Optimització dels espais d'aigua de les zones de servei dels ports existents.
- o Reconversió de l'oferta nàutica incrementant l'oferta d'amarradors per a embarcacions d'eslores mitjanes (12 – 15 m).
- o Potenciació de l'ús d'infraestructures i sistemes d'accés al mar per a embarcacions de petita eslora (≤ 6 m).

- o Potenciació de les instal·lacions de temporada i les d'hivernada.
- o Potenciar les marines seques i altres sistemes d'amarrament en sec.
- o Potenciar els xàrters, els serveis per als transeünts i les excursions marítimes.
- o Millora de la qualitat del serveis nàutic-esportius.
- o Fomentar la pràctica popular de la nàutica.
- o Professionalitzar la gestió dels ports i dàrsenes esportives.

Font: <http://ports.gencat.cat/mapa-i-sistema-portuari-catala/>

En la redacció del present Pla s'han tingut en compte tots els objectius anteriorment descrits del Pla de Ports de Catalunya, per construir un programa d'activitats i una imatge del litoral integrat al sistema urbà, en una visió de futur mes sostenible d'aquest paisatge en el seu conjunt.

Prenent per tant en consideració l'àmbit del Port esportiu de Salou cal recordar que:

- El 14 de febrer de 1968, per Ordre Ministerial (O.M.), el Ministeri d'Obres Públiques va atorgar a l'Ajuntament de Vila-seca i Salou la concessió administrativa de domini públic (C-348) per a la construcció a Salou d'un port destinat a embarcacions esportives, per un termini de 99 anys.

- El Ple de l'Ajuntament de Vila-seca i Salou, en sessió de 2 d'agost de 1968, va atorgar al **Club Náutico de Salou** la concessió municipal per a la construcció del port esportiu de Salou i la subsegüent gestió de la seva explotació per un termini de 50 anys. Aquest acte d'atorgament es va formalitzar en l'escriptura pública núm. 1842, de 6 de setembre de 1975, atorgada davant Notari de Tarragona, senyor Rafael Echavarría Tros de Ilarduya.

- Per O.M. de 29 de maig de 1973, el Ministeri d'Obres Públiques va atorgar a l'Ajuntament de Vila-seca i Salou la concessió demanial per a la construcció d'un edifici social i de serveis nàutics en el port esportiu de Salou per un termini de 30 anys, prorrogable fins al màxim fixat en la concessió principal de la construcció del port.

- El 30 d'octubre de 1989, la Sala 3a del contenciós - administratiu, Secció 1a, del Tribunal Suprem, va dictar sentència en la qual va declarar segregat el nucli de Salou del municipi de Vila-seca i Salou i va aprovar la constitució d'un municipi nou amb la denominació i capitalitat a Salou, amb delimitació territorial i patrimoni resultants de la instància inicial presentada pels demandants.

- El 15 d'octubre de 1992, la Direcció General de Ports i Costes de Catalunya va aprovar el canvi de titularitat de les concessions atorgades per OO.MM. de 14 de febrer de 1968 i 29 de maig 1973 a l'Ajuntament de Vila-seca i Salou per a la construcció d'un port, edifici social i de serveis, a favor de L'Ajuntament de Salou.

- Per resolució de 25 de febrer de 2004, emesa pel director general de Ports i Transports (DGPT) del Departament de Política Territorial i Obres Públiques es va autoritzar a l'Ajuntament de Salou una pròrroga de la concessió administrativa atorgada per O.M. de 29 de maig de 1973, amb vigència fins el 29 de juliol de 2018, d'acord amb el Plec de condicions generals i prescripcions que la regeixen, junt amb les particulars annexes a dita resolució.

- El Pla de Ports de Catalunya aprovat el 29 de maig de 2001, analitzava la conveniència de desmantellar el Port de Salou un cop finalitzés l'actual concessió, prevista per a l'any 2018. L'Ajuntament de Salou i el Club Nautic van considerar oportú promoure la realització d'un estudi amb l'objecte que la DGPT

contemplés la viabilitat i la possibilitat de donar continuïtat a les instal·lacions actuals i preveure tot un seguit de millores per tal de resoldre la problemàtica actual del Port.

- El 20 de febrer de 2007, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques dicta el Decret 4112007 (DOGC núm. 4827, de 22.2.2007), pel qual s'aprova el Pla de Ports de Catalunya 2007-2015.

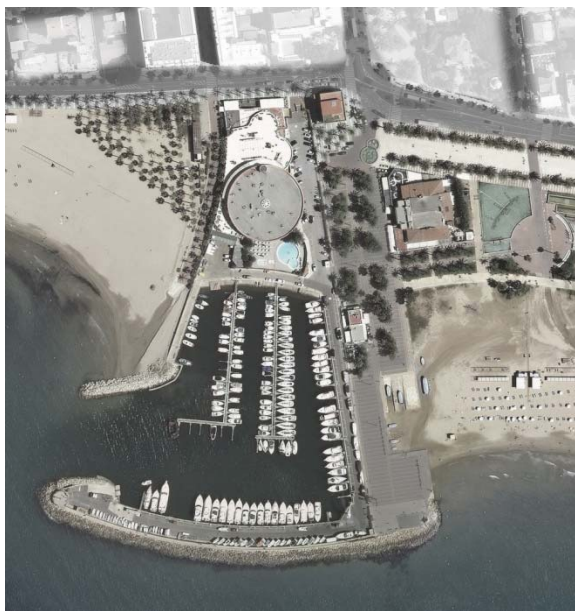
- Amb l'objectiu de començar a estudiar i delinear una estratègia de transformació estructurada de l'entorn del Port esportiu, el dia 27 de Juliol de 2015 des de la Regidoria de l'Àrea i Gestió del territori i en base a l'informe emès pels serveis Tècnics Municipals d'Arquitectura, va contractar el servei d'Assistència tècnica per a la realització del projecte d'adequació dels espais lliures del nou projecte del Port Esportiu de Salou, a la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC).

- L'Octubre 2017, l'Ajuntament de Salou contracta el servei de redacció del present document, **Pla Especial del Port Esportiu de Salou**, amb expedient 4899/2017, a la societat B2B Arquitectes, amb domicili professional a Avinguda Diagonal, 428,6B - 08037 Barcelona, amb NIF: B66471210, representada per Jordi Bellmunt Chiva, Professor de la UPC, i Agata Buscemi; col·legiats al Col·legit d'Arquitectes de Barcelona, respectivament amb numero 10501-5 i 66496-0.

Pel que fa el sector nàutic, al dia d'avui, el Port Esportiu de Salou i les seves instal·lacions s'estenen sobre una superfície de 45.580 m2, dels quals 29.611 m2 formen el mirall d'aigua.

Té 211 amarratges i compta amb una sèrie d'infraestructures de serveis:

- | | |
|--------------------------|---------------------------------------|
| - Vials i aparcaments | - Terrasses |
| - Àrees tècniques | - Serveis portuaris |
| - Creuers turístics | - Subministrament de carburants |
| - Pantalans i amarradors | - Zona d'oci, restauració i comercial |



1.2.2 Marc legal

PLA TERRITORIAL GENERAL DE CATALUNYA

D'acord amb la Llei d'aprovació 1/1995, "el Pla territorial general ha de ser el marc orientador de les accions que emprenguin els poders públics per a crear les condicions adequades per atreure l'activitat adequada als espais territorials idonis, entre ells el del Camp de Tarragona.

El Pla territorial general de Catalunya articula les propostes en tres línies d'actuació:

- la definició d'estratègies
- la definició del model territorial
- les directrius per a la formulació de plans.

En la línia de les estratègies, l'apartat sobre la qualitat de vida és el més rellevant ja que es detallen les actuacions que s'hauran d'emprendre en temes com els equipaments o el medi ambient en la línia de fomentar la qualitat de vida al territori.

PLA TERRITORIAL PARCIAL DEL CAMP DE TARRAGONA

El Pla territorial parcial del Camp de Tarragona, d'acord amb la Llei 23/1983, de 21 de novembre, de política territorial, i els objectius, les mesures i accions descrites al Catàleg del Paisatge del Camp de Tarragona, estableix com a objectiu el d'estructurar el continu urbà costaner per tal de bastir una ciutat equipada, equilibrada i de qualitat.

A l'Article 3.2 Finalitat de les determinacions, el pla detalla els següents objectius:

- a) Potenciar les polaritats urbanes que han de vertebrar el territori de Catalunya.
- f) Propiciar el desenvolupament urbà en les localitzacions de major aptitud i amb capacitats de prestació eficient dels serveis.
- h) Fomentar la misticitat d'usos dels teixits urbans.
- k) Potenciar l'ús eficient de les àrees urbanes per a disminuir les necessitats d'extensió.
- l) Proporcionar pautes per a una distribució espacial funcionalment adequada dels equipaments d'interès plurimunicipal.
- m) Evitar els possibles efectes negatius dels desenvolupaments urbans sobre el paisatge.

PLA DIRECTOR DEL SISTEMA COSTANER

El Pla director urbanístic del sistema costaner (PDSUC-1) constitueix figures de planejament urbanístic general amb l'abast que li atorga l'article 56 del Decret legislatiu 1/2010, de 3 d'agost de la Llei d'Urbanisme, modificat per la Llei 3/2012, de 22 de febrer (en endavant TRLUC) i el Reglament aprovat per Decret 305/2006, de 18 de juliol, pel qual s'aprova el Reglament de la Llei d'urbanisme (en endavant RLUC).

A l'Article 20 exposa:

CONDICIONS PER A LA TRANSFORMACIÓ URBANÍSTICA DEL SÒL COSTANER ESPECIAL, DEL SÒL URBANITZABLE DELIMITAT SENSE PLA PARCIAL VIGENT NO INCLÒS EN L'ARTICLE 7 D'AQUESTES NORMES I DEL SÒL URBANITZABLE NO DELIMITAT AMB PROGRAMA D'ACTUACIÓ URBANÍSTICA O PLA PARCIAL DE DELIMITACIÓ VIGENTS

1. A l'efecte del que estableix l'article 30 de la Llei de costes, es determina que l'amplada de la zona d'influència abastarà a més de la franja de 500 metres definida a l'article 4 d'aquestes Normes, la totalitat dels sectors de sòl costaner especial que sobrepassen la franja esmentada.
2. L'edificabilitat bruta dels sectors urbanitzables objecte de transformació situats a la zona d'influència, no podrà ser superior a la mitjana d'edificabilitat bruta assignada pel planejament general al conjunt del sòl urbanitzable delimitat en tot el municipi.
3. No es podrà reduir la zona de protecció de servitud de protecció de 100 metres, prevista per la legislació aplicable en matèria de costes, la qual resta subjecta a les determinacions establertes per la legislació esmentada.

4. Els espais lliures públics, bé siguin sistemes urbanístic generals o locals, s'han d'emplaçar de manera més propera possible a la vora del mar o bé configurant franges de protecció dels cursos fluvials que travessin el sector, o bé incloent les masses forestals més rellevants del sector, amb el doble objectiu de reforçar la protecció i l'accés públic del front costaner i preservar la connexió natural en el sentit mar muntanya.

En el cas que el front estigui ocupat per sòl urbà es podrà considerar la ubicació dels sistemes urbanístics del sector en altres posicions de les descrites, amb l'objectiu d'assegurar la continuïtat i coherència del sistema d'espais oberts. En tot cas, caldrà garantir la funcionalitat i racionalitat urbanístiques.

5. El planejament derivat que desenvolupi els sectors haurà de garantir, a través de l'oportú estudi paisatgístic, que les edificacions admissibles, destinades a qualsevol ús, s'ajustin a una tipologia adequada al paisatge natural i urbà on s'insereixin i evitin la formació de pantalles arquitectòniques i acumulacions de volums.

6. L'ordenació del planejament derivat d'aquests sectors haurà de preveure reserves suficients de terrenys per garantir l'accés al mar i per a aparcaments.

7. D'acord amb el que prescriuen els articles 24 i 25* de la Llei de costes i l'article 48 del Reglament que la desplega, a la zona de servitud de protecció no s'hi admet cap nova edificació, llevat de les instal·lacions i activitats que, per la seva naturalesa, no puguin tenir cap altre ubicació o bé prestin serveis necessaris o convenients per a l'ús del domini públic marítim.

* Art. 25 Lley de Costes: 2. Con carácter ordinario, solo se permitirán en esta zona, las obras, instalaciones y actividades que, por su naturaleza, no puedan tener otra ubicación, como los establecimientos de cultivo marino o las salinas marítimas, o aquellos que presten servicios necesarios o convenientes para el uso del dominio público marítimo-terrestre, así como las instalaciones deportivas descubiertas. En todo caso, la ejecución de terraplenes, desmontes o tala de árboles deberán cumplir las condiciones

Tenint en compte lo anteriorment descrit, l'objecte del present document es la definició d'una proposta d'ordenació de la zona portuària i del Pla Especial del Port Esportiu per a poder així preveure a llarg termini les dinàmiques de transformació i desenvolupament del Sistema Marítim Portuari-Costaner i del Port Esportiu de Salou en el seu conjunt, tenint en compte el Sistema d'Equipaments Comunitari Esportius i d'Espai Lliure públic, d'acord amb les previsions del Pla de Ports de Catalunya; amés, el Pla Especial del Port Esportiu pretén establir, d'acord amb el disposat a la LLEI 5/1998, DE 17 D'ABRIL, DE PORTS DE CATALUNYA, i el Reglament que la desenvolupa D258/2003, de 21 d'octubre, Reglament de desenvolupament de la Llei 5/1998, de 17 d'abril, de Ports de Catalunya les normes necessàries per a l'ordenament urbanístic del mateix.

D'acord amb el que disposa l'article 37.6 de dita llei, el Pla Especial ha d'incloure, com a determinacions, les mesures i les previsions necessàries per a garantir el funcionament eficaç de la zona de servei portuària, el seu desenvolupament futur, coherentment amb les dinàmiques de transformació del sistema urbà, la seva connexió amb la xarxa de transports terrestres i la cobertura adequada de la demanda de serveis portuaris i mediambientals.

De la mateixa forma, la Proposta d'Ordenació de la zona portuària i el Pla Especial tenen com a base les determinacions establertes en el Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Salou que (segons el text refós de setembre de 2003), en l'article 109 qualifica la zona portuària amb la clau 7, distingint el sol com a 7 Port (portuari) i 7 Co (costaner); la zona del sector nautic és qualificada com a equipament comunitari en l'article 122 amb la clau 9, distingint-lo com a 9Es (esportiu); a més, existeix un àmbit qualificat coma espai lliure públic amb la clau 8.

L'àmbit del Pla Especial es correspon a l'àmbit portuari (v. Plànol L05.2).

A l'article 127, en la zona qualificada com a equipament, defineix que *el Pla d'ordenació urbanística municipal assigna dins del sol urbà els usos del sistema d'equipaments i que s'admetran com a usos complementaris de l'ús principal, quan sigui necessari per l'adequat funcionament de l'equipament, els usos de bar, restauració, comercial i habitatge del conserge.*

Pel que respecta a les condicions d'edificació dels equipaments, a l'article 128, defineix les condicions d'edificació de la manera següent:

1. En les àrees qualificades d'equipament comunitari quan la titularitat sigui pública, tant l'edificació com els seus elements complementaris s'ajustaran a les necessitats funcionals i de projecte del propi equipament, al paisatge i a la organització general del teixit urbà on se situï.

2. Pera la resta de situacions s'hauran d'aplicar els paràmetres de la zona en la qual se situa l'equipament.

3. Pel que fa als equipaments privats, l'edificació es regularà en funció dels usos, amb les següents intensitats màximes:

a) Equipament religiós: 1,00 m²t/m²s

b) Equipament cultural: 1,00 m²t/m²s

e) Equipament docent: 1,00 m²t/m²s

d) Equipament esportiu: 0,30 m²t/m²s

e) Equipament sanitari- assistencial: 1,00 m²t 1 m²s

f) Altres: 1,00 m²t/m²s

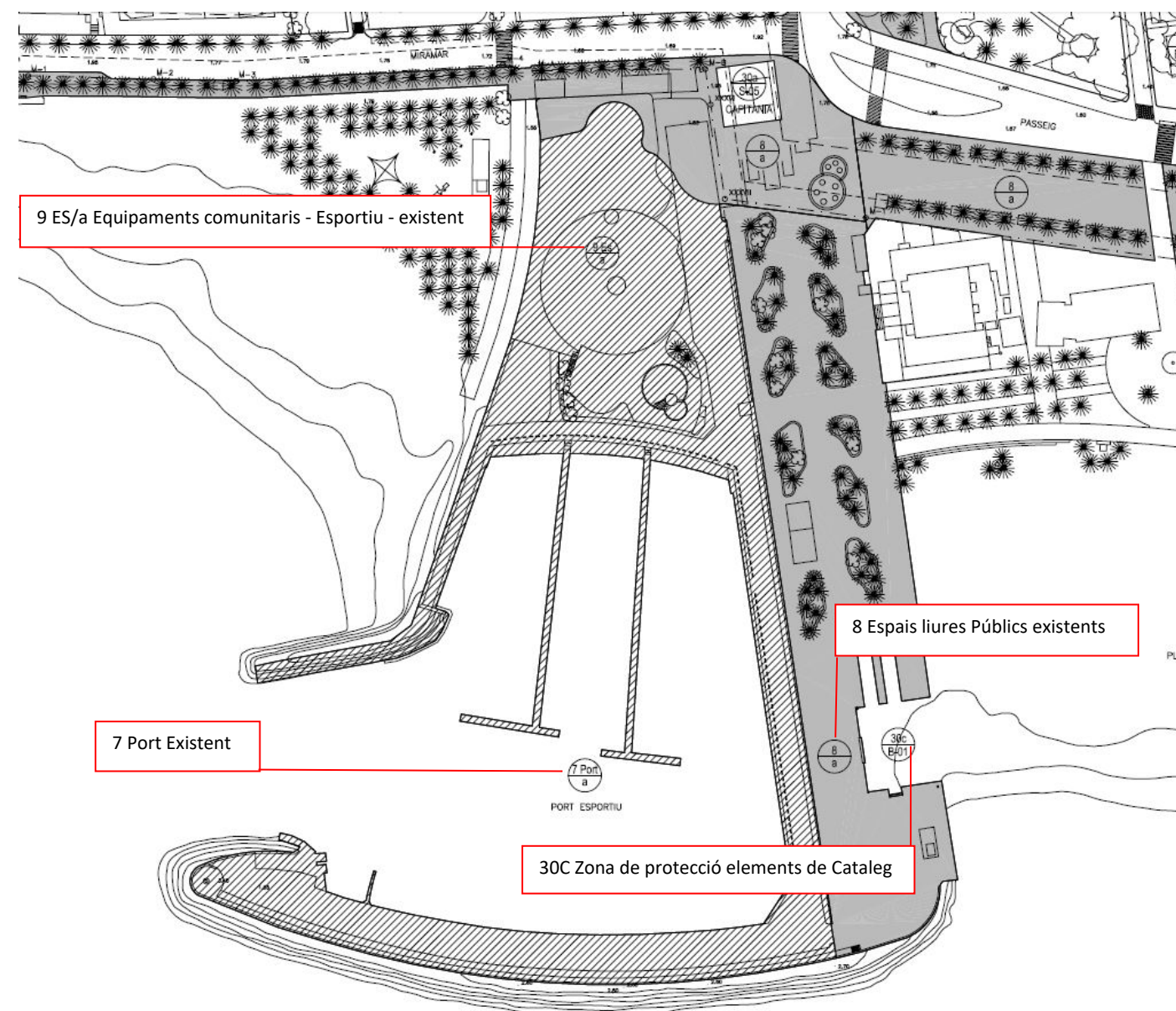
PLA ESPECIAL DE L'EQUIPAMENT COMERCIAL I DE L'ACTIVITAT DE SERVEIS DE SALOU

La Comissió Territorial d'Urbanisme de Tarragona, en la sessió de 9 de juny de 2011, va aprovar definitivament el Pla Especial de l'Equipament comercial i de l'activitat de serveis, al terme municipal de Salou; successivament modificat en sessió 16 de desembre de 2104. Al Pla es proposa una regulació que respon, en primer lloc, a la necessitat de precisar usos de comerç d'oficines diversificats, i per altra banda a la voluntat de resoldre les disfuncions en la qualitat de l'entorn urbà als principals eixos de Salou.

Doncs coherentment amb els objectius establerts en aquest pla, el present document pretén dinamitzar l'entorn de la zona portuària i crear un pol d'atracció turística, comercial i de serveis, sense oblidar la millora de la qualitat del paisatge i de l'entorn urbà.

Pla d'Ordenació Municipal

El Pla d'Ordenació Municipal actualment vigent, aprovat en data 1/10/2003, qualifica l'àmbit d'estudi, en sòl urbà de la següent manera:



1.2.3 Diagnosi del medi en l'àmbit del Pla Especial

Així com descrit anteriorment, el Pla Territorial Parcial del Camp de Tarragona estableix com a objectiu el d'estructurar el continu urbà costaner i potenciar les polaritats urbanes i propiciar el desenvolupament urbà en les localitzacions de major aptitud i amb capacitats de prestació eficient de serveis.

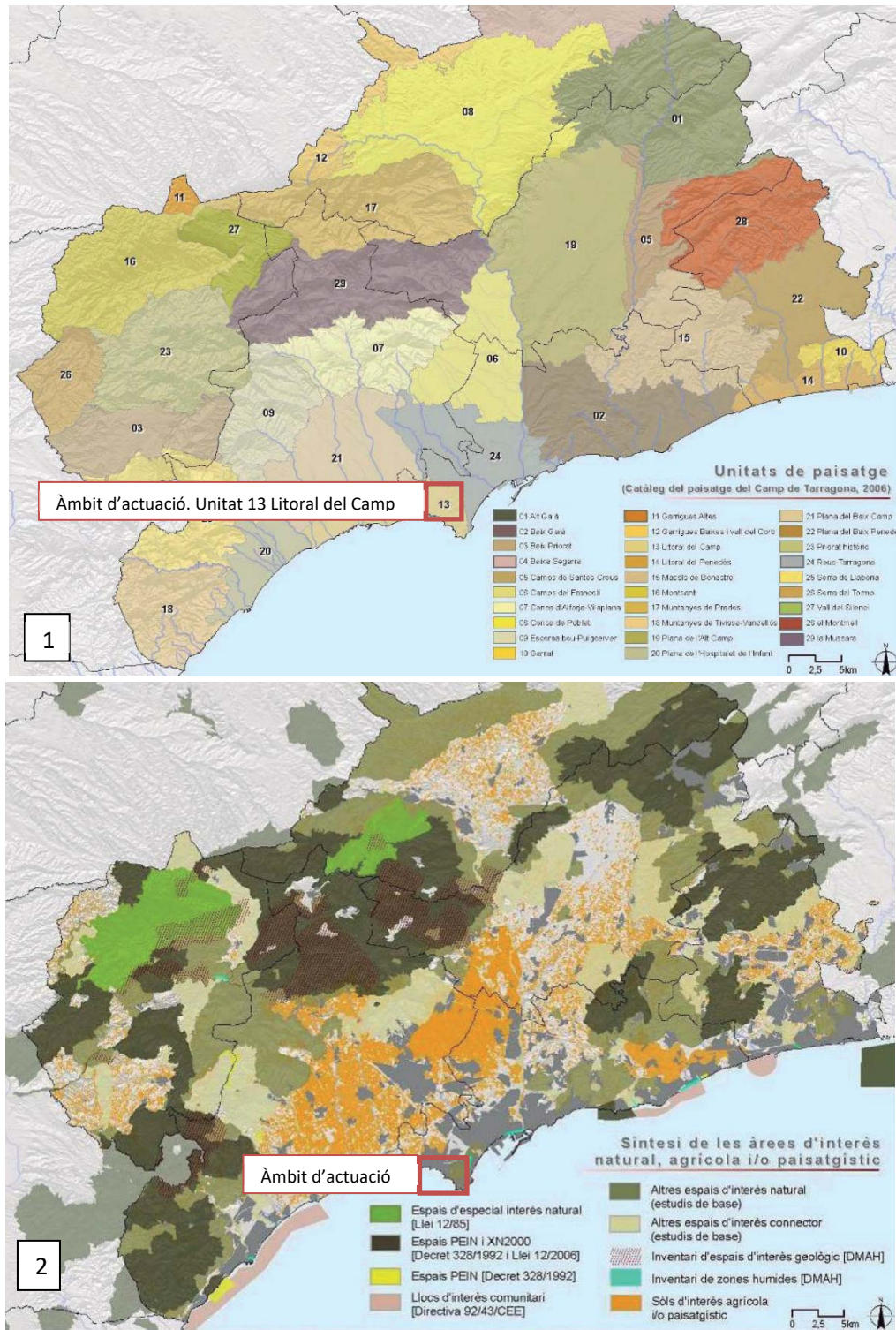
Seguint les directrius del Pla, cap a un model que cerca l'optimització i l'ús racional del sòl, les pautes de l'informe d'avaluació ambiental del mateix Pla, i els objectius de l'Ajuntament a llarg termini, la proposta d'ordenació, com a referent annex es desenvolupa tenint en compte que:

1. El paisatge litoral, fortament alterat per l'impacte que activitats diverses com la restauració, els aparcaments, les activitats nàutiques, etc. exerceixen sobre el mateix, necessitarà una renovada estratègia de transformació mirada a la recuperació d'un cert grau de naturalitat versus la reducció de les activitats actualment existents.

Les actuacions proposades per tant formulen estratègies i actuacions per recuperar, renovar i potenciar la qualitat paisatgística en l'entorn, amb l'objectiu de millorar-ne la gestió i planificació, oferint així uns espais multifuncionals, més atractius i diferenciats.

1.2.4 Medi Físic

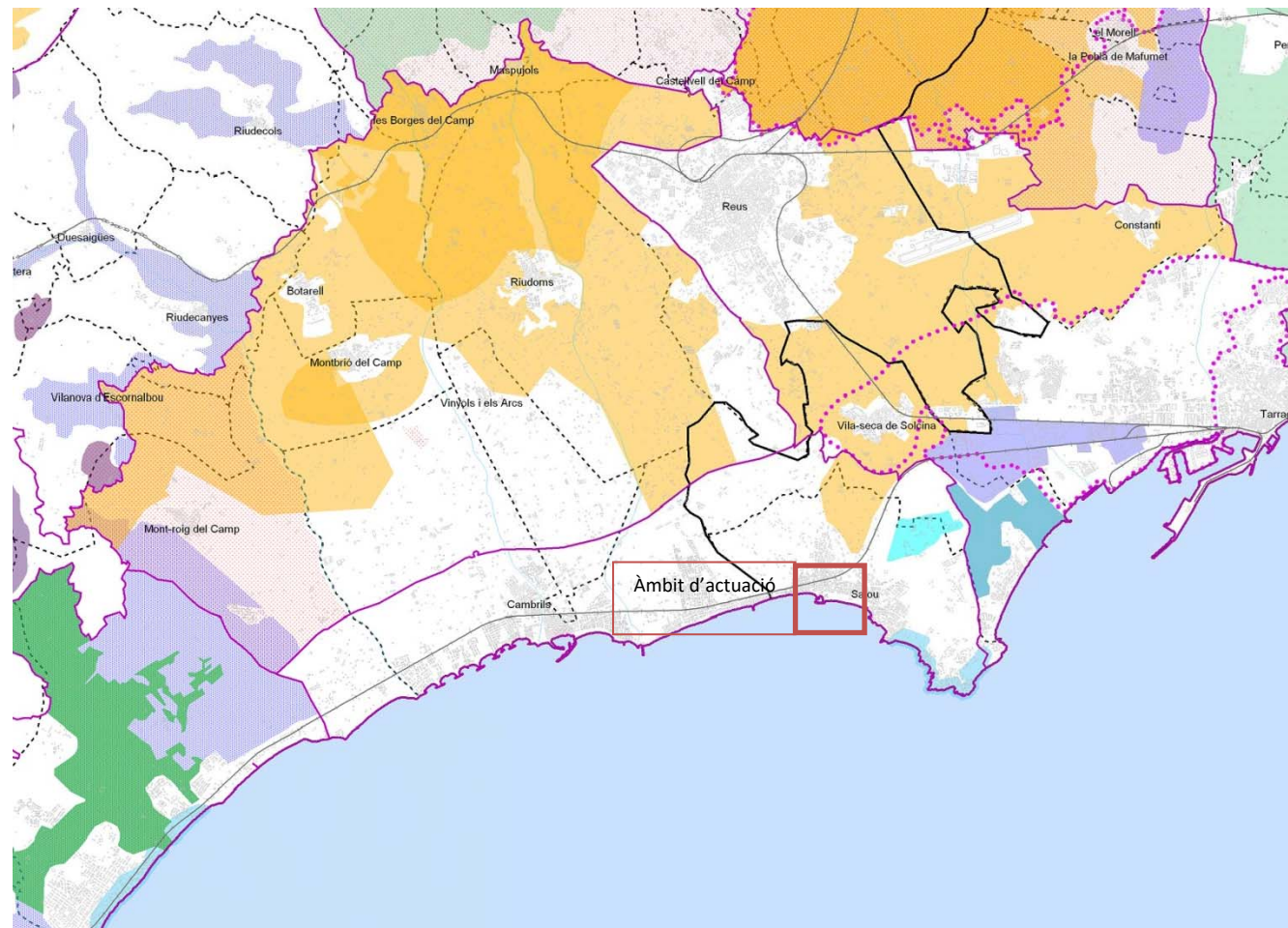
El Catàleg del Paisatge del Camp de Tarragona creat per la Llei 8/2005, de 8 de juny, de protecció, gestió i ordenació del paisatge de Catalunya, descriu la unitat de paisatge del Litoral del Camp (13), on es troba l'àmbit d'actuació, com una franja on la concentració demogràfica accentua les pressions sobre una part molt reduïda del territori.



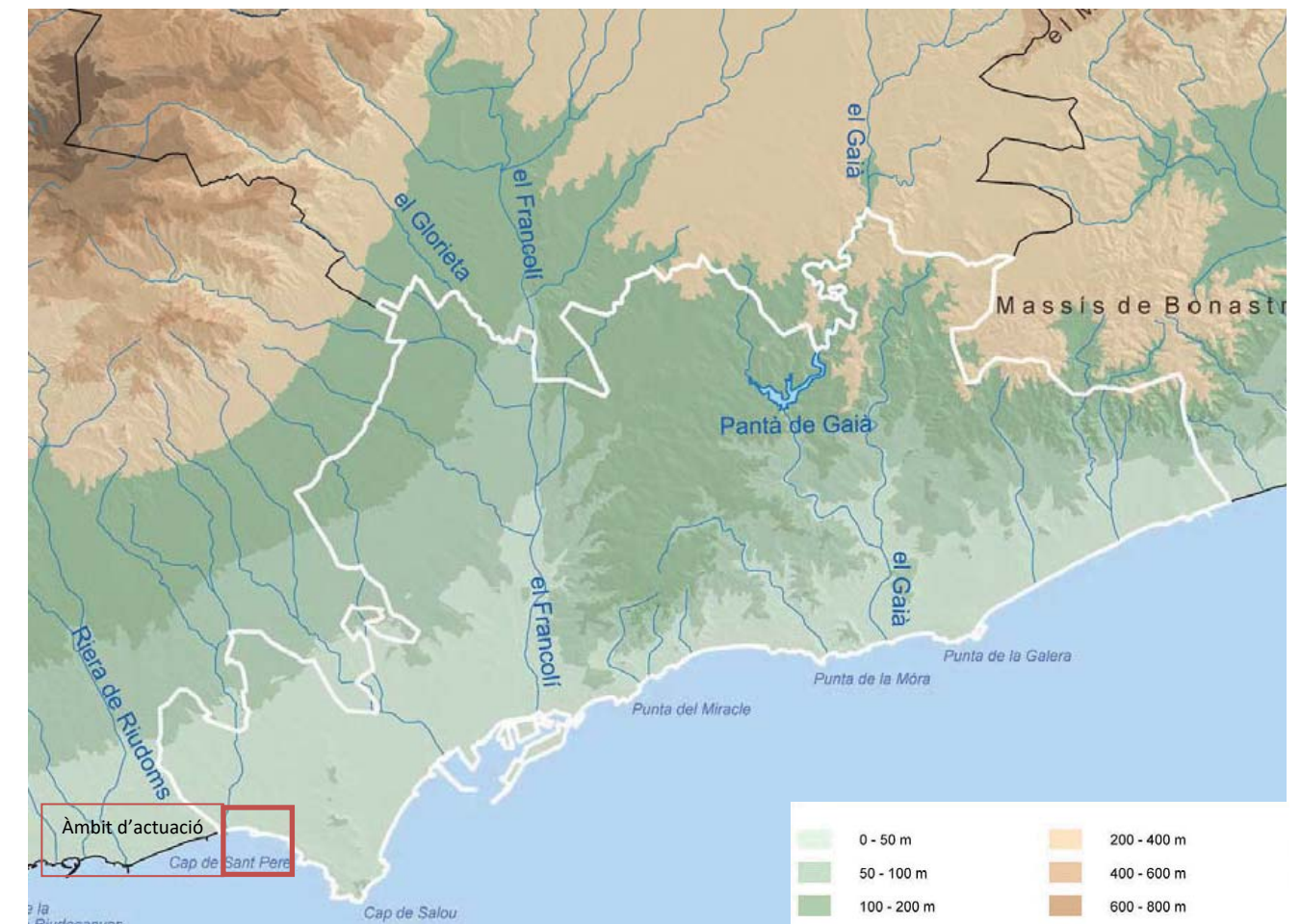
Font: Catàleg Paisatge Camp de Tarragona.

1. Unitats paisatgístiques. 2. Zones naturals i espais de tractament per a la millora del medi ambient

En les darreres dècades aquesta zona amb altres del Camp de Tarragona, ha experimentat uns creixements urbans i infraestructurals molt importants, que han anat ocupant els espais naturals en primera i segona línia de mar. A primera línia de costa el paisatge està afectat per la progressiva fragmentació dels diferents habitats, cosa que empitjora la connectivitat biològica, fins al punt que certs habitats han arribat a desaparèixer. L'àmbit d'estudi de fet, no és qualificat com a una zona de valor paisatgístic.



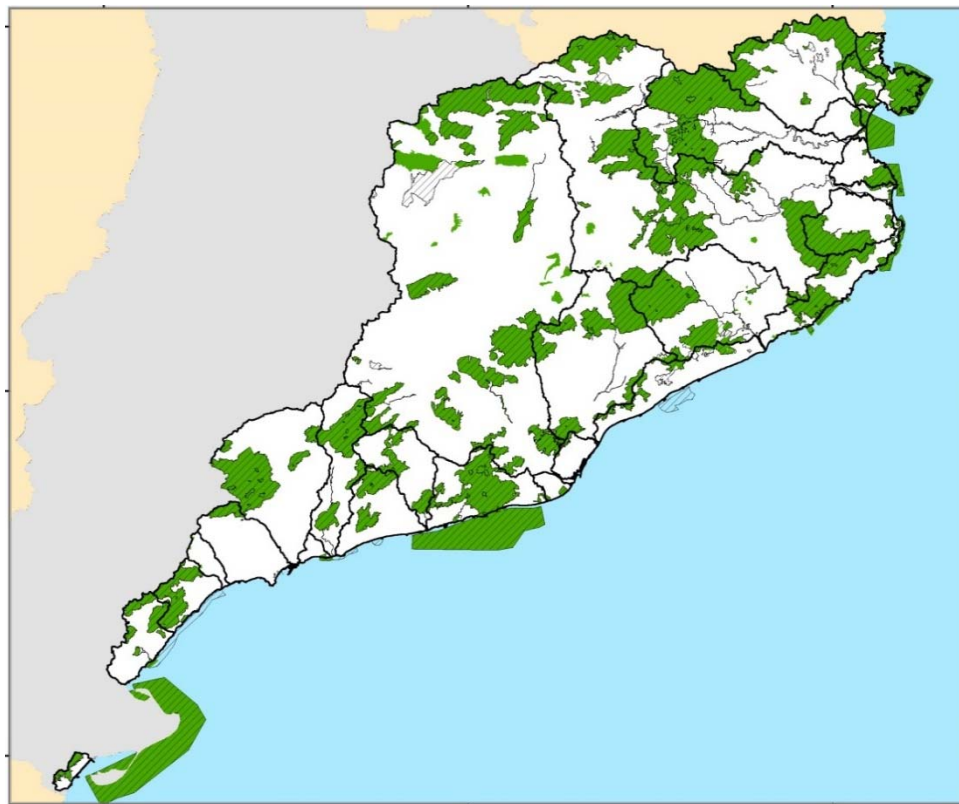
Geogràficament, el tram de franja litoral objecte d'estudi, es caracteritza per ser molt rectilínia i amb pendents suaus. L'àmbit del Pla Especial correspon a una zona de 4,5 hectàrees i la seva topografia és molt planera en sentit descendent Nord-Sud cap a la platja, passant en les zones urbanitzades de la cota +1.80 a la +1.40 m.



Font: Catàleg Paisatge Camp de Tarragona. Medi Tarragonès

L'àmbit objecte del present Pla Especial, es troba inclòs dins de l'àmbit de sòl urbanitzable i està situat a l'entorn del sòl urbà consolidat delimitat en sentit oest est pel Passeig de Miramar, seguint pel Passeig de Jaume I, i en sentit nord-sud pel Carrer Joan Miarnau Ciurana i el Carrer de Mestral.

L'àmbit no té cap afectació en quant a risc d'inundacions o incendis, ni es reconeix com a paisatge d'especial atenció o interès paisatgístic.



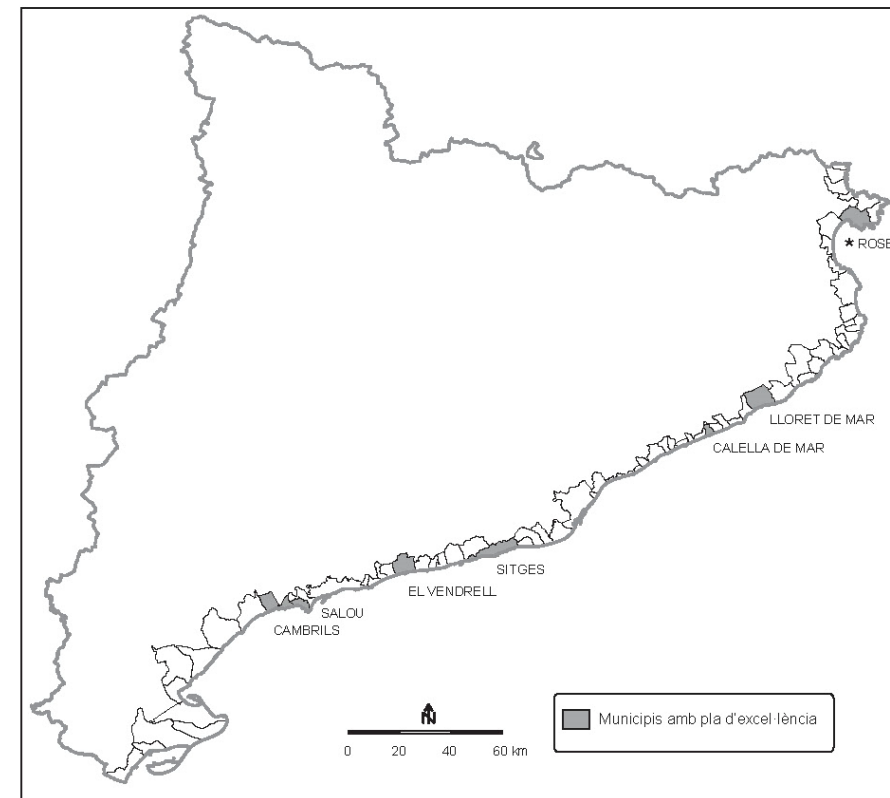
Font: Catàleg Paisatge Camp de Tarragona. Medi Tarragonès

1.2.5 Medi Socioeconòmic

Al voltant de Tarragona, el conjunt urbà de Vila-seca, Salou i les viles del marge dret del Francolí representa quasi un 90% de la població comarcal, registrant saldos migratoris positius molt elevats els darrers anys. Aquest saldos positius estan relacionats amb l'atracció que fa el sector turístic sobre treballadors/es forans i també, amb la rebuda de població d'altres llocs que converteixen les residències secundàries en principals.

Cal amés destacar que una de les principals característiques del municipi és la seva privilegiada situació en un punt estratègic de la Mediterrània, on el turisme constitueix des dels anys seixanta la seva més gran riquesa. Salou de fet està inclòs al Pla d'excel·lència de municipis turístics del litoral català.

En aquest sentí l'àmbit d'estudi es una zona estratègica de serveis de caràcter públic i turístic on es necessita incrementar i reforçar el potencial socioeconòmic definint unes actuacions sostenibles i de qualitat.



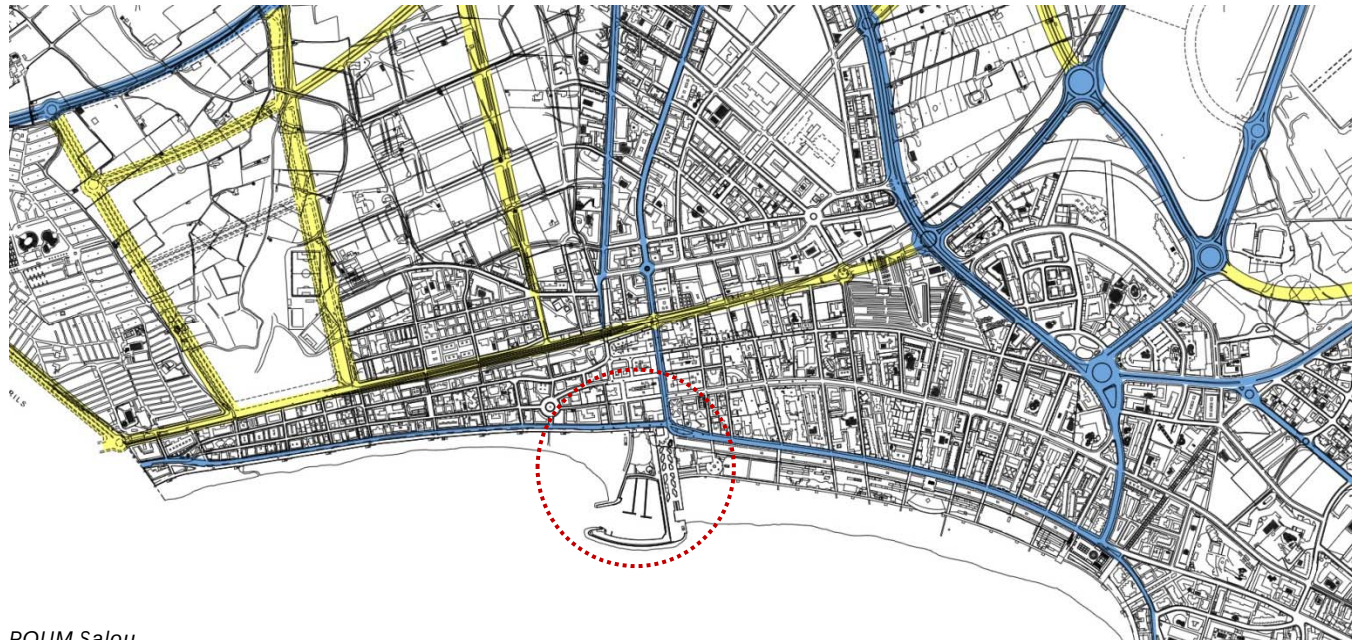
Font: Innovatur, Proyecto: CSO2008-01699/GEORG

1.2.6 Descripció i anàlisi de l'estat actual

L'àmbit del Pla Especial es pot subdividir en diferents sectors que son objecte d'intervenció de la present proposta d'ordenació:

1. Sector Nàutic

El Sector Nàutic està situat al Passeig de Miramar, entre el Carrer de Barcelona i el Carrer de Joan Miró.



POUM Salou

Juntament amb dues altres edificacions, representa el final del Passeig de Jaume I al seu límit oest. Considerant el caràcter urbà d'àmplia avinguda d'aquest àmbit, el Sector Nàutic suposa un obstacle en la continuïtat del Passeig cap la Platja de Ponent. La relació funcional en sentit nord-sud entre l'edifici i el port esportiu impedeix la continuïtat de l'espai públic al llarg del sistema litoral.

L'àmbit del Sector Nàutic, amb accés des del Passeig de Jaume I, es divideix en dues zones:

A· L'edifici on es troben l'àrea administrativa i els espais per activitats, un bar amb terrassa i piscina i un 'àrea d'aparcament d'ús exclusiu dels usuaris de l'edifici; un restaurant i locals comercials a servei del públic.

B· El port esportiu, on a més de les embarcacions privades estan ubicats: el moll de charters, el moll de pescadors, i una zona d'aparcament tancat, a servei de les embarcacions.



Aquestes zones queden separades per un carrer interior que discorre d'est a oest, d'aproximadament 6 m d'amplada, que connecta el final del Passeig Jaume I amb la Platja de Ponent. Actualment forma part del recinte tancat del sector nautic, encara que s'obre al públic puntualment.



Límit de l'àmbit de l'edificació del sector nàutic amb la zona d'embarcacions.

2. Passeig Jaume I i façana nord del Sector Nàutic

La façana Nord del Sector Nàutic (Passeig de Miramar) ha sofert en el temps una progressiva transformació que ha donat lloc a uns pavellons destinats al comerç i a la restauració. Aquests, envaeixen part del passeig, reduint la seva amplada en sentit nord-sud.



3. Carrer de Joan Miró i passeig a la vora de la mar

El Carrer de Joan Miró discorre des de l'interior del teixit urbà fins a la Platja de Ponent, definint la façana oest del Sector Nàutic i dibuixant un eix que arriba fins a l'espigó del moll de pescadors. El tram sud del carrer parteix del Passeig de Miramar i descendeix 50 cm d' alçada quan s'endinsa a la platja, funcionant com a element de canalització de les aigües pluvials provinents de la zona urbana.

És a més el punt d'accés de servei al Sector Nàutic.

A la platja el pas dels banyants es realitza de forma desordenada al no existir una zona de pas clara.



Continuïtat del Carrer de Joan Miró a partir del teixit urbà de Salou fins a la platja

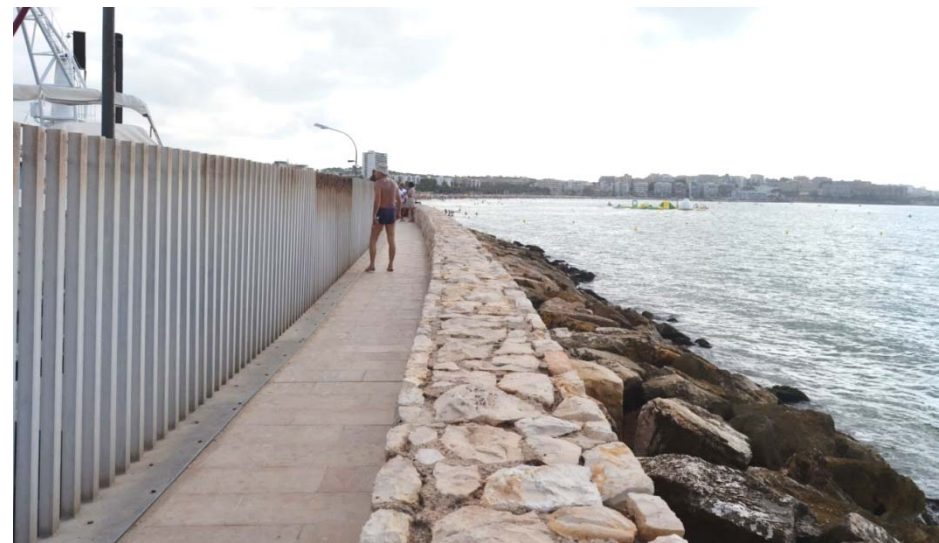


El Carrer Joan Miró en el tram entre la platja de Ponent i el Sector Nàutic

4. Passeig del Dic d'Abric i moll de Charters

Al final del Passeig de l'espigó del Moll, s'inicia un recorregut sobre el mar, de 200 m de longitud, que arriba fins al far. La secció transitable d'aquest recorregut, límit del Sector Nàutic amb el mar, és de 1,20 d'amplada. Aquesta amplada resulta insuficient per la quantitat de gent que hi circula en ambdós sentits. Com s'aprecia a la imatge, una tanca metàl·lica formalitza i protegeix el límit amb el sector nàutic, mentre que a la banda mar, la protecció és un mur de pedra sobre l'escullera. El final d'aquest recorregut, on s'ubica el far, constitueix un veritable mirador cap al Port Esportiu i cap a la Platja de Ponent.

Actualment, la parada de Charters està situada propera a aquest recorregut, a l'interior del port. La seva situació resulta confusa tan pel recorregut que han de fer els usuaris, com per les condicions d'espera d'aquests, que acaben acumulant-se sota la coberta de la benzinera.



El recorregut fins al far



Vista des del mirador del dic d'abric cap a la Platja de Ponent

1.2.7 Àmbits del Pla Especial

L'àmbit on es desenvolupa el Pla Especial és el del Sistema Marítim Portuari de Port Salou juntament amb el Sistema d'Equipament Comunitari Esportiu i Espai Lliure públic annexos (V. Plànols L5.2 L06.2). A continuació es detallen les superfícies dels diferents àmbits d'actuació del Port Esportiu

A l'estat actual les superfícies de concessió queden resumides en el següent quadre:

E S T A T A C T U A L

ÀMBIT DE CONCESSIÓ DEL PORT ESPORTIU	45.580 m2
ÀMBIT CONCESSIÓ ESTATAL 1968	32.712 m2
ÀMBIT CONCESSIÓ DEMANIAL EDIFICI SOCIAL 1973 (A DINS ÀMBIT CONC. ESTATAL 1968).....	6.654 m2
ÀMBIT CONCESSIÓ TRASPASSADA	45.580 m2
1.1 ÀMBIT PORTUARI	45.479 m2
1.2 ÀMBIT ACTUAL CONCESSIÓ DEL PORT ESPORTIU	45.580 m2
SUPERFICIE TERRA ESTAT ACTUAL	15.969 m2
SUPERFICIE AIGUA ESTAT ACTUAL	29.611 m2

A la proposta del Pla Especial del Port esportiu s'identifiquens els àmbits del port de la següent manera:

PLA ESPECIAL

1. ÀMBIT DEL PLA ESPECIAL PORT ESPORTIU	45.479 m2
SUPERFICIE TERRA	25.766 m2
SUPERFICIE AIGUA	19.713 m2
ÀMBITS DEL PORT ESPORTIU	
ÀMBIT SECTOR NÀUTIC	4.859 m2
ÀMBIT ÀREA COMERCIAL	2.256 m2

1.2.8 Marc jurídic del Pla Especial

Els articles 36 i 37 de la Llei de Ports de Catalunya estableixen que els instruments de planejament general del municipi han de qualificar la zona de servei dels ports existents, com a sistema general portuari, el qual s'ha de desenvolupar mitjançant un Pla Especial que poden redactar, amb acord previ, l'Administració Portuària o la Corporació Municipal. Així com l'article 56 del Reglament de desenvolupament de la Llei de ports.

El present Pla Especial del Port Esportiu de Salou es redacta d'acord amb el que disposa la Llei 5/1998 de 17 d'abril, de Ports de Catalunya; el Decret 258/2003, de 21 d'octubre, d'aprovació del Reglament de desenvolupament de la Llei 5/1998 de Ports de Catalunya; el Pla de Ports de Catalunya, aprovat el 20 de febrer de 2007, 2005 - Decret 1/2005, de 26 de juliol, Text refós de la Llei d'urbanisme. (Llei 2/2002 + Llei 10/2004); Decret 305/2006, de 18 de juliol. Reglament de la Llei d'urbanisme; Decret Llei 1/2007, de 16 d'octubre: Mesures urgents en matèria urbanística (adaptació Llei estatal 8/2007, de 28 maig, del sòl); Reial decret legislatiu 2/2008, de 20 juny, Text refós de la Llei estatal del sòl; Decret legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, Text refós de la Llei d'urbanisme; Llei 3/2012, de 22 de febrer, Modificació del Text refós de la Llei d'urbanisme; Decret 1/2010, de 3 d'agost, Incorpora les modificacions de la Llei 3/2012, de 22 de febrer; Llei 8/2013, de 26 de juny, Rehabilitació, regeneració i renovació urbana (estatal); Decret 64/2014, de 13 de maig de 2014, Reglament sobre protecció de la legalitat urbanística; així com per les Normes Urbanístiques del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Salou.

Pel que concerní les condicions i normes dels diferents elements i àmbits portuaris, es farà referència a allò disposat en el "Reglament d'Explotació, Gestió i Policia del Port Esportiu de Salou" presentat al Servei de Ports de la Direcció General de Ports i Transports de la Generalitat de Catalunya el 30 de setembre de 2002.

1.2.9 Estat actual : ordenació, usos i urbanització

L'àmbit del Pla Especial del Port esportiu de Salou té una superfície de 45.479 m2. Aquesta superfície està subdividida en la zona d'aigua i la zona de terra, que es destinen a diferents usos.

L'ordenació del Port Esportiu es desenvolupa en una plataforma amb lleugera pendent cap a l'aigua. Dos molls adossats als dics d'abric configuren el perímetre exterior del port i una dàrsena esportiva.

En l'esta actual l'ordenació dels usos i de les activitats al Port esportiu és la següent:

SITUACIÓ ACTUAL		
TRAMA	USOS	SUPERFÍCIE (m2)
ZONA DE TERRA		25 323
	1.1 Xarxa viària	11 914
	1.2 Aparcaments (110 plazas)	1 340
	2 Costaner	3 572
	3 Zona verda	1 167
	4 Àrees tècniques	2 274
	5 Serveis portuari Club Nàutic A	2 689
	5.1 Serveis portuari Club Nàutic B	1 197
	5.2 Serveis portuari Club Nàutic C	198
	6 Subministrament carburants	26
	7 Creuers	10
	8 Pantalans	696
	9 Concessió Terramar	240
ZONA D'AIGUA		20 156
	Amarradors (207)	7 581
	Aigua lliure	12 575
TOTAL		45 479

Els usos i activitats establerts actualment, pels quals el Pla delinea una estratègia de transformació són :

- Vials i aparcaments
- Espais lliures
- Àrees tècniques: escar, marina seca, escola de vela
- Serveis portuaris: edifici nàutic, control accés, punt net
- Serveis de platja: lavabos, creu roja, pavelló de la base nàutica
- Punt de subministrament de carburants

- Pantalans i amarradors

- Parada dels creuers turístics

En el Pla s'incorporen nous usos, es reubiquen activitats existents i es preveuen actuacions de millora de l'entorn de l'àmbit segons els objectius ja definits al Projecte d'adequació dels espais lliures del nou port esportiu de Salou i altres consensuats amb l'Ajuntament:

NOUS USOS I ACTIVITATS

- 1. Àrea comercial
- 2. Nou aparcament soterrani sector nàutic

REUBICACIÓ USOS I ACTIVITATS EXISTENTS

- 1. Reubicació del moll de xàrters
- 2. Reubicació dels serveis de la Platja de Ponent (Serveis homes i dones, Creu Roja)
- 3. Reestructuració de l'edifici existent del Sector Nàutic

MILLORA DE L'ENTORN

- 1. Plaça del Passeig Voramar
- 2. Remodelació del Passeig de l'Espigó del Moll
- 3. Nou Passeig de Voramar
- 4. Remodelació del Passeig del Dic d'Abric

1.2.10 Activitat esportiva i proposta Pla especial

Aquest Pla Especial s'adequa al Pla de Ports de Catalunya 2007-2015, previst per la Llei 5/1998, de 17 d'abril, de Ports de Catalunya. El Pla de Ports contempla la situació actual i les previsions d'evolució dels sectors nàutic-esportiu, pesquer i comercial, de l'oferta d'amarradors per a un ús esportiu, avaluant els dèficits actuals i l'evolució de les seves necessitats futures per trams de costa, i de les instal·lacions portuàries d'acord amb la utilització efectiva del litoral, tant per la qualitat del mateix com per la població efectiva d'estiu, que dona el màxim d'utilització dels vaixells.

El Port de Salou compta actualment amb un total de 211 amarradors amb les següents característiques:

DITRIBUCIÓ ACTUAL FLOTA PORT DE SALOU							
TIPUS	ESLORA	MÀNEGA	SUP.UNIT	NUM	%	SUP.TOTAL	%
I	6.0	2.50	15.00	38	18.0%	570.00	8.4%
II	7.0	2.70	18.90	41	19.4%	774.90	11.5%
III	8.0	3.00	24.00	38	18.0%	912.00	13.5%
IV	9.3	3.50	32.55	7	3.3%	227.85	3.4%
V	10.0	3.50	35.00	23	10.9%	805.00	11.9%
VI	10.3	3.50	36.05	7	3.3%	252.35	3.7%
VII	11.0	3.50	38.50	15	7.1%	577.50	8.5%
VIII	12.0	4.00	48.00	23	10.9%	1104.00	16.3%
IX	14.0	4.30	60.20	5	2.4%	301.00	4.5%
X	15.0	4.50	67.50	0	0.0%	0.00	0.0%
XI	16.0	4.50	72.00	7	3.3%	504.00	7.5%
XII	18.0	5.00	90.00	3	1.4%	270.00	4.0%
XIII	20.0	5.50	110.00	3	1.4%	330.00	4.9%
XIV	23.5	5.50	129.25	1	0.5%	129.25	1.9%
TOTAL				211	100.00%	6757.85	100.00%

Per donar servei a les activitats existents i a les noves previstes a l'àmbit la proposta preveu la reubicació i/o millora de la funcionalitat de les següents àrees:

- 1. Àrees tècniques.
- 2. Serveis portuaris.
- 3. Subministrament de carburants.
- 4. Amarradors.
- 5. Pantalans.
- 6. Àrees d'aparcament

El Pla recull els objectius descrits al Pla de Ports de Catalunya, alguns del quals es detallen a continuació:

Objectius a assolir en el sector portuari

Entre els objectius a assolir pels ports de Catalunya, n'hi ha una sèrie que són d'aplicació tant a ports pesquers, com esportius i comercials. Aquests objectius comuns es divideixen en tres grans grups: de millora de la funcionalitat dels ports, de millora de la integració port -ciutat i d'altres encaminats a aconseguir uns ports sostenibles des del punt de vista mediambiental.

• En quant a la funcionalitat dels ports, els objectius a assolir són els següents:

- Millora de la funcionalitat bàsica del port
- Protecció dels espais portuaris. Cal augmentar la seguretat, en especial en les terminals de passatgers. A nivell general seria recomanable incrementar la seguretat amb més vigilància i control d'accessos.
- Portar a terme un correcte manteniment de les instal·lacions portuàries.

• Integració port-ciutat

- Millora de l'aprofitament dels espais de connexió del port amb la ciutat, usos complementaris i accessibilitat dels vianants.
- Impulsar la redacció i aprovació dels plans especials dels ports com a instrument de planificació i desenvolupament de les zones de servei dels ports.
- Involucrar als municipis en la creació de marines seques o d'instal·lacions lleugeres com a solució per a un desenvolupament portuari sostenible.

• Sostenibilitat i millora ambiental

- Eliminar la contaminació lumínica que generen els ports.
- Instal·lació de punts verds de recollida selectiva de residus.

• Fomentar activitats d'educació ambiental dels usuaris dels ports.

Els objectius establerts específicament pel sector esportiu per al període de vigència del Pla de Ports (2007-2015) són els que es presenten a continuació:

- Desenvolupar una xarxa de ports i instal·lacions nàutiques atenent a la demanda existent i evitant una disposició anàrquica de les instal·lacions tot garantint una eficaç protecció del medi ambient.
- Potenciació de les instal·lacions de temporada i les d'hivernada.
- Millora de la qualitat del serveis nàutic-esportius.
- Fomentar la pràctica popular de la nàutica.
- Professionalitzar la gestió dels ports i dàrsenes esportives.

Les actuacions i el corresponenet horitzó temporal per realitzar-les queden doncs recollides en la següent taula:

ÀMBIT PLA ESPECIAL	PROBLEMA DETECTAT	ACTUACIONS PROPOSADES	HORIZÓ TEMPORAL
SECTOR NÀUTIC	1. Problemes d'operativitat per a la mobilitat de servei	1. Disseny d'un nou recorregut de servei	2023
	2. Falta de places de pàrquing	2. Proposta pàrquing soterrani	2024
	3. Falta de racionalització dels espais pels socis i pel públic	3. Proposta nous espais del sector	2024
	4. Problemes d'operativitat dels creuers turístics	4. Reubicació del moll de charters	2023
ÀREA COMERCIAL	Insuficient oferta d'espais d'activitat comercial	Proposta d'una nova àrea comercial	2024
PLAÇA DEL PASSEIG VORAMAR	Insuficient aprofitament dels espais de connexió del port amb la ciutat, usos complementaris i accessibilitat dels vianants	Disseny de la Plaça del Passeig Voramar	2025

PROPOSTA PLA ESPECIAL DEL PORT ESPORTIU DE SALOU

1. ÀMBIT DEL PLA ESPECIAL PORT ESPORTIU		45.479 m2
SUPERFICIE TERRA		25.766 m2
SUPERFICIE AIGUA		19.713 m2
ÀMBITS DEL PORT ESPORTIU		
ÀMBIT SECTOR NÀUTIC		4.859 m2
ÀMBIT ÀREA COMERCIAL		2.256 m2

En la proposta, l'ordenació dels usos i de les activitats al Port Esportiu és la següent (v. L06.3 – L06.4):

PROPOSTA		
TRAMA	USOS	SUPERFÍCIE (m2)
ZONA DE TERRA		25 766
	1.1 Xarxa viària	11 893
	1.2 Aparcaments	675
	2 Costaner	3 989
	3 Zona platja	2 284
	4 Àrees tècniques	1 667
	5 Servei portuari Sector Nàutic A	1 350
	5.1 Servei portuari Sector Nàutic B (Terrassa)	2 530
	5.2 Servei portuari Sector Nàutic C (Aparcament soterrani)	(1 820)
	6 Àrea Comercial A	642
	7 Subministrament carburants	26
	8 Creuers	10
	9 Pantalans	700
ZONA D'AIGUA		19 713
	Amarradors (207)	7 581
	Aigua lliure	12 132
TOTAL		45 479

COMPARACIÓ ENTRE ESCENARI ACTUAL I ESCENARI FUTUR DE L'ÀMBIT DEL PLA ESPECIAL DEL PORT ESPORTIU DE SALOU

ESTAT ACTUAL

1. ÀMBIT ACTUAL DEL PORT ESPORTIU	45.479 m2
SUPERFICIE TERRA ESTAT ACTUAL.....	25.323 m2
SUPERFICIE AIGUA ESTAT ACTUA.....	20.156 m2

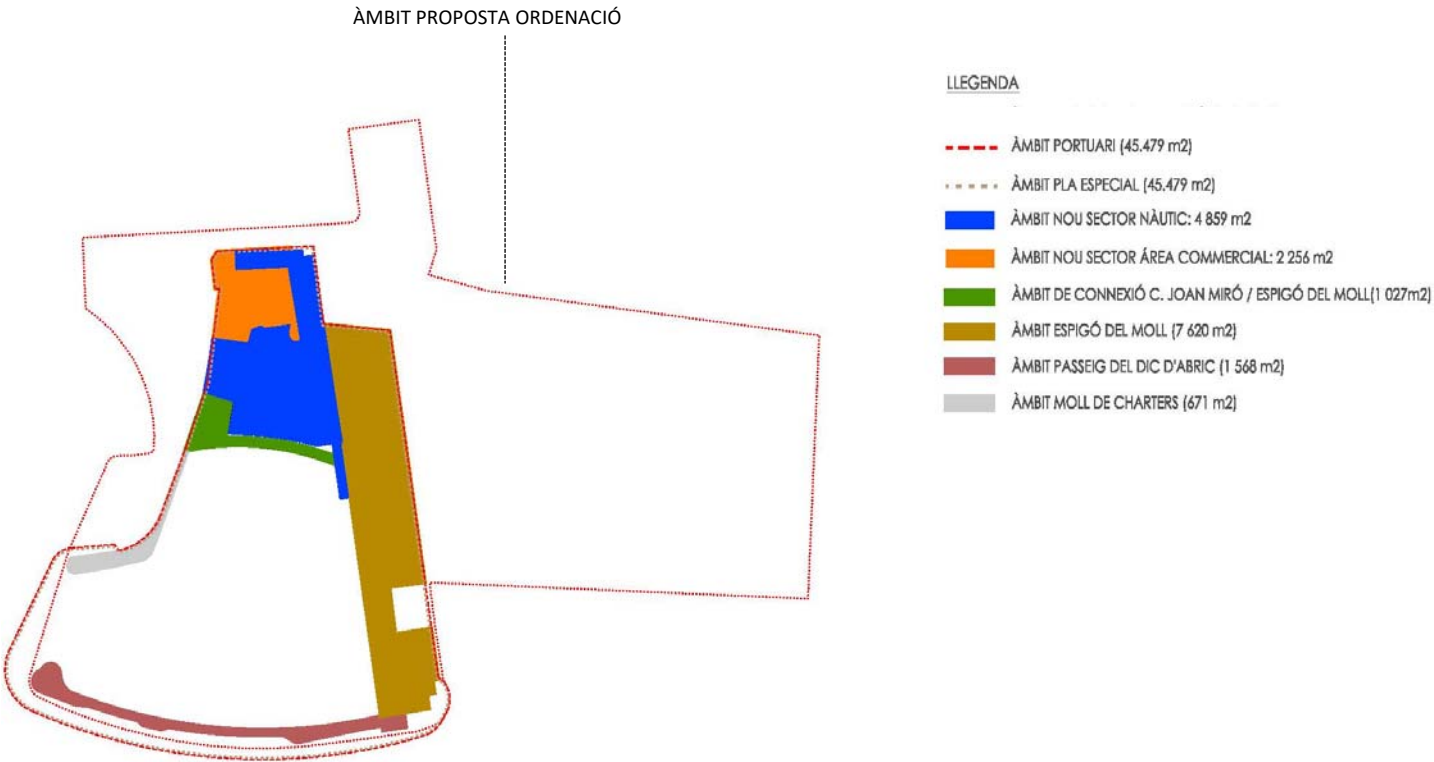
PROPOSTA PLA ESPECIAL

PROPOSTA ORDENACIÓ 95.278 m2

1. ÀMBIT PLA ESPECIAL PORT ESPORTIU	45.479 m2
SUPERFICIE TERRA	25.766 m2
SUPERFICIE AIGUA	19.713 m2

ÀMBITS DEL PORT ESPORTIU

ÀMBIT SECTOR NÀUTIC	4.859 m2
ÀMBIT SECTOR COMERCIAL	2.256 m2
ÀMBIT ESPIGÓ DEL MOLL	7.620 m2
ÀMBIT ESP. CONN. C. J. MIRÓ/ESPIGÓ DEL MOLL	1.027 m2
ÀMBIT PASSEIG DEL DIC D'ABRIC	1.568 m2



1.2.11 Connexions i circulació interior

El Port actualment disposa d'un únic accés de vehicles des del Passeig de Miramar/Jaume I. Per tal de millorar l'accessibilitat a l'interior del Port, reforçar la continuïtat en quant a mobilitat de vianants al sistema urbà, i assegurar els diferents moviments interiors en condicions de seguretat per a tots els usuaris de les futures instal·lacions es proposen una sèrie de millores:

— Accés vehicles.

- Accés llevant. Es proposa millorar l'actual accés per a vehicles des del carrer Miramar. Es realitzarà un pàrquing subterrani amb aparcaments i accés exclusiu per als socis del port esportiu, permetent el pas controlat cap a la zona de la dàrsena. Així, per altra banda, tot l'espai ara ocupat pels aparcaments dels socis del port esportiu es alliberarà destinant-lo a espai públic.
- Accés ponent. Es proposa l'habilitació del Carrer Joan Miró, com a vial de servei i accés a la recollida de les escombraries i altres residus acumulats, al Punt Net i a les àrees tècniques del port esportiu.
- Vial de connexió llevant-ponent. Per donar continuïtat al Passeig Voramar, sense perjudicar el correcte desenvolupament de les tasques que s'hauran de dur a terme a la zona portuària i al port esportiu, es proposa habilitar una zona de circulació de servei per al transit de vehicles.

— Accés vianants.

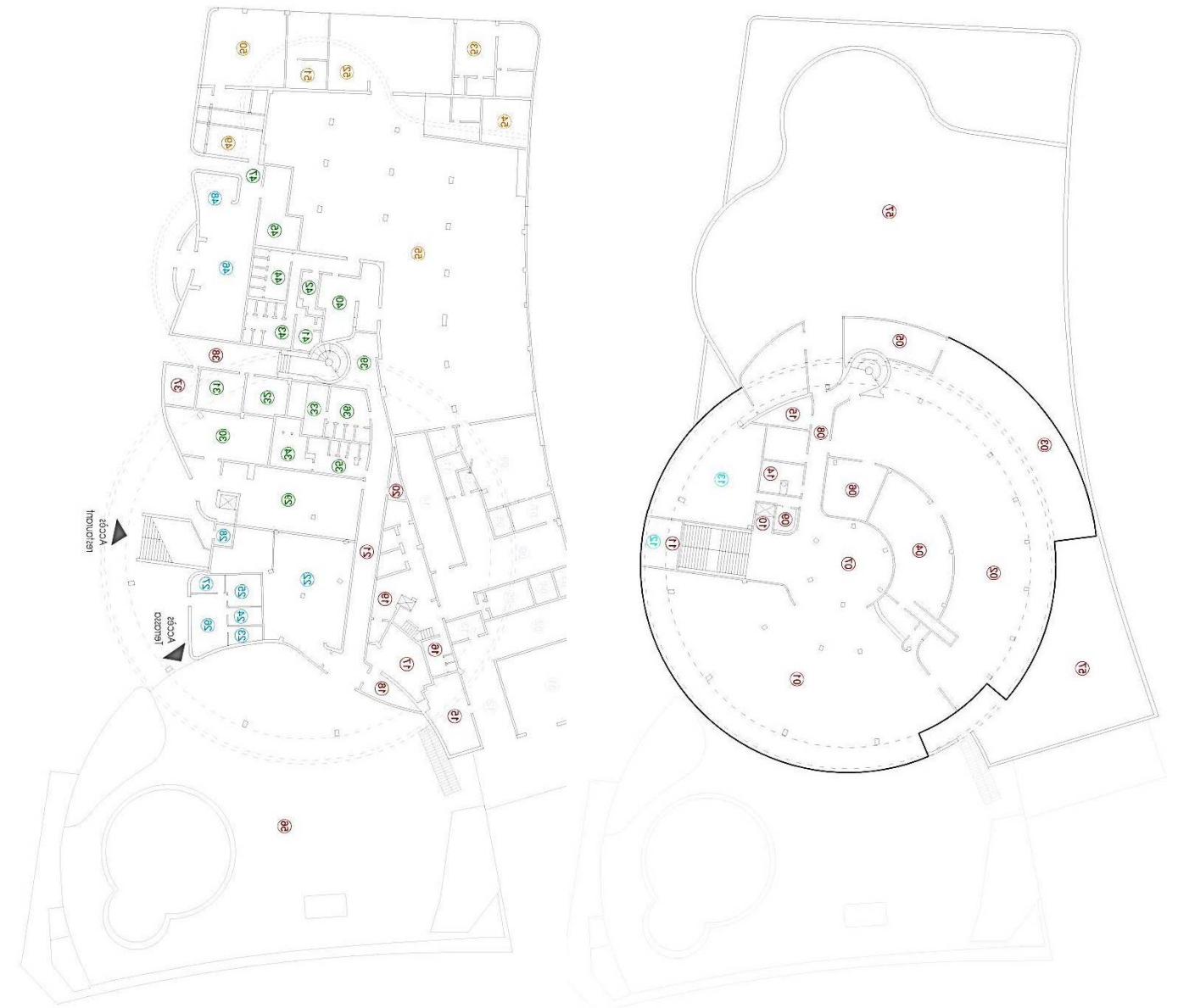
- Es modifica la secció del Carrer Joan Miró per reforçar la continuïtat de la mobilitat de vianants en sentit transversal al litoral i al llarg del Passeig Miramar/Jaume I
- Es dissenya l'espai adjacent a l'accés del Port nàutic i al Passeig del Moll per donar resposta a les necessitats d'aquest espai estratègic de relació entre el sistema urbà i el litoral.
- La continuïtat de la mobilitat de vianants en sentit llevant-ponent s'assegura obrint el pas ara limitat per les activitats del port nàutic, connectant així directament la Plaça del Passeig Voramar amb l'Espigó del Moll.
- El disseny de l'Espigó del Moll i del Dic d'abric es modifica per maximitzar l'ús i la relació visual directa sobre el mar i la platja

— Accés creuers turístics.

- Es desplaça l'àrea de la zona d'embarcament per millorar l'accessibilitat i la seguretat del servei.

1.2.12 Edificacions

Actualment el Port de Salou disposa de les edificacions del Sector Nàutic i una garita de control.



Planta Baixa Edifici Nàutic
Veure Plànols L05

Planta Primera Edifici Nàutic

La proposta del present document preveu:

a. SECTOR NÀUTIC

1. La demolició dels afegits a l'edifici del Sector Nàutic, i la demolició parcial del mateix.
2. La rehabilitació parcial dels espais interiors de l'edifici nàutic a la planta baixa, i el disseny d'una terrassa exterior per poder així estructurar noves activitats dirigides al públic, sense oblidar per altra banda, el servei exclusiu per als socis.
3. La millora de l'accés al restaurant a la planta primera
4. L'aprofitament de l'actual terrassa a la planta 2 per realitzar un espai chill-out, racionalitzant i ordenant les instal·lacions existents.

El conjunt d'aquestes actuacions reforçaran i milloraran el servei al públic i als socis del Port Esportiu

b. NOVA EDIFICACIÓ PER ACTIVITATS COMERCIALS

Es proposa una nova edificació per activitats comercials que puguin millorar l'oferta turística i a la vegada l'oferta comercial a l'àmbit. La nova edificació serà només planta baixa, no superant per tant els 5 m d'alçada.

Veure Plànols L06

1.2.13 **Adequació de l'ordenació als paràmetres d'accessibilitat, seguretat i ús del teixit urbà**

En el present Pla Especial es dona compliment al que disposa el Decret 135/95 de 24 de març (codi d'accessibilitat de Catalunya) que desplega la Llei 20/1991 de 25 de novembre de Promoció de l'accessibilitat i supressió de barreres arquitectòniques, i aprovació del codi d'accessibilitat, i molt especialment pel que fa al Capítol II "Disposicions sobre Barreres Arquitectòniques en l'Edificació" (B.A.E.) i "Normes d'accessibilitat urbanística", per últim la Llei 13/2014, del 30 d'octubre, aprovada al Parlament de Catalunya en matèria d'accessibilitat.

Tots els recorreguts a través de les voreres, vials i passeigs seran "itineraris de vianants adaptats", deixant sempre un espai lliure mínim de 0,90 m. als obstacles (arbres, fanals, etc). En els encreuaments es deixaran sempre un espai lliure de diàmetre 1,50 m. per possibilitar el gir de les cadires de rodes. Els pendents transversals de les voreres seran com la màxim del 2%, i els pendents màxims de rampes i voreres seran del 8%.

L'espai lliure mínim dels itineraris mixtes (vianants i vehicles) tindran una amplada mínima de 3 metres i

una alçada lliure d'obstacles de 3m, havent de disposar d'un radi mínim de gir per vehicles de 6,5m respecte a l'eix de l'itinerari.

Els paviments dels espais públics seran durs i no lliscants, en els parcs i jardins els paviments pel pas de vianants serà de terres compactades amb un 90% P.M. Els passos de vianants comptaran amb un paviment amb textura diferenciada per ésser detectats fàcilment, amb els seus corresponents guals amb una amplada mínima de 1,20m.

Les reixes i registres es col·locaran enrassats amb el paviment circumdant. Totes les escales seran "adaptades" seguint l'esmentat Decret 135/95. Les rampes tindran amplades mínimes de pas de 0,90m i els seus replans entremitjos amb una llargada mínima de 1,50m.

Tot l'àmbit portuari estarà adaptat a persones amb mobilitat reduïda mitjançant rampes.

Actualment el port disposa de 110 places d'aparcament, distribuïdes entre la zona d'amarradors (50 places) i l'entrada al sector nàutic (60 places); tot i que en la proposta es mantenen les places d'aparcament en la zona d'amarradors, s'eliminen les de la zona d'entrada al sector nàutic per a poder recuperar espai públic en la zona reconeguda com a estratègica a l'àmbit; els aparcaments doncs es reubicant mantenint el mateix nombre de places(60) en l'aparcament soterrani proposat. Es reservarà un mínim de 3 places d'aparcament adaptades.

1.2.14 **Mesures de millora mediambiental**

El desenvolupament creixent de les àrees portuàries ha impulsat a través del Departament de Medi Ambient i Habitatge de la Generalitat i la Direcció General de Ports, unes directrius per a la millora de la qualitat i dels serveis prestats. Aquestes millores han servit ja per a diferents ports esportius (Port Ginesta, Port Torredembarra, Port Mataró, etc.), com a prova pilot en el desenvolupament de diverses mesures destinades a millorar el seu comportament ambiental. Aquest procés ha significat l'inici d'un canvi de tendència en l'administració integral dels ports, on la gestió del medi ambient va començar a formar part de la regulació global de les empreses.

Entre les mesures implantades als diferents ports, es pot trobar la instal·lació d'equips de descontaminació marina i la implantació de sistemes de gestió ambiental, destinades a continuar amb la línia d'ambientalització de les organitzacions, fent un esforç important per dotar els ports de les infraestructures necessàries per complir amb la legislació vigent, i encara més important, anar un pas més enllà adoptant les mesures que en un futur seran de compliment obligat per a tots els ports europeus.

Per això es proposa per a la futura regulació del Sector Nautic la implantació d'aquest sistema de millora en la gestió ambiental (SGA), per un millor coneixement i diagnòstic dels aspectes ambientals de la gestió portuària, així com el desenvolupament dels procediments necessaris per assolir els objectius ambientals previstos a nivell europeu; amb això es garantirà un procés de millora continua basat en la prevenció de la contaminació, així com en la sensibilització i comunicació ambiental tant dels treballadors com dels usuaris del port.

1.2.15 Estudi de mobilitat

Pel que fa la mobilitat, s'han tingut en compte les previsions del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS) de Salou, on es defineixen les estratègies del futur del termini municipal, en consonància amb els principis d'integració, participació i avaluació, de modes de desplaçament més sostenibles, garantint una millor qualitat de vida ciutadana.

Transit de vehicles

D'acord amb la Llei 9/2003 de la mobilitat, i la normativa urbanística (Decret legislatiu 1/2005, de 26 de juliol, Text Refós de la Llei d'Urbanisme i el Decret 305/2006, de 18 de juliol, Reglament de la Llei d'Urbanisme), les Directrius Nacionals de Mobilitat, el Pla Director de Mobilitat del Camp de Tarragona i les pròpies ordenances i normatives municipals en matèria de mobilitat, s'ha realitzat un estudi del transit de vehicles al Port de Salou per tal de quantificar l'augment del transit de vehicles en la zona degut a les obres de millores de l'àmbit de la ordenació detallada en el present document.

Actualment el transit de vehicles varia dels 7.059 vehicles en temporada alta als 2.690 en temporada baixa. Aquest transit suposa una afluència horària (veure gràfic següent) de 10 vehicles/hora en temporada alta, d'uns 5 vehicles/hora en temporada baixa i uns 4 vehicles/hora en temporada baixa:

AFLUENCIA VEHICLES	VISITANTS	ABONATS	TOTAL
BAIXA	538	2.152	2.690
MITJA	683	2.730	3.413
ALTA	1.412	5.647	7.059

S'ha estimat que les millores previstes del port comportaran un augment del 30% dels abonats al Port Esportiu i a la Escola de Vela i un 10% dels visitants, segons les activitats proposades. Per tant, el transit horari de vehicles estarà compres entre els 12 vehicles/hora en temporada alta i 5 vehicles/hora en temporada baixa. Els resultats es mostren en la taula següent:

AFLUENCIA VEHICLES	VISITANTS	ABONATS	TOTAL
BAIXA	1	3	4
MITJA	1	4	5
ALTA	2	8	10

Per altra banda, l'accés als creuers turístics es realitza des de l'extrem del passeig de Llevant. Per arribar a la zona d'embarcament els vianants han de travessar la zona dedicada a escar, marina seca i escala de vela. Amb les obres de millores, els visitants del port podran accedir des del Passeig de Salou a una passera elevada sobre el moll central i al camí de l'espatller, des d'on s'accedirà al moll dels creuers turístics.

Xarxa per bicicletes

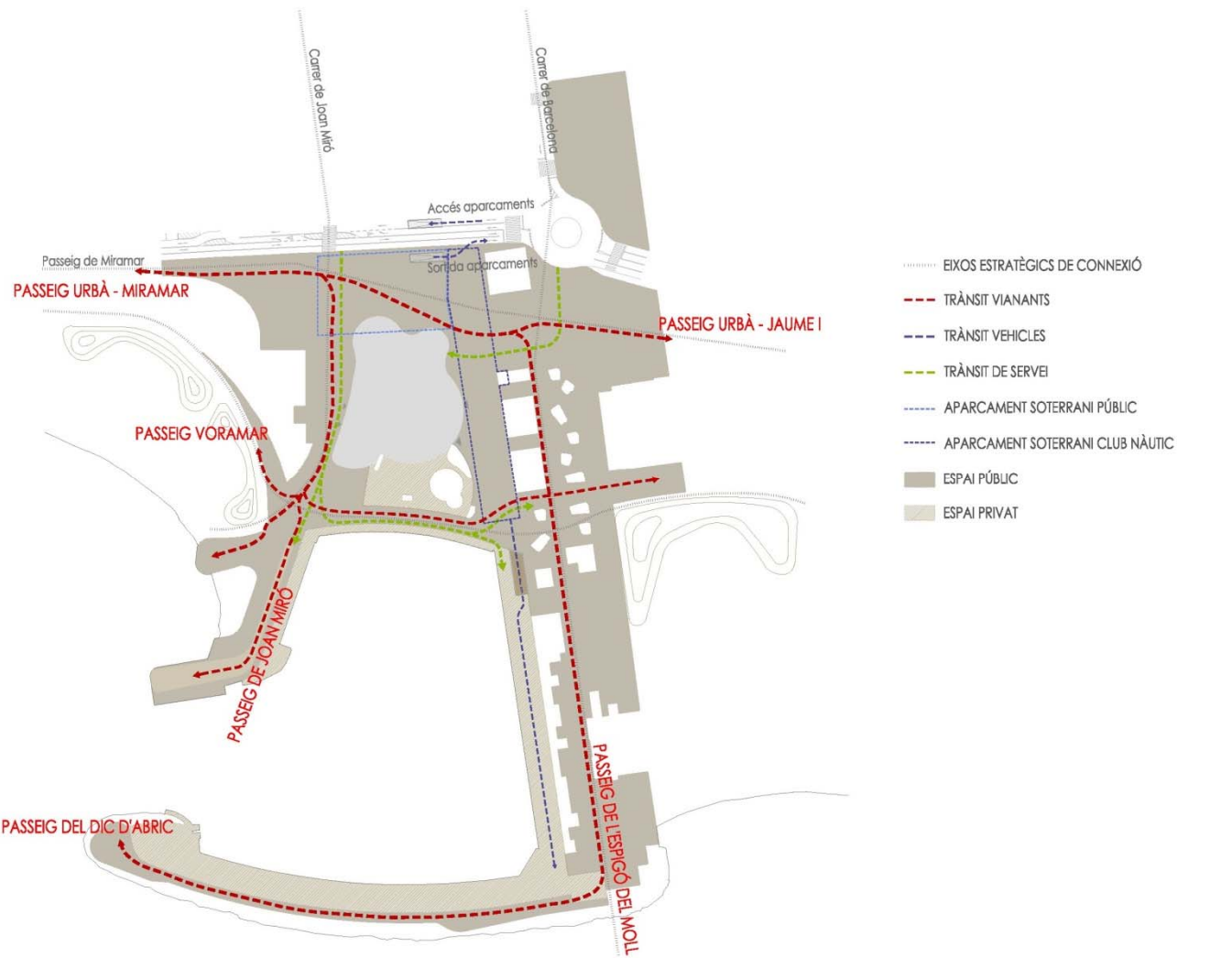
El Reglament d 'Explotació i Policia del Port estableix al seu Article 56, epígraf 9, que la velocitat màxima admesa dins el recinte portuari i els seus accessos és de 20 Km/h, per la qual cosa no seria necessari establir una xarxa viaria independent per a bicicletes, tot i així, en la proposta d'ordenació es dissenya el pas de bicicletes en continuïtat amb la xarxa existent.

Transport Públic

La comunicació amb transport públic fins al port es pot realitzar tant amb tren com amb autobús. El Port té comunicació amb la resta del municipi a partir del recorregut d'alguna de les línies d'autobusos d 'àmbit supramunicipal.

Estacionament de vehicles

Actualment, l'estacionament de vehicles dins el recinte portuari és reservat als socis. Aquest servei ha de donar resposta a la demanda generada pels usuaris del amarratges i pels visitants del port. El port de Salou disposa actualment de 110 places d'aparcament i 211 amarradors. Per tant, el nombre de places d'estacionament per amaratge és de 0,52. Amb les obres de millora, el port esportiu disposarà d'un nombre major de places d'aparcament, ja que es planteja la construcció d'un nou parking soterrat (1.820 m²) amb 60 places, a les que es sumarien 61 en superfície (675 m²). Amb un total de 121 futures places d'aparcament doncs s'eleva el coeficient actual d'estacionament, reduint a més a més l'impacte dels vehicles a l'espai públic. El plànol L06.5.1 mostra el detall d'aquests aspectes de la mobilitat.



1.2 Ordenació general de la proposta

El Port de Salou és un port fortament consolidat que, segons demanda del Pla de Ports, precisa una sèrie de millores. L'àmbit d'ordenació general de la proposta pretén definir les actuacions de millora de la zona portuària que com hem vist es configura com a àrea estratègica per al futur desenvolupament del sistema urbà en relació amb el sistema litoral.

A continuació, es descriu la situació actual del Port Esportiu juntament amb les actuacions de millora previstes. També es descriuen tots els paràmetres necessaris per tal d'aconseguir una adequada integració entre les diverses activitats que es desenvolupen a les diferents zones i, definir els criteris d'actuació per tal de gestionar tot el conjunt amb coherència.

1.2.1 Regulació d'activitats i usos

La Zonificació de l'àmbit respon a la varietat d'activitats que s'hi troben incloses.

Per a cada ús, es defineixen uns paràmetres reguladors.

A partir d'aquí, la qualificació del sòl establerta és la següent:

1. Zones de Comunicació

1.1. Xarxa viària

1.2. Aparcament

2. Zona Costanera. Esculleres i espatller

3. Zones d'ús públic i enjardinades

4. Zona àrees tècniques

5. Zona serveis portuaris

6. Zona Subministrament de Carburants

7. Zona Creuers

8. Zona pantalans

Els usos permesos per a la qualificació del sòl establerta són els següents:

1. Zones de comunicació

Xarxa de carrers i aparcaments necessària per l'accés funcional a les diverses activitats que es desenvolupen en l'àmbit del port, els quals han de permetre l'accessibilitat i assegurar un nivell de mobilitat adequat i sostenible.

S'estableixen dos tipologies:

1.1. Xarxa viària. Correspon als espais destinats als accessos i vialitat rodada i de vianants.

1.2. Aparcament. Correspon als espais destinats a aparcament.

2. Zona costanera. Esculleres i espatller

Correspon a les infraestructures de protecció i tancament del Port.

3. Zones d'ús públic i enjardinades

Correspon als espais destinats a àrees verdes de la urbanització.

4. Zona d'àrees tècniques

A la zona d'àrees tècniques es permeten els usos associats a l'activitat nàutica i de construcció d'embarcacions, manteniment, reparació d'embarcacions, emmagatzematge, oficines i administratiu, docent. Es permet també l'ús d'aparcament. Es permet la construcció d'edificacions destinades al servei del port.

5. Zona de serveis portuaris

A la zona de serveis portuaris es permeten els usos d'oficines i administratiu, serveis tècnics i mediambientals, restauració, bar, lleure, recreatiu, esportiu, comercial, magatzem, recollida selectiva de residus.

Es permet la construcció d'edificacions per a construccions destinades al servei del port.

6. Zona de subministrament de carburants

A la zona de subministrament de carburants es permet únicament l'ús d'estació de servei.

7. Zona de creuers

Es permeten els usos associats a l'activitat nàutica.

8. Zona de pantalans

L'ús específic serà el d'amarratge d'embarcacions.

Dintre de les zones s'admeten els usos relacionats amb l'activitat portuària. Encara que aquesta disposició exclou a les embarcacions, aquestes tindran limitat l'ús com a habitatge a les embarcacions en transit i als propietaris i a les seves tripulacions.

1.2.2 Superfícies del Port Esportiu

L'ordenació de les superfícies de les diferents àrees dona com a resultat el següent quadre de superfícies:

ESTAT ACTUAL DE LES INSTAL·LACIONS:

ÀREA TERRA			
ZONES			SUPERFÍCIE
1	Zones de comunicació	1.1 Xarxa viària	11.914 m2
		1.2. Aparcament	1.340 m2
2	Zona costanera		3.572 m2
3	Zones d'ús públic i enjardinades		1.167 m2
4	Zona d'àrees tècniques		2.274 m2
5	Zona serveis portuaris A, B i C		4.084 m2
6	Zona subministrament de carburants		26 m2
7	Zona de creuers		10 m2
8	Zona de pantalans		696 m2
9	Zona Concessió Terramar		240 m2
TOTAL ZONES ÀREA TERRA			25.323 m2
AREA AIGUA			
Amarradors			7.581 m2
Aigua lliure			12.575 m2
TOTAL ÀREA AIGUA			20.156 m2
CONJUNT PORT ESPORTIU			
TOTAL SUPERFÍCIE			45.479 m2

ACTUACIONS DE MILLORA DE LES INSTAL·LACIONS:

ÀREA TERRA			
ZONES			SUPERFÍCIE
1	Zones de comunicació	1.1 Xarxa viària	11.893 m2
		1.2. Aparcament	675 m2
2	Zona costanera		3.989 m2
3	Zones d'ús públic i enjardinades		2.284 m2
4	Zona d'àrees tècniques		1.667 m2
5	Zona serveis portuaris A i B		3.880 m2
6	Zona subministrament de carburants		26 m2
7	Zona de creuers		10 m2
8	Zona de pantalans		700 m2
TOTAL ZONES ÀREA TERRA			25.766 m2
ÀREA AIGUA			
Amarradors			7.581 m2
Aigua lliure			12.132 m2
TOTAL ÀREA AIGUA			19.713 m2
CONJUNT PORT ESPORTIU			
TOTAL SUPERFÍCIE			45.479 m2

1.2.3 Paràmetres urbanístics Port Salou

QUALIFICACIÓ		SUP. TOTAL (m²)	OCUPACIÓ EDIF. (m²)	% OCUPACIÓ EDIFICACIÓ	SOSTRE EDIFICABLE (m²sostre)	Nº PLANTES EDIFICACIÓ	ALÇADA MAX. EDIFICACIÓ (m)	% OCUPACIÓ ESTR. OBERTES	ALÇADA MAX ESTR. OBERTES (m)
1 Zona de comunicacions	1.1 Xarxa viària	11.893,00	0,00	0%	0,00	-	-	0%	-
	1.2 Aparcament	675,00	0,00	0%	0,00	-	-	0%	-
2 Zona costanera		3.989,00	0,00	0%	0,00	-	-	0%	-
3 Zona d'ús públic i àrees enjardinades		2.284,00	0,00	0%	0,00	-	-	0%	-
4 Zona àrees tècniques		1.667,00	0,00	0%	0,00	-	-	60%	10
5 Zona serveis portuaris	5.1 EN Edifici Nàutic	1.350,00	1.350,00	100%	3.337,00	PB+2	11,5	0%	-
	5.2 PN Punt Net	60,00	0,00	0%	0,00	-	-	0%	-
	5.3 PA Pallols	378,00	378,00	100%	378,00	PB	3,3	0%	-
	5.4 Àrea comercial	642,00	642,00	100%	642,00	PB	5	0%	-
6 Zona de subministrament de carburants		26,00	0,00	0%	0,00	-	-	0%	-
7 Zona de creuers		10,00	0,00	0,00%	0,00	-	-	0%	-
8 Zona de pantalans		700,00	0,00	0%	0,00	-	-	0%	-

1.3 Viabilitat econòmica financera

COSTOS DE CONSTRUCCIÓ

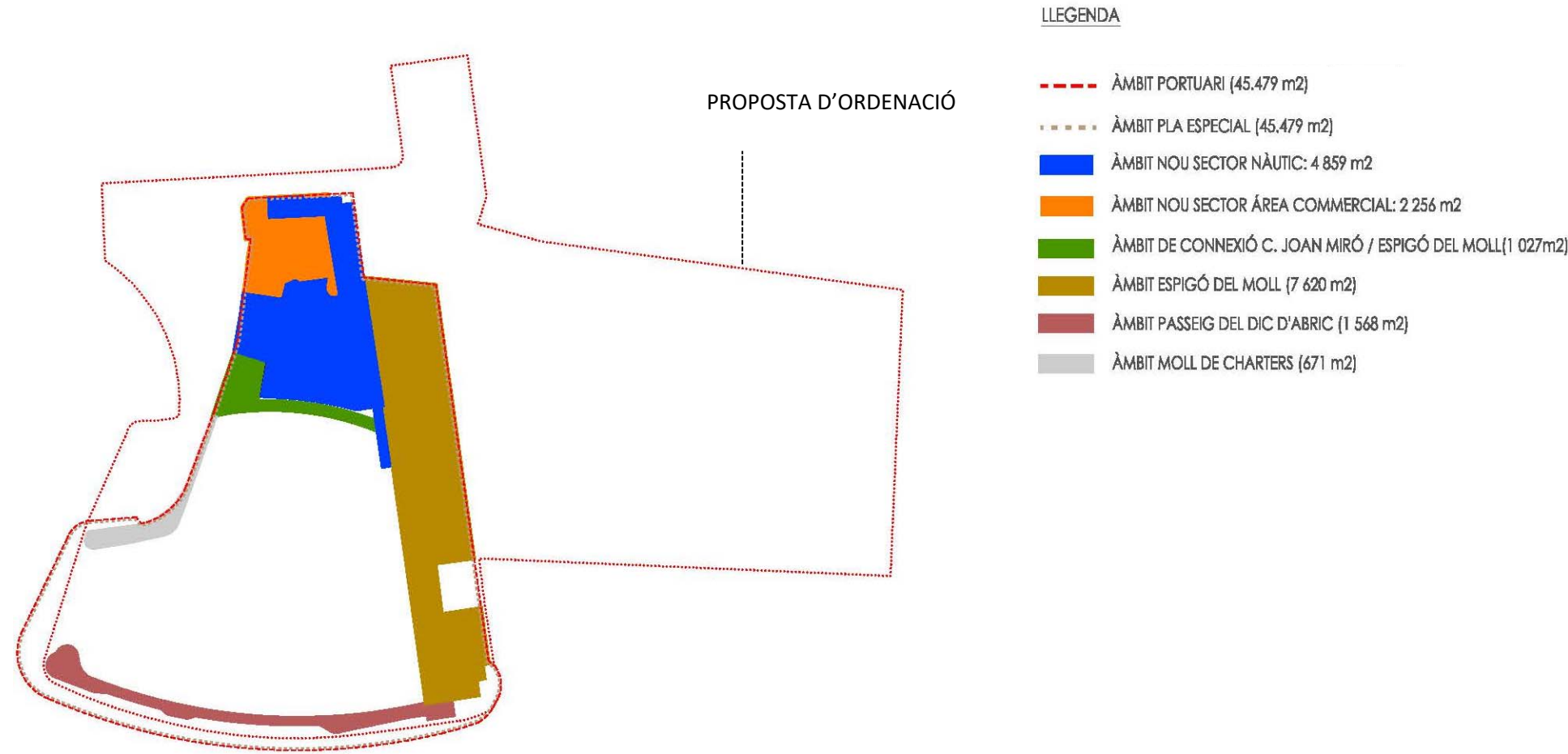
L'objecte d'aquest apartat és analitzar la rendibilitat de l'ús lucratiu a explotar per la iniciativa privada que permeti quantificar els recursos econòmics que es podrien obtenir per al finançament de l'obra que es pretén dur a terme. Les ratios dels costos descrits són indicatives i estaran condicionades per la situació conjuntural del moment en que es realitzi l'operació.

La inversió s'ha desglossat segons els àmbits d'actuació, es a dir, el Sector Nàutic i la Zona Comercial:

		m2	€/m2	COSTOS IMPUTABLES PLA ESPECIAL
SECTOR NAUTIC	1.1 Rehabilitació Edifici Club Nàutic (Edifici 3.335 m2 - Terrasses 2.780 m2)*	6.115,00	400	2.446.000,00 €
	1.2 Aparcament soterrani Edifici Club Nàutic	1.820,00	1.000	1.820.000,00 €
	1.3 Passeig del Dic d'Abric	1.568,00	700	1.097.600,00 €
	1.4 Accés moll charters	671,00	300	201.300,00 €
	1.5 Espai de connexió C.Joan Miró-Espigó del Moll	1.027,00	165	169.455,00 €
SECTOR COMERCIAL	2.1 Edifici Comercial	642,00	1.350	866.700,00 €
	2.2 Espai públic Sector Comercial	1.614,00	165	266.310,00 €
TOTAL Pressupost d'execució material				6.867.365,00 €

* Els 400 €/m2 és el preu mig derivat de : cost de rehabilitació de l'edifici de 650 €/m2 - cost d'execució de les terrasses de 150 €/m2

*** NOTA: TOT I QUE DINS DE L'ÀMBIT PORTUARI, EL COST DE LA REMODELACIÓ DE L'ESPIGÓ DEL MOLL NO ESTÀ INCLOS AL PLA D'INVERSIÓ DEL PORT ESPORTIU.**



CARACTERISTIQUES DE LES CONCESSIONSSECTOR NÀUTIC

- o Tipus de concessió: Concessió d'Obra Pública
- o Àmbit de la concessió: instal·lacions nàutiques i edificacions actuals. Millores proposades en el Projecte. Una única concessió.
- o Inici de la concessió: Any 2023 (estimació).
- o Durada de la concessió: 30 anys. Cal remarcar que la nova concessió tindrà dos períodes clarament diferenciats des del punt de vista de l'explotació de les instal·lacions:
 - Després de l'any 2018. Els actuals titulars hauran d'adquirir nous drets d'ús per poder continuar gaudint de les instal·lacions.
 - El model d'explotació preveu que només existeixi una concessió de la que el nou titular en serà el gestor.
 - S'ha considerat una inversió (PEC) necessària per a dur a terme les actuacions proposades de:
 - o Obra civil: 7.438.032 €, repartida en dos anys, és a dir, 3.719.015,5 €/any.
 - o Despeses d'establiment (projectes necessaris per executar l'obra, direcció d'obra, visats, entre altres) s'han valorat per un import de 614.149 €.
 - o A més en el cost d'execució s'ha considerat un 10% del valor de la Obra Civil, és a dir 341.194,12 € en concepte d'imprevistos.
- En base a les tarifes actuals s'han calculat els ingressos per la comercialització dels amarradors, i dels pallols.
- El cànon anual total es determinarà d'acord amb els criteris que seràn d'aplicació a partir de l'any 2023, abans de formalitzar la concessió.

ÀREA COMERCIAL

- o Tipus de concessió: Concessió d'Obra Pública
- o Àmbit de la concessió: edificació d'activitat comercial. Una única concessió.
- o Inici de la concessió: Any 2023 (estimació).
- o Durada de la concessió: 30 anys.
- El model d'explotació preveu una nova concessió de la que el nou titular en serà el gestor. Les concessions de l'àrea comercial i del port esportiu podrien ser unitàries o independents.
- S'ha considerat una inversió (sense IVA) necessària per a dur a terme les actuacions proposades de:
 - o Obra civil: 1.483.110 €, repartida en dos anys, és a dir, 674.140,95 €/any.
 - o Despeses d'establiment (projectes necessaris per executar l'obra, direcció d'obra, visats, entre altres) s'han valorat per un import de 134.828 €.
 - o A més s'ha considerat un 10% del valor de la Obra Civil, és a dir 67.414,10 € en concepte d'imprevistos.

- El cànon anual total es determinarà d'acord amb els criteris que seran d'aplicació a partir de l'any 2023, abans de formalitzar la concessió.

ESPIGÓ DEL MOLL

- o Tipus de concessió: Concessió d'Obra Pública
- o Àmbit de la concessió: Espai públic. Una única concessió a l'Ajuntament de Salou.
- o Inici de la concessió: Any 2023 (estimació).
- o Durada de la concessió: 30 anys.
- El model d'explotació preveu que només existeixi una nova concessió de la que el nou titular en serà l'Ajuntament.
- El cànon anual total es determinarà d'acord amb els criteris que seran d'aplicació a partir de l'any 2023, abans de formalitzar la concessió.

ESTIMACIÓ DEL RETORN DE LA INVERSIÓ DEL PROJECTE DEL PORT NÀUTIC

Es preveu realitzar una inversió a la zona portuària de Salou de 8,92 milions d'euros, on s'inclouen els serveis d'enginyeria, de direcció d'obra i d'altres costos varis de les societats promotores i gestores associades a la construcció. Aquest import inclou els costos de remodelació del Club Nàutic i l'adequació d'un espai comercial que donaria servei al conjunt d'habitants i visitants del municipi.

Les obres de remodelació coincideixen en el temps amb la finalització de la cessió dels drets d'ús dels amarradors del Port, fet que planteja la possibilitat de finançar la inversió amb dues fonts d'ingressos:

- A. La comercialització dels nous drets d'ús per un període de 30 anys
- B. El lloguer dels locals comercials que s'inclouen en el projecte

A. La comercialització dels nous drets d'ús per un període de 30 anys

Respecte de la venda dels nous drets d'ús dels amarradors, s'ha fet un exercici per identificar els principals escenaris en què es preveu realitzar la venda dels drets i el retorn de la inversió que podria generar. Els càlculs i la informació de referència es detallen a l'Annex: Anàlisi de la venda dels drets d'ús dels amarradors.

En l'anàlisi es conclou que la situació més plausible serien uns preus de venda al voltant dels 45.000€ de mitjana per amarrador, on els més petits (6x2,5m) es podrien vendre per 20.000€ i el gran (23,5x5,5m) per 230.000€. En aquest escenari el retorn de la inversió superaria el 100%, i podria assolir el 106%. Els ingressos estimats de la venda oscil·larien els 9,42 milions d'euros.

Aquestes conclusions s'obtenen de l'anàlisi de l'evolució del sector nàutic d'esbarjo, de l'oferta d'amarradors a Catalunya, dels preus de venda actuals i de les característiques pròpies de la zona portuària de Salou.

Entre els diversos estudis consultats, es constata que el Port de Salou compta amb un bon posicionament a la Costa Daurada. En l'actualitat és el referent dels ports esportius de la zona, fet que genera un pressió a l'alça en els preus dels amarradors. I l'actuació de millora vinculada al Pla especial fa pensar que generarà un increment dels preus de venda de sortida.

Aquesta afirmació ve reforçada per la valoració dels mòduls tributaris dels amarradors dels ports esportius catalans que publica l'Agència Tributària de Catalunya (ATC). L'import en euros/m² de la làmina d'aigua del Port de Salou és un 22% superior a la mitjana de Catalunya, i un 46% superior de la província de Tarragona.

L'anàlisi permet determinar les següents evidències:

1. El mercat es troba en recuperació, per tant és raonable prendre com a referència els 880 € per m² de cessió d'un amarrador l'any 2015 facilitat per l'ACPET, de mitjana als ports de la província de Tarragona.
2. Donat que el Port de Salou, com a centre turístic del mediterrani, té una gran demanda d'amarradors i que la pròpia administració li suposa un preu del m² de làmina d'aigua un 22% superior a la mitjana de Catalunya i d'un 46% superior a la mitjana dels ports de Tarragona, s'assumeix que cal corregir el preu de referència de la mitjana de Tarragona.
3. El preu del m² de l'amarrador no pot ser lineal. En l'anàlisi dels preus de compra-venda actuals s'observa que una relació entre el preu i l'eslora de l'amarrador en forma de U. Al preu per m² lineal cal aplicar-li un factor corrector entre del 110% respecte de la mitjana en eslores inferiors als 6 m², un 96% en eslores entre els 6 i els 10 m², i màxim de 140% en les eslores superiors als 10 m².
4. És molt provable que donades les característiques dels amarradors i l'evolució favorable del mercat de les embarcacions d'esbarjo¹, el preu es vagi incrementant en poc temps. Cal tenir en compte que la funció de producció d'amarradors a curt termini és clarament inelàstica, és a dir, no se'n pot incrementar el nombre encara que hi hagi més demanda. Per tant, dels escenaris que es plantegen es poden tenir en compte alguns amb preus agosarats, que se situïn un 46% per sobre la mitjana dels ports de Tarragona.

Escenaris analitzats en la viabilitat econòmica de les obres del CN Salou i el centre comercial			Retorn	Ingressos
	Supòsits	Característiques	inversió	estimats (€)
1	Preu lineal del m² de l'amarrador segons mitjana de Tarragona incrementat en un 22%	Conservador Baixa probabilitat	81%	7.258.641,70
2	Preu lineal del m² de l'amarrador segons mitjana de Tarragona incrementat en un 46%	Agosarat Alta probabilitat	98%	8.714.600,60
3	Preu en funció de la categoria d'amarrador segons mitjana actual de Catalunya	Conservador Baixa probabilitat	86%	7.637.639,58
4	Preu en funció de la categoria d'amarrador segons mitjana de Tarragona incrementat en un 22%	Conservador Alta probabilitat	89%	7.971.097,82
5	Preu en funció de la categoria d'amarrador segons mitjana de Tarragona incrementat en un 46%	Agosarat Mitjana probabilitat	107%	9.569.963,18
6	Preu en funció de la categoria d'amarrador segons escenaris 2, 4 i 5	Valorat	106%	9.419.000,00

Els escenaris 1, 2, 3, 4 i 5 són resultat d'aplicar criteris objectius en funció del grau de risc i del grau de probabilitat d'assolir uns preus de venda determinats dels amarradors. En canvi, l'escenari 6, té en compte els elements més plausibles dels escenaris 2, 4 i 5: uns preus de venda superiors a la mitjana, amb un increment conservador en els amarradors mitjans i un increment agosarat en els amarradors més petit i els excepcionalment grans, que existeix una oferta molt petita a Catalunya.

En general el conjunt d'escenaris mostren un retorn de la inversió elevat, entre el 81% i el 107%, i suposarien uns ingressos d'entre 7,2 i 9,6 milions d'euros. El grau de risc de cada escenari s'ha valorat en funció de l'increment de preus que s'aplica al preu base (880€/m2, la mitjana als ports de Tarragona): en el cas d'utilitzar un increment del 22% es considera un escenari conservador, mentre que un increment del 46% es considera agosarat. La probabilitat de que esdevingui aquell escenari, s'ha valorat en comparació amb el context econòmic actual i l'evolució actual del sector nàutic.

Dels escenaris plantejats, l'escenari 4 sembla el més plausible: incrementa de manera conservadora la mitjana de preus dels ports de Tarragona (en un 22%) i aplica un factor corrector per tenir en compte la categoria de l'amarrador (en funció de l'eslora). Tanmateix, d'aquest escenari s'observa que el preu unitari dels amarradors de tipus I, II i III és excessivament baix. Els preus unitaris d'aquesta categoria d'amarradors és entre els 17.000 i els 25.000 euros i la pressió a l'alça en els preus dels amarradors, especialment en un port de referència com Salou i que haurà millorat els seus serveis, fa més raonable pensar que s'assoliran valors similars a l'escenari 2, entre els 21.000 i els 31.000 euros.

Tenint en compte aquests elements, es fa una aproximació amb preus que combinen els escenaris 2, 4 i 5, i que s'han arrodonit com a proposta de preus de sortida. De mitjana els amarradors es podrien vendre per 45.000 euros per obtenir un retorn de la inversió del 106%. Uns preus que donen un dret d'ús de l'espai durant 30 anys i que si tenim en compte que es ven element d'esbarjo de luxe, es podrien assimilar al mercat immobiliari de luxe. A continuació es mostren els resultats dels escenaris més provables, per tal de comparar-ne els resultats.

¹ Les darreres dades publicades per la Direcció General de la Marina Mercant mostren un creixement de les matriculacions de les embarcacions d'esbarjo a Tarragona, del 17% pel període de gener a abril de 2019 respecte del 2018.

Estimació de la viabilitat del projecte. Imports en €							
Tipus	Núm.	Eslora		Escenari 2	Escenari 4	Escenari 5	Escenari 6
		L	Mànega	Preu unitari	Preu unitari	Preu unitari	Preu unitari
I	38	6	2,5	19.343,28	17.722,74	21.277,61	20.000,00
II	41	7	2,7	24.372,54	20.909,61	25.103,71	25.000,00
III	38	8	3	30.949,25	25.005,17	30.020,78	30.000,00
IV	7	9,3	3,5	41.974,93	33.563,64	40.295,93	40.000,00
V	23	10	3,5	45.134,33	36.729,03	44.096,24	44.000,00
VI	7	10,3	3,5	46.488,36	38.334,28	46.023,47	46.000,00
VII	15	11	3,5	49.647,76	42.180,11	50.640,72	50.000,00
VIII	23	12	4	61.898,51	56.197,18	67.469,37	65.000,00
IX	5	14	4,3	77.631,04	77.593,36	93.157,25	90.000,00
X	0	15	4,5	87.044,78	92.077,67	110.546,87	110.000,00
XI	7	16	4,5	92.847,76	102.082,96	122.559,04	125.000,00
XII	3	18	5	116.059,70	136.303,95	163.644,18	160.000,00
XIII	3	20	5,5	141.850,75	168.956,75	202.846,57	200.000,00
XIV	1	23,5	5,5	166.674,63	198.524,18	238.344,72	230.000,00
Total	211	Ingressos		8.714.600,60	7.971.097,82	9.569.963,18	9.419.000,00
		Cost de la inversió		8.921.142			
		Retorn de la inversió		98%	89%	107%	106%

B. El lloguer dels locals comercials que s'inclouen en el projecte

Es proposa una nova edificació per activitats comercials que puguin millorar l'oferta turística i a la vegada l'oferta comercial a l'àmbit. La nova edificació serà només planta baixa i comptarà amb una superfície de 642 m², sense superar els 5m d'alçada. Aquesta àrea s'assignarà mitjançant una concessió única per un període de 30 anys a un titular, que en serà el gestor i que podria ser diferent del concessionari de la zona portuària.

En l'actualitat, si es consideren exclusivament les zones que rodegen el port, els barris de La Salut, Llevant i centre de Salou, una superfície aproximada de 1.600 km², l'oferta de locals en lloguer és baixa², 1 local per cada 84 km².

El preu mitjà del conjunt de la zona són 12,5 euros/m². Si només considerem els locals a la vora de la platja, la mitjana s'incrementa fins els 15,69 euros/m². Mentre que si centrem l'anàlisi en els locals propers al port de Salou, 200 m² a la rodona, s'assoleixen els 18,41 euros/m².

Mitjana dels lloguers de locals al voltant del Port de Salou euros/m²				
Barri	Ubicació			
	Interior	Platja	Vora port	Total
Centre	11,07	-	-	11,07
La Salut	8,10	15,11	15,00	12,73
Llevant	5,08	16,08	25,24	13,94
Total ubicació	9,44	15,69	18,41	12,50

Si es pren com a referència qualsevol d'aquestes mitjanes (a la vora del port, la platja o el conjunt de barris al voltant del port), el temps estimat per recuperar la inversió de 898.800 euros a la zona comercial, seria d'entre 6,3 anys i 9,3.

S'estimen uns ingressos anuals pels 642 m² d'entre 141.800 euros i 96.300 euros. Amb aquests preus el lloguer mensual d'un local de 129 m², que n'hi cabrien 5 a la zona comercial seria entre els 2.375 i els 1.612 euros al mes.

Ingressos derivats de la zona comercial euros						Temps per recuperar inversió
Mtijana de referència	Euros/m²	Per un local de 129 m²		Tota l'àrea de 642 m²		
		Mensuals	Anuals	Mensuals	Anuals	
Vora port	18,41	2.375,17	28.502,08	11.820,63	141.847,57	6 anys i 3 mesos
Platja	15,69	2.024,53	24.294,39	10.075,58	120.906,95	7 anys i 4 mesos
Tota la zona	12,50	1.612,72	19.352,62	8.026,09	96.313,05	9 anys i 3 mesos

Si com s'indica en la memòria, la concessió de l'àrea comercial és de 30 anys, sembla viable que es pugui recuperar la inversió d'aquest espai abans de 10 anys.

² Dades obtingudes de la consulta a 1 de juny de 2019 de l'oferta de locals en lloguer al portal www.idealista.com. S'ha fet un anàlisi de les 20 ofertes existents i no s'ha inclòs l'oferta d'un local de 170m² per 8.333 euros/mes a Llevant, a primera línia de mar. En concret aquesta oferta no contenia fotos, el rati de 49 euros/m² s'allunyava molt de la mitjana de la zona 12,5 euros/m², i tenia tots els indicis de ser una errada.

2 NORMES URBANÍSTIQUES

2.1 Generalitats

2.1.1 Objecte i àmbit del Pla Especial

Art.1. L'objecte del Pla Especial és definir l'ordenació urbanística, d'usos, edificabilitat i volums dels sòls compresos dintre del seu àmbit que queda delimitat en el plànol número L06.2.

2.1.2 Disposicions generals

Art. 2 La vigència d'aquest Pla serà indefinida, fins que sigui revisat total o parcialment, mitjançant projecte de modificació que seguirà el mateix procediment per a la seva aprovació que el Pla Especial.

Art. 3 El present Pla Especial del Port Esportiu de Salou es redacta d'acord amb el que disposa la Llei 5/1998 de 17 d'abril, de Ports de Catalunya; el Decret 258/2003, de 21 d'octubre, d'aprovació del Reglament de desenvolupament de la Llei 5/1998 de Ports de Catalunya; el Decret legislatiu 1/2005, de 26 de juliol, Text Refós de la Llei d'Urbanisme i el Decret 305/2006, de 18 de juliol, Reglament de la Llei d'Urbanisme; així com per les Normes Urbanístiques del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Salou. Pel que fa referència a les condicions i normes dels diferents elements i àmbits portuaris, s'estarà a allò disposat en el 'Reglament Particular d'Explotació i Policia del Port Esportiu de Salou presentat al Servei de Ports de la Direcció General de Ports i Transports de la Generalitat de Catalunya el 30 de setembre de 2002.

Art. 4 Les determinacions d'aquest Pla vincularan a l'Administració i als particulars.

Art. 5 Les modificacions del present Pla Especial hauran de respectar les determinacions, per ordre jeràrquic, establertes per la normativa urbanística. No serà supòsit de modificació els ajustaments d'alineacions i rasants, ni modificacions en les superfícies inferiors al 5%.

Art. 6 Projecte d'urbanització

Pel que fa referència a la urbanització i les zones edificables, s'haurà de redactar i aprovar prèviament el corresponent Projecte d'Urbanització que desenvolupi les determinacions del present Pla Especial. Aquest projecte haurà de respectar les prescripcions tècniques bàsiques contingudes en la Memòria del Pla Especial, adaptant-se a l'àmbit i circumstàncies de la seva ordenació i fixant les etapes d'execució.

Art. 7 Mesures mediambientals

1. En el disseny i execució del projecte d'urbanització es potenciaran les àrees permeables i d'infiltració d'aigua de pluja sempre i quan sigui possible, per optimitzar el control i gestió de les aigües.

2. Caldrà valorar els peus arboris existents per si calgués preveure la seva preservació integrant-los en les zones verdes o, si s'escau el seu transplantament dintre del propi sector.

3. Adoptar mesures de foment de la formació en matèria de gestió del medi ambient per al personal de la marina. Dur a terme accions de sensibilització de respecte al medi ambient adreçades al personal de la marina i de divulgació de bones pràctiques mediambientals adreçades als usuaris dels vaixells. Posar a l'abast dels usuaris tríptics, fulletons i guies de bones pràctiques mediambientals.

2.1.3 Règim urbanístic del sòl

Art. 6 L'àmbit del Pla Especial, segons el POUM de Salou, es qualifica com a Sistema Marítim, Portuari-Costaner (Clau 7), Sistema d'Equipament Comunitari Esportiu (Clau 9 Es) i Sistema d'Espai Lliure Públic (Clau 8). Ara bé, atesa la diversitat d'usos a desenvolupar en l'àmbit, exigeix una ordenació específica per a cadascun d'ells, identificats en el plànols número L03.

Aquests són pel que respecta a l'àrea de terra:

1. Zona de comunicació. S'ha inclòs la xarxa viària (1.1) i aparcament (1.2).
2. Zona costanera.
3. Zones d'ús públic i enjardinades
4. Zona d'àrees tècniques.
5. Zona de serveis portuaris.
6. Zona de subministrament de carburants.
7. Zona de creuers.
8. Zona de pantalans.

Pel que respecta a l'àrea d'aigua, es distingeix entre amarradors i aigua lliure.

2.2 Paràmetres urbanístics utilitzats en l'ordenació

2.2.1 Normes aplicables a totes les zones i tipus d'ordenació:

Art. 7 Sostre edificable màxim.

Designa la superfície sostre edificable que és la suma de totes les superfícies cobertes, corresponents a les plantes que de conformitat amb les normes sobre ordenació, siguin computables.

Art. 8 Ocupació màxima

És el percentatge màxim de superfície, de la zona, que poden ocupar les edificacions, segons es troba grafiada als plànols d'ordenació. Aquesta ocupació màxima s'entén com a projecció del volum edificatori.

Art. 9 Ocupació màxima d'estructures obertes

És el percentatge màxim de superfície grafiat als plànols d'ordenació que poden ocupar les estructures destinades a l'emmagatzematge d'embarcacions. Aquesta ocupació màxima s'entén com a projecció del volum de les estructures.

Art.10 Planta baixa

Pis baix de l'edifici a nivell del sòl o dins els límits que assenyalen les Normes.

Art.11 Planta pis

Tota planta de l'edificació que estigui per sobre de la planta baixa amb les condicions mínimes establertes en les Normes.

Art.12 Alçada reguladora màxima i nombre màxim de plantes

Es defineixen els següents conceptes:

- a) Alçada màxima: És la dimensió màxima que poden assolir les edificacions.
- b) Nombre màxim de plantes: Nombre màxim de plantes permès dins de l'alçada màxima.

S'han de respectar conjuntament aquestes dues constants: alçada màxima i nombre màxim de plantes.

L'alçada màxima de l'edificació es determinarà en cada punt a partir de la cota de pis de la planta que tingui la consideració de planta baixa.

L'alçada màxima és la mesura vertical, en el pla exterior de la façana, que fixa l'alçada límit des del punt de referència de l'alçada reguladora fins al pla superior de l'últim forjat resistent.

En aquells casos en que, per raons del pendent del terreny, l'edificació es desenvolupi esgraonadament, els volums d'edificació que siguin construïts sobre cada una de les plantes o parts de planta que posseeixin la consideració de planta baixa se subjectaran a l'alçada màxima que correspongui pel que fa a cada una de les parts esmentades, on l'edificabilitat total no superarà aquella que resultaria d'edificar en un terreny horitzontal. Visualment, la solució s'haurà d'ajustar al nombre màxim de plantes permès.

En cap dels casos en la tipologia d'edificació aïllada, les cotes de referència de les plantes baixes no podran ser establertes amb una variació absoluta de més o menys d'un metre en relació amb la cota natural del terreny.

Als efectes del còmput del nombre màxim de plantes es comptabilitzaran els altells sempre que la seva superfície afecti un mínim del 50% de la planta o part de la planta en la qual se situen.

L'alçada de les plantes pis d'un edifici tindrà que ser igual per a tots els pisos, a excepció de la planta baixa i de la darrera planta.

Es permetrà una alçada lliure màxima entre forjats de planta pis de 2.90m quan es prevegi la instal·lació d'aire condicionat mitjançant sistema centralitzat.

Art.13 Elements tècnics de les instal·lacions i serveis comuns

Els volums corresponents als elements tècnics de les instal·lacions definits en les Normes, s'hauran de preveure en el projecte d'edificació com a composició arquitectònica conjunta amb tot l'edifici.

Les dimensions dels volums corresponents a aquests elements són funció de les exigències tècniques de cada edifici o sistema d'instal·lació.

En cas que es trobin situats sobre la planta coberta no podran superar els 3 metres d'alçada màxima, havent de recular 3 metres respecte el pla de façana i d'estar envoltats per un perímetre delimitador. Quant a les xemeneies s'hauran de separar un mínim de 2 metres del límit de l'edificació.

Per tal que les edificacions del municipi estiguin adaptades per a polítiques de gestió de residus tendents a propiciar l'increment del reciclatge, i per tant, a la preservació del medi ambient, es podrà redactar una ordenança municipal específica que desenvolupi aquest apartat del Pla conforme al que disposa l'art. 69 de la LIU. En tant no s'aprovi, els nous edificis hauran de contemplar la previsió d'un espai situat a la planta baixa dins el volum edificat que permeti la instal·lació mínima de dos contenidors amb una superfície mínima de 4 m2. Les instal·lacions de refrigeració i climatització hauran de seguir les disposicions establertes en les Normes.

Les antenes hauran de situar-se a la coberta de l'edifici no sent autoritzable la seva instal·lació als cossos sortints ni a les zones ocupades per l'edificació.

Caldrà preveure un dipòsit d'aigua potable de capacitat 250Lpers./dia.

La il·luminació haurà de complir la Llei 6/2001, de 31 de maig, d'Ordenació ambiental de l'enllumenat per a la protecció del medi nocturn, per a evitar la contaminació lumínica i estalviar energia; per tant, les làmpades hauran de ser de vapor de sodi (VSAP o VSBP, d'alta i baixa pressió respectivament). De la mateixa manera, es poden instal·lar reguladors d'intensitat lumínica per tal de limitar la luminància màxima en la mesura que estableix el Reglament de desenvolupament de la Llei 6/2001, aprovat pel Decret 82/2005, de 3 de Maig, d'Ordenació Ambiental de l'enllumenament per a la protecció del medi nocturn.

Queda prohibida la instal·lació de gas botit en les noves activitats i en aquelles que s'hagin d'adequar a la LIA.

S'haurà de complir la normativa de recollida de les aigües de residuals i de sentina.

El sistema de recollida selectiva de residus sòlids serà clar i a l'abast dels visitants de la zona comercial i de les embarcacions.

Es prestarà especial atenció al sistema de recollida selectiva. El Punt Verd hauria d'estar acreditat per a la gestió de residus especials.

La gasolinera garantirà el compliment de la normativa vigent i l'abocament zero de residus líquids durant el repostatge de combustible. Es disposarà d'un punt fàcilment accessible pera abocar-hi els olis de les embarcacions.

Art.14 **Rètols**

Els rètols hauran d'harmonitzar amb l'estil de les façanes i amb les característiques estètiques i ambientals del sector, podent-ne denegar la seva col·locació en el cas que no s'hi ajustin.

Aquests no podran sobrepassar el pla de façana; en cap cas es permetrà rètols bandera.

2.3 Regulació dels usos i edificacions

Art.15 **Zona de comunicació (1)**

Comprèn els vials, voreres, terrasses i aparcaments necessaris per l'accés funcional a les diverses activitats que es desenvolupen en l'àmbit del port, els quals han de permetre l'accessibilitat i assegurar un nivell de mobilitat adequat i sostenible.

S'estableixen dos tipologies:

1.1. Xarxa viària. Comprèn vials, voreres i terrasses.

1.2. Aparcament

Del total de les places d'aparcament (171), es destinaran tres (3) places adaptades per persones amb mobilitat reduïda.

Art.16 **Zona costanera. Esculleres i espatller (2)**

Correspon a les infraestructures de protecció i tancament del Port.

Art. 17 **Zones d'ús públic i àrees enjardinades**

Correspon a espais destinats a espai públic i àrees verdes de la urbanització.

Art. 18 **Usos**

Dintre de les zones s'admeten els usos relacionats amb l'activitat portuària. No s'admeten els usos d'habitatge i residencial, excepte embarcacions.

Art. 19 **Zona d'Àrees tècniques del Port Nàutic (3)**

Usos:

A la zona d'àrees tècniques es permeten els usos associats a l'activitat nàutica i de construcció d'embarcacions, manteniment i reparació d'embarcacions, emmagatzematge, oficines i administratiu, docent. Es permet també l'ús d'aparcament.

Art. 20 **Zona de serveis portuaris (4)**

Usos:

En general, a la zona de serveis portuaris es permeten els usos d'oficines i administratiu, serveis tècnics i mediambientals, restauració, bar, lleure, recreatiu, esportiu, comercial, magatzem, recollida selectiva de residus.

En el Port Nàutic es permeten els usos anteriorment descrits.

Els espais destinats a pallols són els habilitats per dipositar estris i material de les embarcacions, es permeten també els usos de magatzem, comercial i altres usos relacionats amb l'activitat nàutica.

EDIFICI NÀUTIC

Superfície:	1.947 m2
Sostre edificat PB:	1.348 m2
Sostre edificat P1:	1.618 m2
Sostre edificable màxim P2:	378 m2
Terrassa existent socis PB:	1.188 m2
Nova terrassa PB:	1.149 m2
Terrassa existent P1:	255 m2
Terrassa ocupable P2:	1.077 m2
Plantes: PB+2	
Alçada màxima:	11,50 m.
Aparcament –P1:	1.820 m2
Ocupació màx. aparc.:	- P1

ÀREA COMERCIAL

Superfície:	648 m2
Sostre edificable:	648 m2
Plantes:	PB
Alçada màxima:	5 m.

Punt Net

Superfície:	54 m2
Sostre edificable:	0 m2

Art. 21. Zona de subministrament de carburants (5)

A la zona de subministrament de carburants es permet únicament l'ús d'estació de servei.

Edificació:

Superfície: 26 m2

Sostre edificable: 0 m2

Art. 22. Zona de creuers (6)

A la zona de creuers es permet l'ús d'oficines i administratiu, així com aquelles activitats directament relacionades amb l'activitat.

Edificació:

Superfície: 10 m2

Sostre edificable: 0m2

Plantes: PB

Alçada maxima: 3,30m.

Art. 23. Zona de pantalans (7)

L'ús específic serà el d'amarratge d'embarcacions.

Edificació:

Superfície: 700 m2

Sostre edificable: 0 m2

Art. 24. Zona amarradors (8)

En els amarradors no es permet cap altre ús que no sigui el d'amarratge d'embarcacions.

2.4 Terminis d'adequació a la normativa

Art. 25. Els particulars, igual que les diferents Administracions, quedaran obligats al compliment de les disposicions contingudes en el present Pla i en especial en aquestes Normes, de tal manera que qualsevol actuació urbanística en l'àmbit territorial del Pla, de caràcter provisional o definitiu sigui d'iniciativa privada o pública, s'haurà d'ajustar a les mateixes.

S'estableix un període màxim de vint-i-quatre (24) mesos per adequació a la normativa.

3 ANNEX. INFORME DE VIABILITAT ECONÒMICA DE LES OBRES D'ADEQUACIÓ DEL SECTOR NÀUTIC DE SALOU

A continuació s'analitzaran els principals escenaris de venda dels amarradors, en funció de la situació actual del mercat de la nàutica esportiva, alhora que s'identificarà l'escenari raonablement més probable. I a continuació es farà una projecció de la viabilitat de la inversió³, tenint en compte exclusivament la comercialització dels drets de cessió d'ús dels amarradors.

3.1 Factors que intervenen en l'oferta i la demanda de la nàutica esportiva

Tal com s'explica en la darrera versió del Pla de Ports de Catalunya, publicat pel Departament de Territori i Sostenibilitat l'any 2007, la demanda de la nàutica esportiva depèn de factors molt diversos: de caràcter físic i geogràfic (tipus de costa, extensió, clima marítim, relleu de la costa i del fons marí), de caràcter econòmic (població resident, turisme, nivell de renda) o elements socioculturals de difícil quantificació (afició a la mar i/o als esports nàutics, tradició marítima).

Tots els factors anteriors tenen incidència sobre la demanda d'instal·lacions nàutiques, així com sobre la variable que habitualment es pren com a mesura: els amarradors. No existeix una oferta nombrosa i diversificada d'amarradors que de forma permanent pugui ésser objecte de demanda per part dels usuaris. Per tant, com en qualsevol mercat on l'oferta és limitada i la demanda no està satisfeta, en contextos d'alta demanda es generen pressions a l'alça sobre els preus de venda.

Els següents apartats recullen els principals elements de l'evolució del mercat de la nàutica esportiva que, es preveu, poden incidir en un preu de venda dels amarradors del Port de Salou superiors a la mitjana de Catalunya. S'analitza d'una banda la demanda d'embarcacions d'esbarjo⁴ i, de l'altra, l'oferta de ports esportius de Catalunya.

3.1.1 Mercat de les embarcacions esportives

Les dades d'embarcacions esportives en funcionament, contenen un alt grau d'incertesa degut a que moltes de les embarcacions que es deixen d'utilitzar no es donen de baixa. Això en distorsiona significativament el nombre d'embarcacions matriculades que poden requerir d'amarrament. L'ACPET⁵ estima que a Catalunya les embarcacions esportives matriculades són unes 55.000, altres fonts més conservadores estimen xifres al voltant de les 45.000 embarcacions.

Segons el Pla de Ports, l'any 2005 la demanda nàutica se situava en 135 habitants per embarcació, una mitjana inferior a la d'altres països mediterranis com Itàlia (71 habitants per embarcació) o Grècia (103 habitants per embarcació). Per tant, pels anys d'execució del pla, el període 2007-2015, les expectatives del sector eren de creixement de la demanda d'embarcacions, i s'esperava que això acabés repercutint en la demanda d'amarradors.

La crisi econòmica dels darrers anys, va truncar les expectatives, tal com s'apuntava a la jornada del Col·legi d'Economistes de maig de 2016, on es presentava l'informe d'Impacte socioeconòmic dels ports esportius i turístics de Catalunya. Aleshores s'explicava que la crisi havia portat a desinvertir i a vendre les embarcacions en general a tot Espanya, exceptuant a les Balears, on tenien afluència d'arreu del món i van poder mantenir la demanda. Des de l'ACPET s'apuntava a la necessitat d'explorar nous mercats per part dels ports esportius, i en especial, atraure usuaris estrangers.

Des de l'any 2017 s'està constatant un canvi de tendència que mostra una recuperació del sector de la nàutica

esportiva. Els Informes trimestrals del mercat d'embarcacions d'esbarjo, editats per ANEN⁶ a partir de la informació facilitada per la Direcció General de la Marina Mercant (Ministeri de Foment), indiquen creixements interanuals sostinguts de les matriculacions de les embarcacions d'esbarjo durant el 2017, amb creixements propers al 16%. L'any 2018 i 2019 la recuperació es consolida, s'han registrat increments interanuals a la província de Tarragona, pel període de gener a abril de 2019, del 17% respecte de l'any anterior. Unes xifres que conviden a l'optimisme.

D'aquests informes cal destacar que Catalunya, juntament amb Andalusia, és de les zones de l'Estat espanyol on els darrers anys han crescut més les matriculacions. Si bé, com ja s'apunta el Pla de Ports, al territori català hi ha molta activitat de venda i matriculació d'embarcacions que després es trasllada cap a d'altres indrets de l'estat espanyol i del sud de França.

En definitiva, podem concloure que el context actual de les embarcacions d'esbarjo és favorable. Ens trobem en una etapa de reactivació i creixement de les vendes d'embarcacions. Tot plegat fa pensar que **a curt i mig termini s'incrementarà la necessitat d'amarradors als ports esportius de Catalunya**, i en especial en aquelles zones amb una afluència turística important com és el cas de Salou.

3.1.2 Mercat dels ports esportius

Els ports esportius de Catalunya gaudeixen del lloçat clima mediterrani i de la seva incomparable situació en un litoral de gran diversitat i bellesa. Així mateix ofereixen al navegant una gran varietat de serveis i instal·lacions, d'altíssima qualitat, amb una atenció especial a la conservació del medi ambient.

En l'informe d'Impacte socioeconòmic dels ports esportius i turístics de Catalunya de l'ACPET, es recull que a Catalunya hi ha més de 30.000 amarradors i 51 ports i dàrsenes gestionats per clubs nàutics, societats mercantils, consorcis o municipis. Cada any 18.217 embarcacions circulen pels ports esportius de Catalunya, 6.383 de les quals amb bandera espanyola i 11.834 amb bandera estrangera. Un fet que denota la importància del turisme en l'activitat dels ports esportius.

Si analitzem l'evolució del nombre d'amarradors esportius de Catalunya, recollits des de Ports de Catalunya, observem que l'oferta s'ha estancat des de l'inici de la crisi. Es coneixen projectes de remodelació d'instal·lacions nàutiques esportives, però a la Costa Daurada no es té constància de la construcció de cap nova infraestructura a curt termini.

Actualment la província de Tarragona disposa d'una infraestructura dotada de 7.369 amarradors, que es manté constant des de l'any 2014, quan es van crear 65 amarradors nous, i que en general s'ha mantingut estable des de l'any 2008.



³ L'anàlisi no inclou la variable temps, assumint que es fa la inversió i es venen els amarradors en el mateix període, motiu pel qual tots els imports es poden considerar com "valors actuals nets".

⁴ Els experts coincideixen en la necessitat de millorar els coneixements sobre els factors que incideixen en la demanda mitjançant enquestes que mostrin els paràmetres bàsics de la nàutica actual (ciutat de residència dels propietaris i situació de l'amarratge, distribució social i territorial dels usuaris, opinió sobre els tipus de serveis nàutics actuals, combinació de la nàutica amb d'altres esports aquàtics, nivell d'utilització mensual de l'embarcació, tipus d'amarrador utilitzat, satisfacció general, etc.).

⁵ Associació Catalana de Ports Esportius i Turístics

⁶ Asociación Nacional de Empresas Náuticas. En aquest enllaç es poden consultar les notes de premsa dels informes elaborats per l'ANEN: <http://www.anen.es/tag/informe-matriculaciones/>.



Tal com s'indica al Pla de Ports de Catalunya, les característiques dels ports esportius i d'altres instal·lacions nàutiques configuren un mercat molt específic. Per a l'objecte de l'informe, vinculat a la remodelació del Port de Salou, cal tenir en compte els següents aspectes:

- ✓ Hi ha una oferta àmplia d'instal·lacions orientades a la nàutica esportiva: ports esportius, marines interiors, marines seques, zones d'avarada, zones de fondeig, etc.
- ✓ Les instal·lacions nàutiques són concessions administratives i, per tant, presenten una durada de temps limitada que permet a l'Administració introduir canvis en la seva distribució i gestió un cop finalitzat cada període concessionat.
- ✓ Hi ha un percentatge de la demanda d'amarradors que té una component d'inversió immobiliària i que no reflecteix la demanda real en zones concretes del litoral.
- ✓ Existeix un impacte de les infraestructures nàutiques sobre el medi natural, el qual implica importants restriccions sobre la seva construcció. Això comporta que la demanda generalment es dirigeixi cap a trams de costa determinats, i com a conseqüència es produeix una pressió a l'alça dels preus dels amarradors, ja que no sempre es pot satisfer completament la demanda.
- ✓ La demanda més freqüent és en amarradors permanents per a embarcacions d'ús privat. Aquesta es pot presentar en la forma d'un lloguer de l'amarrador o bé en la cessió de drets d'ús durant el període concessionat de la instal·lació.

La casuística del mercat dels ports nàutics i l'ús intensiu d'alguns d'ells per part dels usuaris, han portat a l'administració a dur a terme mesures de regulació de la demanda. Una de les eines que s'estudiarà més endavant són els incentius fiscals, com els aplicats amb els impostos de transmissions patrimonials i actes jurídics documentats o l'impost de successions i donacions.

Aquestes qüestions permeten concloure que ens trobem en un context de pressió a l'alça dels preus dels amarradors, derivat d'un creixement potencial de la demanda. Tot indica que la demanda d'amarradors a Catalunya tendirà a l'increment, mentre que l'oferta a curt termini no creix i no es té constància de que hagi de créixer. Per tant, és plausible pensar que **el mercat iniciarà un procés de creixement dels preus de la cessió del dret d'ús dels amarradors**, i les seves variants. Aquesta pressió s'espera que sigui major en ports on hi ha una gran afluència turística, on existeixi una àmplia diversitat d'activitat nàutiques i en aquelles zones del litoral que tinguin un front marítim d'interès especial respecte del seu entorn, o que hagin millorat les seves instal·lacions. Unes condicions que compliria el Port de Salou.

3.2 Els drets de cessió d'ús dels amarradors als ports esportius de Catalunya

El port marítim⁷ és l'espai on es gestiona l'aigua marítima, un bé de domini públic de l'administració competent (o bé de la Generalitat de Catalunya o bé de l'Administració de l'Estat), la qual, mitjançant una concessió, en cedeix l'ús a una entitat pública o privada. L'entitat que gestiona el port marítim rep una contraprestació econòmica per cedir el dret d'ús del domini públic per a una finalitat privativa, és a dir, comercialitza el dret d'ús dels amarradors i d'altres espais compresos en l'àrea portuària.

Si ens centrem en l'objecte d'anàlisi de l'informe de viabilitat, l'amarrador té associat uns m² d'aigua corresponent a l'espai que pot ocupar l'embarcació que gaudeix de la cessió del dret d'ús. L'import de la contraprestació per la cessió del dret d'ús de l'amarrador, ve donat per la demanda, la situació del port i els anys que queden de concessió, i l'indicador essencial per estimar-ne el seu cost seria el preu per m² d'aigua de l'amarrador.

Des de l'ACPET, l'any 2016 s'explicava que el preu per m² havia experimentat una davallada significativa, d'entre el 30 i el 80%, durant els anys que es va allargar la crisi econòmica. El 2008 a Girona el m² valia 3.500 euros, i el 2015 havia baixat a 1.900 euros. El mateix va succeir a la resta de Catalunya, encara que sense tanta intensitat: a Barcelona el preu va passar de 1.700 a 1.300 euros i a Tarragona, on va caure menys en termes percentuals, de 1.500 a 880 euros. Així doncs, aquesta informació ja ens indica que a la província de Tarragona els preus són més estables (menys volàtils).

Quan analitzem els preus actuals de compra-venda d'amarradors⁸, que la mitjana de preus de Girona s'ha incrementat respecte dels comunicats per l'ACTEP l'any 2016 i que les diferències entre Tarragona i Barcelona, no són tan significativa. Això també fa pensar que el sector estigui en recuperació, especialment als ports de gran atracció turística amb una oferta del litoral marítim més potent.

	Mitjana de €/m²	Mostra	Mitjana de m eslora (L)
Barcelona	817,69	400	11,6
Girona	2.155,12	190	10,2
Tarragona	820,11	280	9,7
Total general	1.110,55	870	10,7

L'anàlisi de les dades del portal de compra-venda, també permet inferir com es podria distribuir el preu de cada tipologia d'amarrador en funció de l'eslora (L). La mostra d'anuncis i el grau de detall permet fer un anàlisi que sigui comparable amb la classificació dels amarradors facilitada pel Club Nàutic Salou.

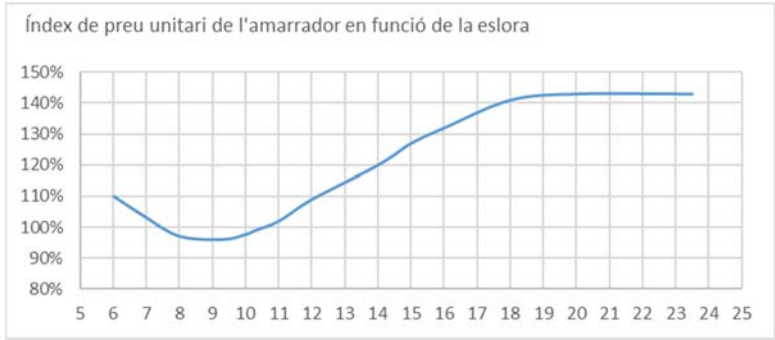
⁷ Conjunt d'aigües marítimes, d'espais i accessos terrestres i d'instal·lacions, que tenen les condicions físiques, naturals o artificials, i d'organització, necessàries per fer les operacions portuàries que els són pròpies, en funció de l'ús a què es destinin, i que configuren la zona de servei portuària. També formen part dels ports marítics i la seva zona de servei el conjunt d'aigües exteriors adjacents necessàries per fer amb condicions de seguretat les operacions d'aproximació al port i fondeig de la flota mercant, pesquera o esportiva.

⁸ Els preus mitjans s'han obtingut de l'anàlisi de 870 anuncis de compra-venda d'amarradors a l'abril de 2018 al portal www.topbarcos.com. La mitjana del preu de l'amarrador en aquest portal es troba notablement esbiaixat per factors que no s'han pogut corregir per manca d'informació acurada. En destaca el període de finalització de la concessió, la situació econòmica o necessitats del venedor, la ubicació de l'amarrador dins del port o les ofertes que vinculen la venda a un intercanvi a d'altres espais portuaris. Es té constància que a 6 ports catalans se'ls acaba la concessió aquest any, a 1 port li queda 1 any, a 5 ports/dàrsenes els queden 2 anys i a 2 ports/dàrsenes els queden 4 anys. Per tant no es pot prendre com a referència els preus mitjans calculats a partir de les dades del portal.

Tipus	Eslora (L)	Índex	Mitjana de €/m2	Mostra	Mitjana de L
I	6	110,8%	1.230,92	59	5,8
II	7	95,9%	1.065,14	87	7,1
III	8	102,8%	1.141,23	250	8,1
IV ⁹	9,3	96,0%	1.066,42	3	9,5
V	10	85,6%	950,24	161	10
VI	10,3	117,5%	1.304,51	7	10,4
VII	11	104,4%	1.159,20	9	11,1
VIII	12	99,1%	1.100,20	151	12,1
IX	14	103,9%	1.154,24	13	14
X	15	113,5%	1.260,63	60	15
XI	16	110,0%	1.221,73	6	16
XII	18	143,5%	1.594,02	21	18
XIII	20	83,3%	925,46	26	20,1
XIV	23,5	104,3%	1.158,16	17	35,1
Total		100,0%	1.110,55	870	10,7

D'aquestes dades, es conclou que no es pot establir una relació clara entre un preu per m² de l'amarrador i l'eslora de l'amarrador. Malgrat les limitacions d'aquesta afirmació, doncs òbviament caldria fer un anàlisi més detallat del mercat i caldria corregir els problemes derivats de tenir mostres petites, sembla que el preu del m² l'amarrador és més elevat que la mitjana en eslores inferiors als 6 m² i en eslores superiors als 10 m², mentre que en els amarradors entre 6 i 10 m² el preu unitari és inferior a la mitjana.

Per aquest motiu assumirem que la funció d'oferta dels amarradors en funció de la seva eslora, dibuixarà una forma similar a U, amb uns paràmetres que es mouran des del 110% per a eslores de tipus I, un mínim del 96% en les de tipus IV i màxim de 140% en les de tipus XII i superiors, tal i com queda dibuixat en el gràfic següent.



Aquesta corba encaixa amb els anàlisis recollits en el Pla de Ports de Catalunya o en el darrer informe de La indústria catalana de la nàutica d'esbarjo, que indiquen una major demanda d'amarradors per a grans eslores, per tal que els grans iots procedents de països del nord i l'est d'Europa puguin hibernar. Aquesta realitat permet assumir que les instal·lacions que vulguin atraure aquest tipus d'embarcacions poden establir uns preus dels amarradors per sobre de la mitjana.

⁹ L'import obtingut amb les dades disponibles per al tipus d'embarcació IV és 566,42 €/m², un import que queda força esbiaixat respecte de la tipologia immediatament anterior i la posterior. S'observa a més que només es disposa d'una petita mostra de 3 observacions, per tant es substitueix l'import en funció de la mitjana de preus de la categoria III i V.

3.2.1 Factors diferencials del Port de Salou

Salou és un municipi turístic i residencial del litoral mediterrani català que s'ha consolidat com el principal centre d'oci i de serveis de la Costa Daurada. Compta amb una àmplia oferta de serveis turístics, de qualitat i de diverses especialitzacions. Les platges i cales de sorra daurada, les aigües tranquil·les i el clima temperat en són l'atractiu principal, que es complementa amb una oferta esportiva i d'oci reconeguda internacionalment. Actualment és un dels principals destins turístic de les comarques de Tarragona i un dels més grans de Catalunya, d'Espanya i de l'arc mediterrani. Això fa suposar que la demanda d'amarradors del Port de Salou pot ser elevada, motiu pel qual es poden suposar uns preus de venda més elevats que a la resta de ports de la zona.

En aquest sentit cal analitzar el preu m² de làmina d'aigua del mòdul dels amarradors en ports esportius, establert des de l'Agència Tributària de Catalunya (en endavant ATC). Són els imports de referència que utilitza l'administració catalana per comprovar el valor dels bens immobles dels ports esportius, quan es fa el pagament de l'impost sobre transmissions patrimonials i actes jurídics documentals o l'impost de successions i donacions¹⁰.

En aquest cas l'import mitjà del m² de la làmina d'aigua dels ports esportius de Catalunya per a l'any 2017 se situa en 590 euros. S'observen diferències importants entre els diversos ports de Catalunya, la qual cosa denota la voluntat de l'administració de fomentar l'ocupació dels ports esportius menys sol·licitats, o d'aquells amb una menor incidència en el medi ambient, tal com s'explica al Pla de Ports.

Si prenen com a base el preu mitjà a Catalunya de la làmina d'aigua del mòdul, el Port de Salou (amb 720 euros/m²) es situa un 22% per sobre del conjunt de Catalunya i un 46,5% per sobre de Tarragona.

Mitjana de €/m2 làmina d'aigua	
Barcelona	515,4
Girona	742,8
Tarragona	491,3
Total general	589,9

Així doncs, i donades les característiques del Port de Salou, que indiquen que serà un port amb una elevada demanda, quan utilitzem un preu mitjà per m² de l'amarrador d'una zona, podem aplicar aquest factor corrector que n'incrementarà el preu de sortida.

3.2.2 Rangs de preus dels drets d'ús dels amarradors

Un cop analitzats els diferents indicadors que han de permetre establir els imports de comercialització de la cessió del dret d'ús de l'amarrador, es considera factible assumir els següents supòsits:

- ✓ El mercat es troba en recuperació, per tant és raonable prendre com a referència el preu per m² de cessió d'amarrador de l'any 2015 facilitat per l'ACPET, de 880 euros de mitjana als ports de la província de Tarragona.
- ✓ Donat que el Port de Salou, com a centre turístic del mediterrani, té una gran demanda d'amarradors i que la pròpia administració li suposa un preu del m² de làmina d'aigua un 22% superior a la mitjana de Catalunya i d'un 46% superior a la mitjana dels ports de Tarragona, s'assumeix que cal corregir el preu de referència de la mitjana de Tarragona.
- ✓ El preu del m² de l'amarrador no pot ser lineal. En l'anàlisi dels preus de compra-venda actuals s'observa que segueixen un relació entre el preu i l'eslora de l'amarrador en forma de U, amb uns paràmetres que es mouran des del 110% respecte de la mitjana per a eslores inferiors als 6 m², un mínim del 96% en eslores entre els 6 i els 10 m², i màxim de 140% en les eslores superiors als 10 m².
- ✓ És molt provable que donades les característiques dels amarradors i l'evolució favorable del mercat de les embarcacions d'esbarjo, el preu es vagi incrementant en poc temps. Cal tenir en compte que la funció de producció d'amarradors a curt termini és clarament inelàstica, és a dir, no se'n pot incrementar el nombre encara que hi hagi més demanda. Per tant, dels escenaris que es plantegen es poden tenir en compte alguns amb preus agosarats, que se situïn un 46% per sobre la mitjana dels ports de Tarragona.

¹⁰ Informació recollida de l'anàlisi de l'advocat Jaume Prats: <http://www.panoramanautico.com/legislaciones/el-valor-de-los-amarres-para-la-agencia-tributaria>

3.3 Escenaris del retorn de la inversió al Sector Nàutic

Un cop definits els rangs de preus de la cessió del drets d'ús dels amarradors al Port de Salou, tot assumint els supòsits de preus i factors correctors de l'apartat anterior, es plantegen els escenaris que es consideren factibles en el procés de venda de la cessió del dret d'ús de l'amarrador per part de l'Ajuntament.

Els escenaris 1, 2, 3 i 4 són resultat d'aplicar criteris objectius en funció del grau de risc i del grau de probabilitat d'assolir uns preus de venda determinats dels amarradors. En canvi, l'escenari 5, té en compte els elements més plausibles dels escenaris 2 i 4.

En general el conjunt d'escenaris mostren un retorn de la inversió elevat, entre el 81% i el 107%, i suposarien uns ingressos d'entre 7,2 i 9,6 milions d'euros. El grau de risc de cada escenari s'ha valorat en funció de l'increment de preus que s'aplica al preu base (880€/m², la mitjana als ports de Tarragona): en el cas d'utilitzar un increment del 22% es considera un escenari conservador, mentre que un increment del 46% es considera agosarat. La probabilitat de que esdevingui aquell escenari, s'ha valorat en comparació amb el context econòmic actual i l'evolució actual del sector nàutic.

Escenari 1. Preu lineal del m² de l'amarrador segons mitjana de Tarragona incrementat en un 22%

Es pren com a referència la mitjana de euros/m² dels amarradors a Tarragona per l'any 2015 segons l'ACPET (880 euros). Donada la constatació que el Port de Salou gaudeix d'una posició privilegiada en una població amb un elevat turisme, s'assumeix que l'import es pot incrementar en 22% (fins els 1.074 euros), tal i com estableix l'ATC en la diferència del preu mitjà del mòdul dels amarradors de Salou respecte de la mitjana de Catalunya. S'aplica un preu per m² lineal, malgrat ja s'ha assenyalat que existeix una relació no lineal amb el tipus d'amarrador.

Tipus	Número	Import (€)	Superf. m2	€/m2	Preu unitari
I	38	612.239,95	15,00	1.074,11	16.111,58
II	41	832.324,11	18,90	1.074,11	20.300,59
III	38	979.583,93	24,00	1.074,11	25.778,52
IV	7	244.734,87	32,55	1.074,11	34.962,12
V	23	864.654,67	35,00	1.074,11	37.593,68
VI	7	271.050,44	36,05	1.074,11	38.721,49
VII	15	620.295,74	38,50	1.074,11	41.353,05
VIII	23	1.185.812,12	48,00	1.074,11	51.557,05
IX	5	323.305,66	60,20	1.074,11	64.661,13
X	0	0,00	67,50	1.074,11	72.502,10
XI	7	541.349,01	72,00	1.074,11	77.335,57
XII	3	290.008,40	90,00	1.074,11	96.669,47
XIII	3	354.454,71	110,00	1.074,11	118.151,57
XIV	1	138.828,09	129,25	1.074,11	138.828,09
Total	211	7.258.641,70			
% Retorn		81%			

És l'escenari més conservador i probablement el menys realista, doncs es dona per suposat que el m² dels amarradors no depèn de la tipologia d'amarrador i el preu és només un 22% superior a la mitjana de preus del conjunt de Catalunya, i el punt de partida són preus de l'any 2015.

També és l'escenari menys favorable, ja que amb una inversió de 8.980.385 euros pel projecte del Pla especial, la venda d'amarradors retornaria un 81%.

Escenari 2. Preu lineal del m² de l'amarrador segons mitjana de Tarragona incrementat en un 46%

Es pren com a referència la mitjana de euros/m² dels amarradors a Tarragona per l'any 2015 segons l'ACPET (880 euros). Es té en compte la importància del Port de Salou com a centre neuràlgic de la Costa Daurada i s'assumeix que l'import es pot incrementar en 46% (fins els 1.289 euros), tal com estableix l'ATC amb la diferència del preu mitjà del mòdul dels amarradors del Port de Salou respecte de la mitjana de la província de Tarragona. De nou s'aplica un preu per m² lineal.

Tipus	Número	Import (€)	Superf. m2	€/m2	Preu unitari
I	38	735.044,78	15,00	1.289,55	19.343,28
II	41	999.274,03	18,90	1.289,55	24.372,54
III	38	1.176.071,64	24,00	1.289,55	30.949,25
IV	7	293.824,48	32,55	1.289,55	41.974,93
V	23	1.038.089,55	35,00	1.289,55	45.134,33
VI	7	325.418,51	36,05	1.289,55	46.488,36
VII	15	744.716,42	38,50	1.289,55	49.647,76
VIII	23	1.423.665,67	48,00	1.289,55	61.898,51
IX	5	388.155,22	60,20	1.289,55	77.631,04
X	0	0,00	67,50	1.289,55	87.044,78
XI	7	649.934,33	72,00	1.289,55	92.847,76
XII	3	348.179,10	90,00	1.289,55	116.059,70
XIII	3	425.552,24	110,00	1.289,55	141.850,75
XIV	1	166.674,63	129,25	1.289,55	166.674,63
Total	211	8.714.600,60			
% Retorn		98%			

Generaria un retorn de la inversió del 98%, amb uns ingressos estimats de 8,7 milions d'euros. També és un escenari que es considera raonable, ja que pren en consideració que el m² dels amarradors del Port de Salou es pot incrementar de mitjana en un 46%, tal com estableix l'ATC. Tot i així no recull les diferències de preu en funció de la tipologia d'amarrador.

Escenari 3. Preu en funció de la categoria d'amarrador segons mitjana actual de Catalunya

Es pren com a referència la mitjana de Catalunya dels preus de 870 anuncis de compra-venda d'amarradors a l'abril de 2018 al portal www.topbarcos.com. Com ja s'ha indicat amb anterioritat, són preus que inclouen biaixos derivats de la finalització de la concessió o de les necessitats del venedor (entre d'altres). Però és una de les maneres d'incorporar diferències en el m² de l'amarrador en funció del tipus d'eslora, i com que sabem que el Port de Salou pot assolir uns preus superiors a la mitjana, podem considerar aquest supòsit com a molt conservador.

Tipus	Número	Import (€)	Superf. m2	€/m2	Preu unitari
I	38	701.624,40	15,00	1.230,92	18.463,80
II	41	825.376,99	18,90	1.065,14	20.131,15
III	38	1.040.801,76	24,00	1.141,23	27.389,52
IV	7	242.983,80	32,55	1.066,42	34.711,97
V	23	764.943,20	35,00	950,24	33.258,40
VI	7	329.193,10	36,05	1.304,51	47.027,59
VII	15	669.438,00	38,50	1.159,20	44.629,20
VIII	23	1.214.620,80	48,00	1.100,20	52.809,60
IX	5	347.426,24	60,20	1.154,24	69.485,25
X	0	0,00	67,50	1.260,63	85.092,53
XI	7	615.751,92	72,00	1.221,73	87.964,56
XII	3	430.385,40	90,00	1.594,02	143.461,80
XIII	3	305.401,80	110,00	925,46	101.800,60
XIV	1	149.692,18	129,25	1.158,16	149.692,18
Total	211	7.637.639,58			
% Retorn		86%			

Aquest escenari generaria un retorn de la inversió del 86%, amb uns ingressos estimats de 7,6 milions d'euros. És un plantejament molt conservador que no introdueix cap correcció en els preus, s'assumeix que els preus de Salou es situen com la mitjana de Catalunya, quan s'ha observat que això no és real.

Escenari 4. Preu en funció de la categoria d’amarradorm segons mitjana de Tarragona incrementat en un 22%

Es pren com a referència la mitjana de euros/m² dels amarradors a Tarragona per l'any 2015 segons l'ACPET (880 euros). S'assumeix que el Port de Salou tindrà uns preus lleugerament superiors a la mitjana de Catalunya, un 22% (fins els 1.074 euros), tal i com estableix l'ATC. S'incorpora un altre factor corrector al preu per m² en funció de la tipologia d'amarrador, en una relació similar a l'observada als preus de compra-venda actuals.

Tipus	Número	Import (€)	Superf. m2	Factor corrector	€/m2	Preu unitari
I	38	673.463,95	15,00	110%	1.181,52	17.722,74
II	41	857.293,83	18,90	103%	1.106,33	20.909,61
III	38	950.196,41	24,00	97%	1.041,88	25.005,17
IV	7	234.945,47	32,55	96%	1.031,14	33.563,64
V	23	844.767,61	35,00	98%	1.049,40	36.729,03
VI	7	268.339,94	36,05	99%	1.063,36	38.334,28
VII	15	632.701,66	38,50	102%	1.095,59	42.180,11
VIII	23	1.292.535,21	48,00	109%	1.170,77	56.197,18
IX	5	387.966,79	60,20	120%	1.288,93	77.593,36
X	0	0,00	67,50	127%	1.364,11	92.077,67
XI	7	714.580,70	72,00	132%	1.417,82	102.082,96
XII	3	408.911,84	90,00	141%	1.514,49	136.303,95
XIII	3	506.870,24	110,00	143%	1.535,97	168.956,75
XIV	1	198.524,18	129,25	143%	1.535,97	198.524,18
Total	211	7.971.097,82				
% Retorn		89%				

Aquest probablement sigui l'escenari més factible de tots quatre. És realista, en el sentit que té en compte un preu per m² dels amarradors en funció del tipus d'amarrador. És conservador, perquè pren com a referència la mitjana de preus de Tarragona incrementats en un 22%, quan l'ATC aplica un increment del 46% en relació a la mitjana de preus de Tarragona. Els resultats d'aquest supòsit són raonablement favorables, generaria un retorn de la inversió del 89%, amb uns ingressos estimats de 7,9 milions d'euros. Tot i així de nou trobem que el preu unitari dels amarradors de tipus IX i superiors són elevats.

Escenari 5. Preu en funció de la categoria de l'amarrador segons mitjana de Tarragona incrementat un 46%

Es pren com a referència la mitjana de euros/m² dels amarradors a Tarragona per l'any 2015 segons l'ACPET (880 euros). S'assumeix que el Port de Salou tindrà uns preus superiors a la mitjana de Catalunya, un 46% (fins els 1.289 euros), tal i com estableix l'ATC. S'incorpora un el factor corrector al preu per m² en funció de la tipologia d'amarrador, en una relació similar a l'observada als preus de compra-venda actuals.

Tipus	Número	Import (€)	Superf. m2	Factor corrector	€/m2	Preu unitari
I	38	808.549,25	15,00	110%	1.418,51	21.277,61
II	41	1.029.252,25	18,90	103%	1.328,24	25.103,71
III	38	1.140.789,49	24,00	97%	1.250,87	30.020,78
IV	7	282.071,50	32,55	96%	1.237,97	40.295,93
V	23	1.014.213,49	35,00	98%	1.259,89	44.096,24
VI	7	322.164,32	36,05	99%	1.276,66	46.023,47
VII	15	759.610,75	38,50	102%	1.315,34	50.640,72
VIII	23	1.551.795,58	48,00	109%	1.405,61	67.469,37
IX	5	465.786,27	60,20	120%	1.547,46	93.157,25
X	0	0,00	67,50	127%	1.637,73	110.546,87
XI	7	857.913,31	72,00	132%	1.702,21	122.559,04
XII	3	490.932,54	90,00	141%	1.818,27	163.644,18
XIII	3	608.539,70	110,00	143%	1.844,06	202.846,57
XIV	1	238.344,72	129,25	143%	1.844,06	238.344,72
Total	211	9.569.963,18				
% Retorn		107%				

Aquest és un escenari realista, en el sentit que té en compte un preu per m² dels amarradors en funció del tipus d'amarrador. És agosarat, perquè pren com a referència la mitjana de preus de Tarragona incrementats en un 46%. Els resultats d'aquest supòsit són raonablement favorables, generaria un retorn de la inversió del 107%, amb uns ingressos estimats de 9,6 milions d'euros. Tot i així trobem que el preu unitari dels amarradors de tipus IX i superiors són elevats.

3.4 Rendibilitat de la venda dels amarradors

L'anàlisi desenvolupat en aquest informe, assumeix que el pagament de la inversió i la venda de la cessió de drets d'ús dels amarradors, es faran en el mateix període temporal, durant els primers dos anys. Així doncs l'anàlisi de la viabilitat no inclou la variable temps i tots els imports es poden considerar valors actuals nets.

En l'anàlisi es conclou que la situació més plausible serien uns preus de venda al voltant dels 45.000€ de mitjana per amarrador, on els més petits (6x2,5m) es podrien vendre per 20.000€ i el gran (23,5x5,5m) per 230.000€. En aquest escenari el retorn de la inversió superaria el 100%, i podria assolir el 106%. Els ingressos estimats de la venda oscil·larien els 9,42 milions d'euros.

Aquestes conclusions s'obtenen de l'anàlisi de l'evolució del sector nàutic d'esbarjo, de l'oferta d'amarradors a Catalunya, dels preus de venda actuals i de les característiques pròpies de la zona portuària de Salou.

Escenaris analitzats en la viabilitat econòmica de les obres del CN Salou i el centre comercial			Retorn	Ingressos
	Supòsits	Característiques	inversió	estimats (€)
1	Preu lineal del m² de l'amarrador segons mitjana de Tarragona incrementat en un 22%	Conservador Baixa probabilitat	81%	7.258.641,70
2	Preu lineal del m² de l'amarrador segons mitjana de Tarragona incrementat en un 46%	Agosarat Alta probabilitat	98%	8.714.600,60
3	Preu en funció de la categoria d'amarrador segons mitjana actual de Catalunya	Conservador Baixa probabilitat	86%	7.637.639,58
4	Preu en funció de la categoria d'amarrador segons mitjana de Tarragona incrementat en un 22%	Conservador Alta probabilitat	89%	7.971.097,82
5	Preu en funció de la categoria d'amarrador segons mitjana de Tarragona incrementat en un 46%	Agosarat Mitjana probabilitat	107%	9.569.963,18
6	Preu en funció de la categoria d'amarrador segons escenaris 2, 4 i 5	Valorat	106%	9.419.000,00

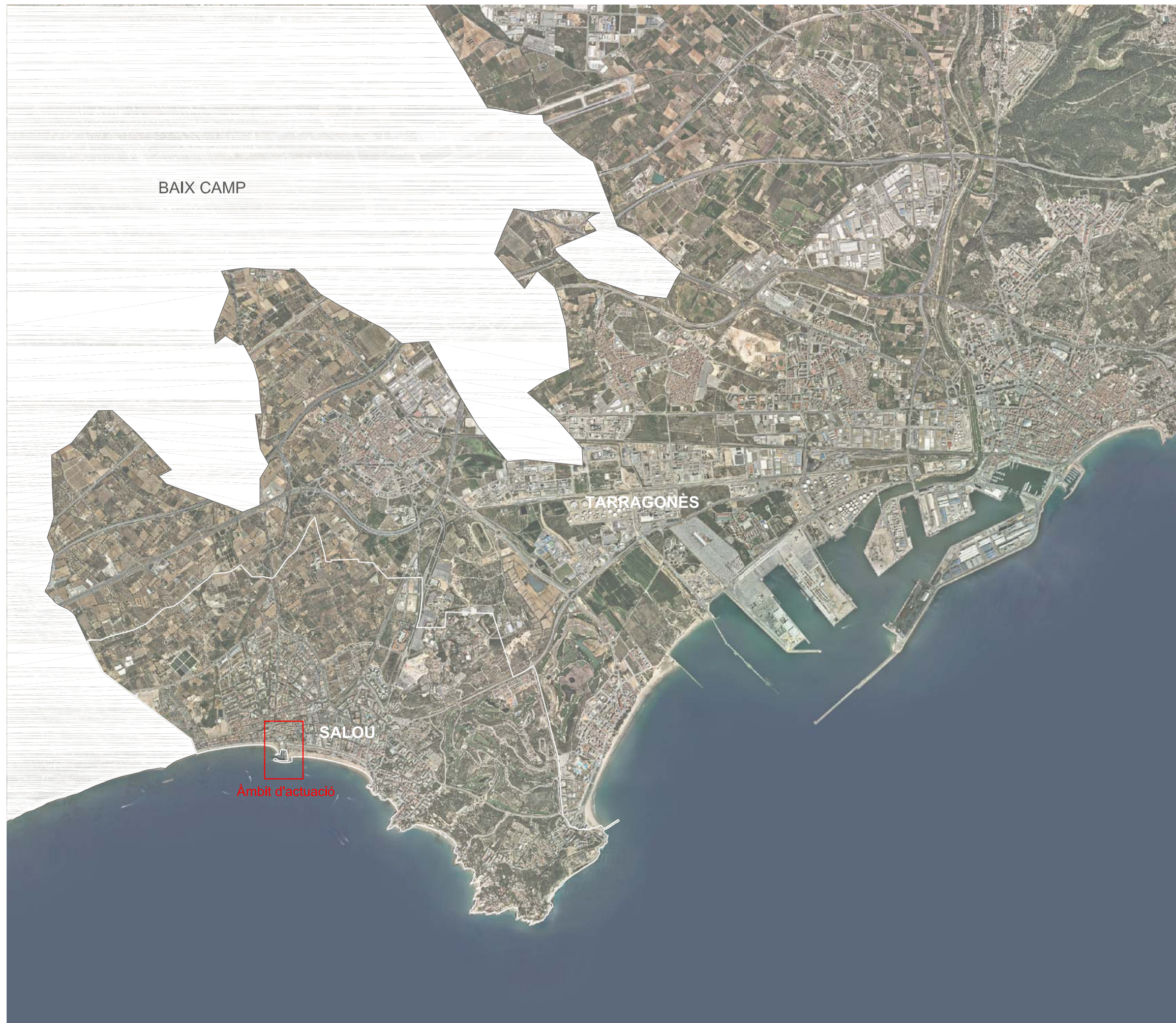
Els escenaris 1, 2, 3, 4 i 5 són resultat d'aplicar criteris objectius en funció del grau de risc i del grau de probabilitat d'assolir uns preus de venda determinats dels amarradors. En canvi, l'escenari 6, té en compte els elements més plausibles dels escenaris 2, 4 i 5: uns preus de venda superiors a la mitjana, amb un increment conservador en els amarradors mitjans i un increment agosarat en els amarradors més petit i els excepcionalment grans, que existeix una oferta molt petita a Catalunya.

En general el conjunt d'escenaris mostren un retorn de la inversió elevat, entre el 81% i el 107%, i suposarien uns ingressos d'entre 7,2 i 9,6 milions d'euros. El grau de risc de cada escenari s'ha valorat en funció de l'increment de preus que s'aplica al preu base (880€/m², la mitjana als ports de Tarragona): en el cas d'utilitzar un increment del 22% es considera un escenari conservador, mentre que un increment del 46% es considera agosarat. La probabilitat de que esdevingui aquell escenari, s'ha valorat en comparació amb el context econòmic actual i l'evolució actual del sector nàutic.

Dels escenaris plantejats, l'escenari 4 sembla el més plausible: incrementa de manera conservadora la mitjana de preus dels ports de Tarragona (en un 22%) i aplica un factor corrector per tenir en compte la categoria de l'amarrador (en funció de l'eslora). Tanmateix, d'aquest escenari s'observa que el preu unitari dels amarradors de tipus I, II i III és excessivament baix. Els preus unitaris d'aquesta categoria d'amarradors és entre els 17.000 i els 25.000 euros i la pressió a l'alça en els preus dels amarradors, especialment en un port de referència com Salou i que haurà millorat els seus serveis, fa més raonable pensar que s'assoliran valors similars a l'escenari 2, entre els 21.000 i els 31.000 euros.

Tenint en compte aquests elements, es fa una aproximació amb preus que combinen els escenaris 2, 4 i 5, i que s'han arrodonit com a proposta de preus de sortida. De mitjana els amarradors es podrien vendre per 45.000 euros per obtenir un retorn de la inversió del 106%. Uns preus que donen un dret d'ús de l'espai durant 30 anys i que si tenim en compte que es ven element d'esbarjo de luxe, es podrien assimilar al mercat immobiliari de luxe. A continuació es mostren els resultats dels escenaris més provables, per tal de comparar-ne els resultats.

Estimació de la viabilitat del projecte. Imports en €							
Eslora				Escenari 2	Escenari 4	Escenari 5	Escenari 6
Tipus	Núm.	L	Mànega	Preu unitari	Preu unitari	Preu unitari	Preu unitari
I	38	6	2,5	19.343,28	17.722,74	21.277,61	20.000,00
II	41	7	2,7	24.372,54	20.909,61	25.103,71	25.000,00
III	38	8	3	30.949,25	25.005,17	30.020,78	30.000,00
IV	7	9,3	3,5	41.974,93	33.563,64	40.295,93	40.000,00
V	23	10	3,5	45.134,33	36.729,03	44.096,24	44.000,00
VI	7	10,3	3,5	46.488,36	38.334,28	46.023,47	46.000,00
VII	15	11	3,5	49.647,76	42.180,11	50.640,72	50.000,00
VIII	23	12	4	61.898,51	56.197,18	67.469,37	65.000,00
IX	5	14	4,3	77.631,04	77.593,36	93.157,25	90.000,00
X	0	15	4,5	87.044,78	92.077,67	110.546,87	110.000,00
XI	7	16	4,5	92.847,76	102.082,96	122.559,04	125.000,00
XII	3	18	5	116.059,70	136.303,95	163.644,18	160.000,00
XIII	3	20	5,5	141.850,75	168.956,75	202.846,57	200.000,00
XIV	1	23,5	5,5	166.674,63	198.524,18	238.344,72	230.000,00
Total	211	Ingressos		8.714.600,60	7.971.097,82	9.569.963,18	9.419.000,00
Cost de la inversió				8.921.142			
Retorn de la inversió				98%	89%	107%	106%







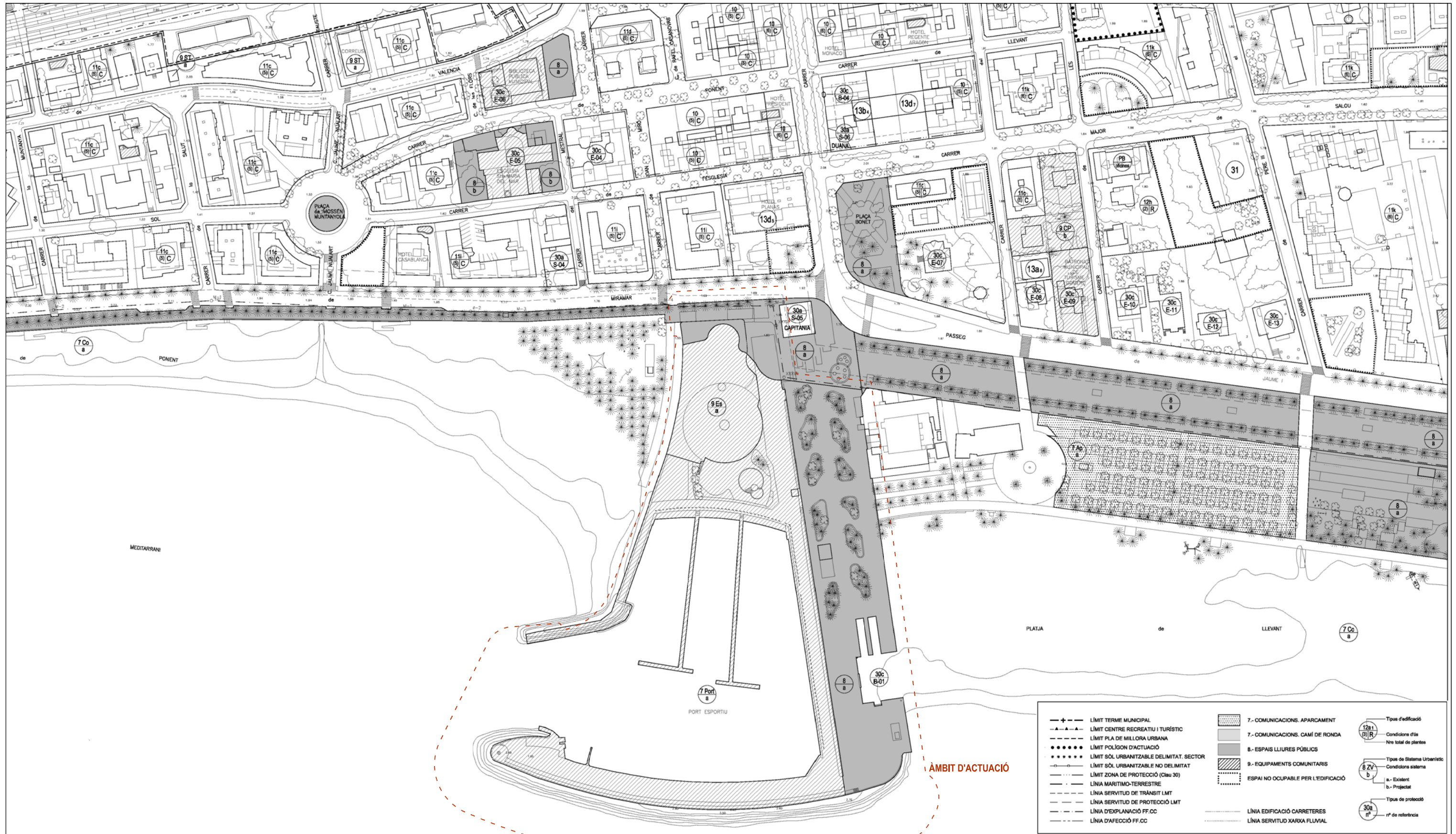
PLA ESPECIAL DEL PORT ESPORTIU DE SALOU

Autor/s Jordi Bellmunt
Arquitecte
Agata Buscemi
Arquitecte

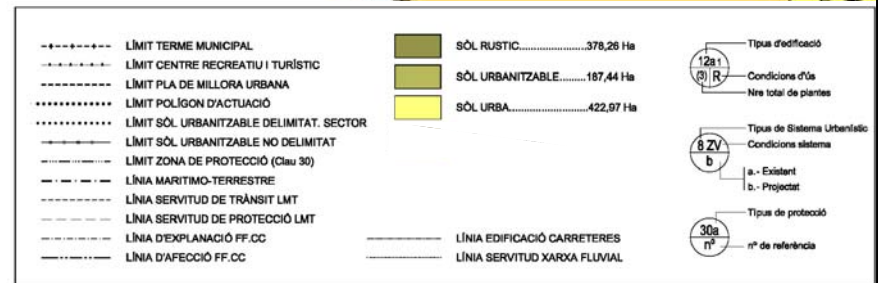
L02_Emplacement

40 m

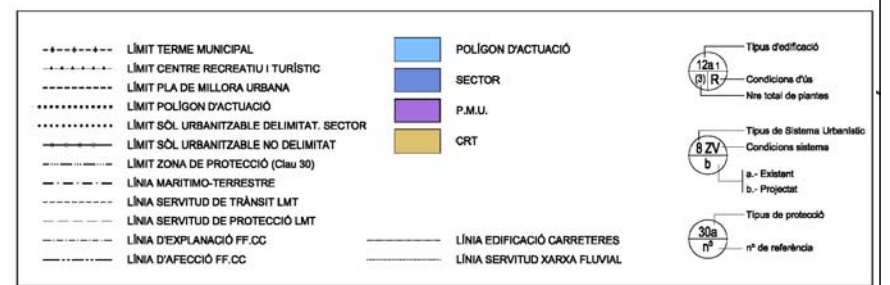
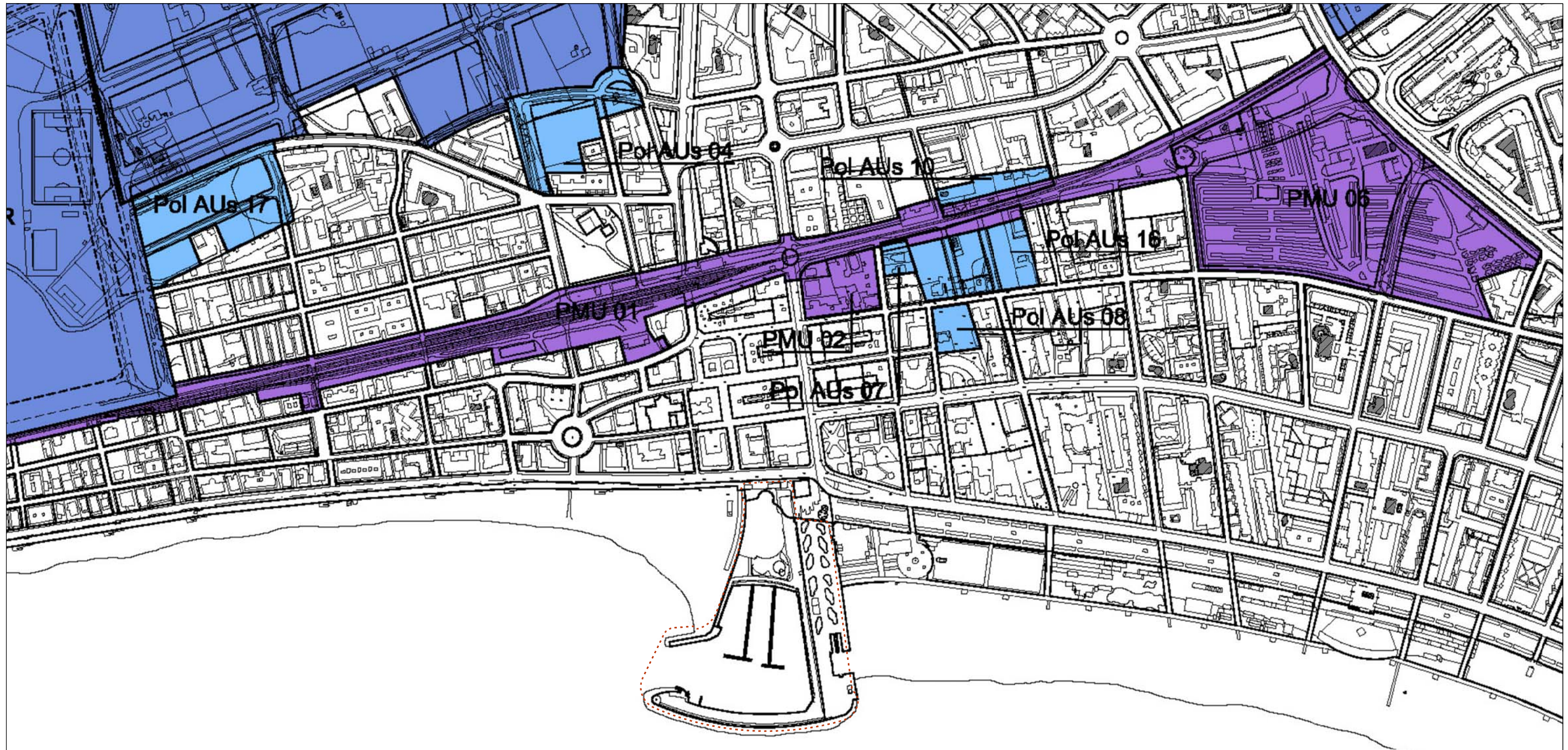
L02
07/2020



SISTEMES URBANÍSTICS		
7.- COMUNICACIONS: Transport terrestre: - Fe Ferrovial - V Vial - Ap Aparcament Marítim: - Port Portuari - Co Costaner Àrees de protecció: - H Hidrogràfic Camí de Ronda: - C Camí de Ronda	8.- ESPAIS LLIBRES PÚBLICS - P Parcs - J Jardins - ZV Zones Verdes - Eb Esbarjo - LI Lleure - Es Esportiu	9.- EQUIPAMENTS COMUNITARIS - CP Centre Públic - R Religios - Cu Cultural - Do Docent - Es Esportiu - Sa Sanitari-Assist - ST Serveis Tècnics - PS Altres d'interès públic i social
7.- COMUNICACIONS, APARCAMENT 7.- COMUNICACIONS, CAMÍ DE RONDA 8.- ESPAIS LLIBRES PÚBLICS 9.- EQUIPAMENTS COMUNITARIS ESPAI NO OCUPABLE PER L'EDIFICACIÓ	7.- COMUNICACIONS, APARCAMENT 7.- COMUNICACIONS, CAMÍ DE RONDA 8.- ESPAIS LLIBRES PÚBLICS 9.- EQUIPAMENTS COMUNITARIS ESPAI NO OCUPABLE PER L'EDIFICACIÓ	7.- COMUNICACIONS, APARCAMENT 7.- COMUNICACIONS, CAMÍ DE RONDA 8.- ESPAIS LLIBRES PÚBLICS 9.- EQUIPAMENTS COMUNITARIS ESPAI NO OCUPABLE PER L'EDIFICACIÓ

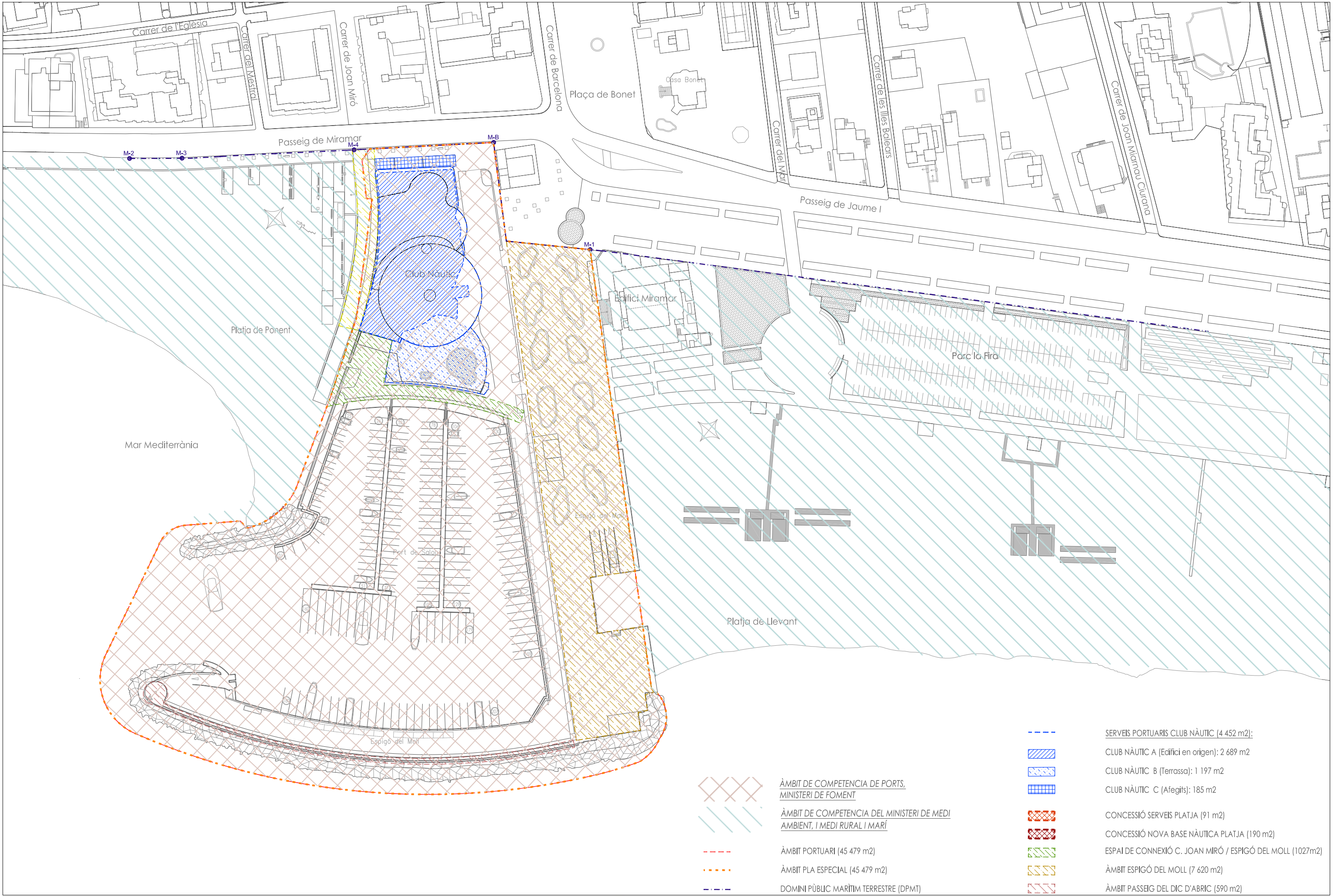


SISTEMES URBANÍSTICS		
7.- COMUNICACIONS: Transport terrestre: - Fe Ferrovial - V Viari - Ap Aparcament Marítim: - Port Portuari - Co Costaner Àrees de protecció: - H Hidrogràfic Camí de Ronda: - C Camí de Ronda	8.- ESPAIS LLUIRES PÚBLICS - P Parcs - J Jardins - ZV Zones Verdes - Eb Esbarjo - LI Lleure - Es Esportiu	9.- EQUIPAMENTS COMUNITARIS - CP Centre Públic - R Religió - Cu Cultural - Do Docent - Es Esportiu - Sa Sanitari-Assist - ST Serveis Tècnics - PS Altres d'interès públic i social
SÒL URBÀ (S.U.) 10.- Edificació alineada a vial 11.- Edificació aïllada 12.- Edificació unifamiliar aïllada 13.- Edificació en ordenació volumètrica específica 14.- Conservació estructura urbana i edificatòria 15.- Zona d'usos comercials		
SÒL NO URBANITZABLE (S.N.U.) 20.- Sòl agrícola permanent 21.- Zona de camp		
SÒL URBANITZABLE (S.U.) 30.- Zona de protecció: 30a.- Protecció de l'edificació 30b.- Protecció de restes arqueològiques 30c.- Elements de catàleg 31.- Aparcament 32.- Àrea de Servei		



SISTEMES URBANÍSTICS		
7.- COMUNICACIONS:	8.- ESPAIS LLIBRES PÚBLICS	9.- EQUIPAMENTS COMUNITARIS
Transport terrestre:	- P Parcs	- CP Centre Públic
- Fe Ferroviari	- J Jardins	- R Religió
- V Viari	- ZV Zones Verdes	- Cu Cultural
- Ap Aparcament	- Eb Esbarjo	- Do Docent
Marítim:	- Ll Lleure	- Es Esportiu
- Port Portuari	- Es Esportiu	- Sa Sanitari-Assist
- Co Costaner		- ST Serveis Tècnics
Àrees de protecció:		- PS Altres d'interès públic i social
- H Hidrogràfic		
Camí de Ronda:		
- C Camí de Ronda		

SÒL URBÀ (S.U.)	
10.- Edificació alineada a via	30.- Zona de protecció:
11.- Edificació aïllada	30a.- Protecció de l'edificació
12.- Edificació unifamiliar aïllada	30b.- Protecció de restes arqueològiques
13.- Edificació en ordenació volumètrica específica	30c.- Elements de catàleg
14.- Conservació estructura urbana i edificatòria	31.- Aparcament
15.- Zona d'usos comercials	32.- Àrea de Servei
SÒL NO URBANITZABLE (S.N.U.)	
20.- Sòl agrícola permanent	
21.- Zona de campament	
SÒL URBANITZABLE (S.U.)	



ÀMBIT DE COMPETENCIA DE PORTS,
MINISTERI DE FOMENT

ÀMBIT DE COMPETENCIA DEL MINISTERI DE MEDI
AMBIENT, I MEDI RURAL I MARÍ

ÀMBIT PORTUARI (45 479 m2)

ÀMBIT PLA ESPECIAL (45 479 m2)

DOMINI PÚBLIC MARÍTIM TERRESTRE (DPMT)

SERVEIS PORTUARIS CLUB NÀUTIC (4 452 m2):

CLUB NÀUTIC A (Edifici en origen): 2 689 m2

CLUB NÀUTIC B (Terrassa): 1 197 m2

CLUB NÀUTIC C (Afegits): 185 m2

CONCESSIÓ SERVEIS PLATJA (91 m2)

CONCESSIÓ NOVA BASE NÀUTICA PLATJA (190 m2)

ESPAI DE CONNEXIÓ C. JOAN MIRÓ / ESPIGÓ DEL MOLL (1027m2)

ÀMBIT ESPIGÓ DEL MOLL (7 620 m2)

ÀMBIT PASSEIG DEL DIC D'ABRIC (590 m2)

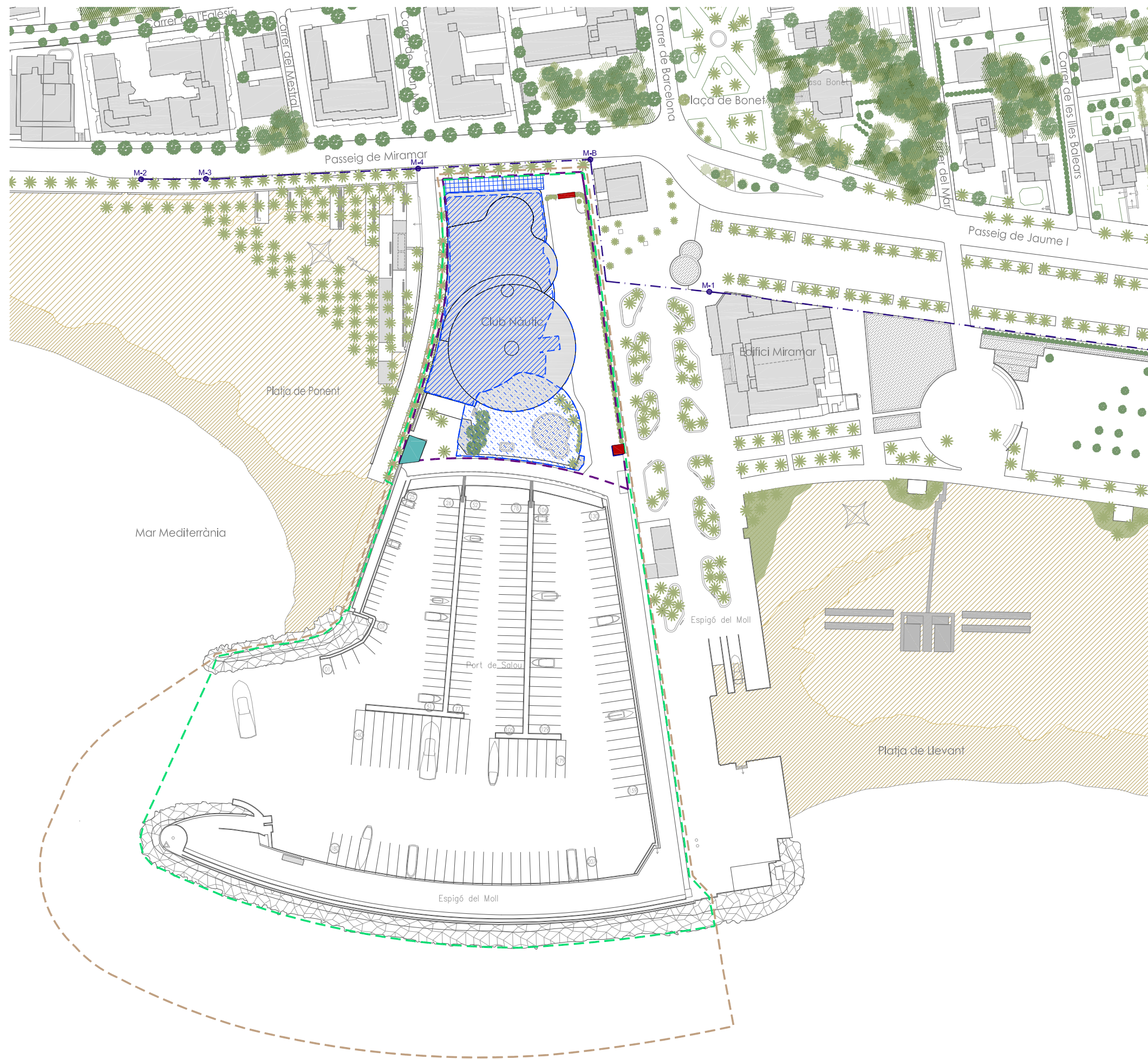


- LLEGENDA
- DOMINI PÚBLIC MARÍTIM TERRESTRE (DPMT)
 - ÀMBIT PORTUARI (45 479 m2)

SITUACIÓ ACTUAL		
TRAMA	USOS	SUPERFÍCIE (m2)
ZONA DE TERRA		25 323
1.1	Xarxa viària	11 914
1.2	Aparcaments (110 places)	1 340
2	Costaner	3 572
3	Zona verda	1 167
4	Àrees tècniques	2 274
5	Serveis portuari Club Nàutic A	2 689
5.1	Serveis portuari Club Nàutic B	1 197
5.2	Serveis portuari Club Nàutic C	198
6	Subministrament carburants	26
7	Creuers	10
8	Pantalans	696
9	Concessió Terramar	240
ZONA D'AIGUA		20 156
	Amaradors (207)	7 581
	Aigua lliure	12 575
TOTAL		45 479

DISTRIBUCIÓ AMARRADORS RECOL·LOCATS							
TIPUS	ESLORA	MÀNEGA	SUP. UNI.	NUM.	%	SUP. TOT.	%
I	6.0	2.50	15.00	5	19.2	75.00	5.9
II	7.0	2.70	18.90	1	3.8	18.90	1.5
III	8.0	3.00	24.00	2	7.7	48.00	3.8
IV	9.3	3.50	32.55	1	3.8	32.55	2.6
V	10.0	3.50	35.00	6	23.1	210.00	16.6
VIII	12.0	4.00	48.00	5	19.2	240.00	19.0
XII	18.0	5.00	90.00	2	7.7	180.00	14.2
XIII	20.0	5.50	110.00	3	11.5	330.00	26.1
XIV	23.5	5.50	129.25	1	3.8	129.25	10.2
TOTAL				26	100.0	1263.70	100.0

DISTRIBUCIÓ ACTUAL FLOTA PORT DE SALOU							
TIPUS	ESLORA	MÀNEGA	SUP. UNI.	NUM.	%	SUP. TOT.	%
I	6.0	2.50	15.00	38	18.0	570.00	8.4
II	7.0	2.70	18.90	41	19.4	774.90	11.5
III	8.0	3.00	24.00	38	18.0	912.00	13.5
IV	9.3	3.50	32.55	7	3.3	227.85	3.4
V	10.0	3.50	35.00	23	10.9	805.00	11.9
VI	10.3	3.50	36.05	7	3.3	252.35	3.7
VII	11.0	3.50	38.50	15	7.1	577.50	8.5
VIII	12.0	4.00	48.00	23	10.9	1104.00	16.3
IX	14.0	4.30	60.20	5	2.4	301.00	4.5
X	15.0	4.50	67.50	0	0.0	0.00	0.0
XI	16.0	4.50	72.00	7	3.3	504.00	7.5
XII	18.0	5.00	90.00	3	1.4	270.00	4.0
XIII	20.0	5.50	110.00	3	1.4	330.00	4.9
XIV	23.5	5.50	129.25	1	0.5	129.25	1.9
TOTAL				211	100.0	6757.85	100.0



LLEGENDA

- DOMINI PÚBLIC MARÍTIM TERRESTRE (DPMT)
- CONCESSIÓ ESTATAL OM 14/2/1968 - PORT ESPORTIU (32 712 m2)
- CONCESSIÓ ESTATAL OM 29/5/1973 - CLUB NÀUTIC (6 654 m2)
- ZONA CONCESSIÓ TRASPASSADA 1980 - PORT ESPORTIU (45 580 m2)
- ÀMBIT SERVEIS PORTUARIS (4 452 m2)
- EDIFICI CLUB NÀUTIC EN ORIGEN (3 360 m2)
- PUNT NET
- CONTROL D'ACCÉS

CLIENT



TÍTOL PROJECTE

PLA ESPECIAL DEL PORT ESPORTIU DE SALOU

EQUIP REDACTOR

Autor/s Jordi Bellmunt
Arquitecte
Agata Buscemi
Arquitecte



DADES PLÀNOL

ÀMBITS CONCESSIIONS I ESTAT ACTUAL DE LES INST. PORT ESPORTIU
Serveis Portuaris Port Esportiu

L05_Estat actual de les instal·lacions

1:1500



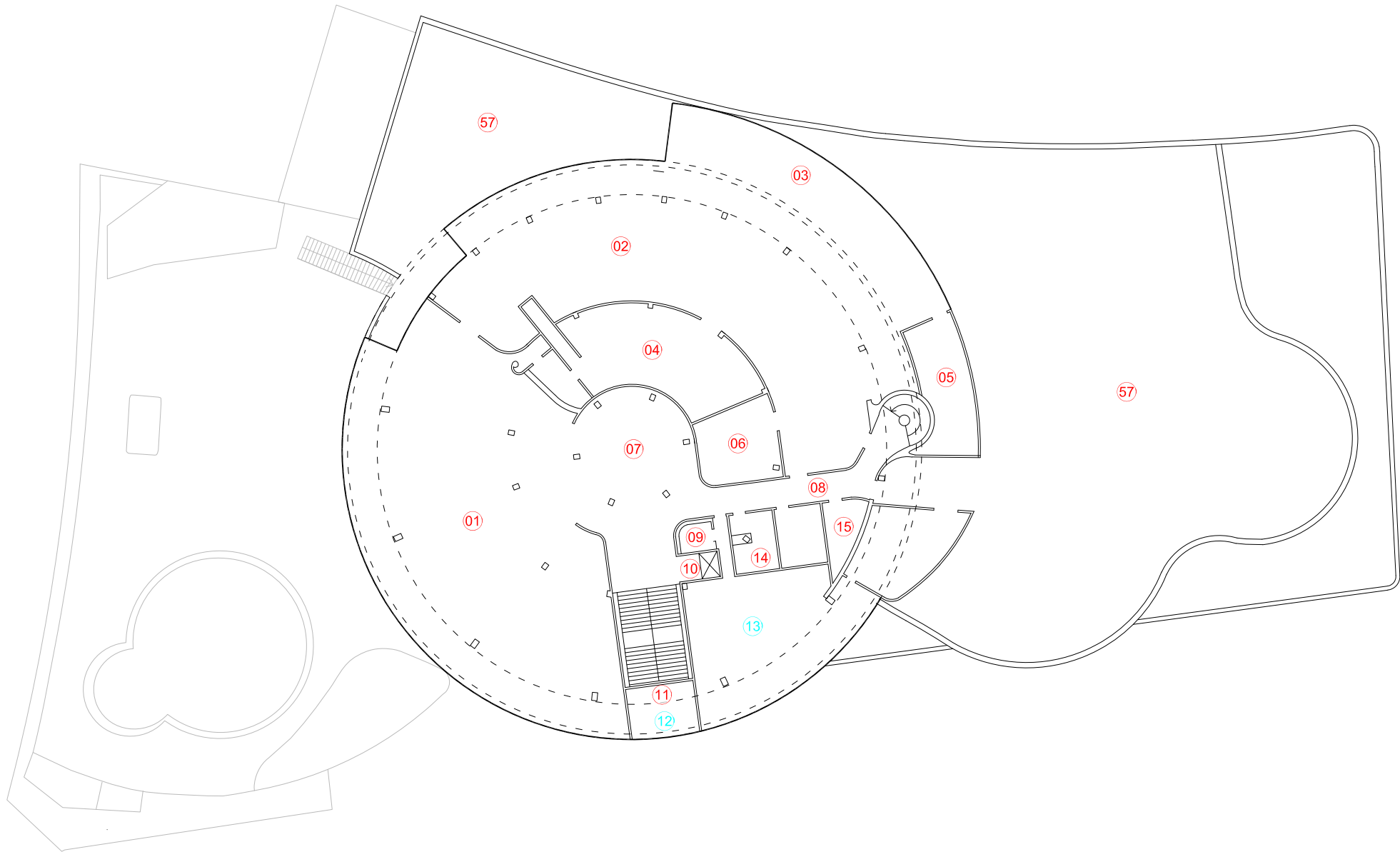
30 m

L05.4

07/2020



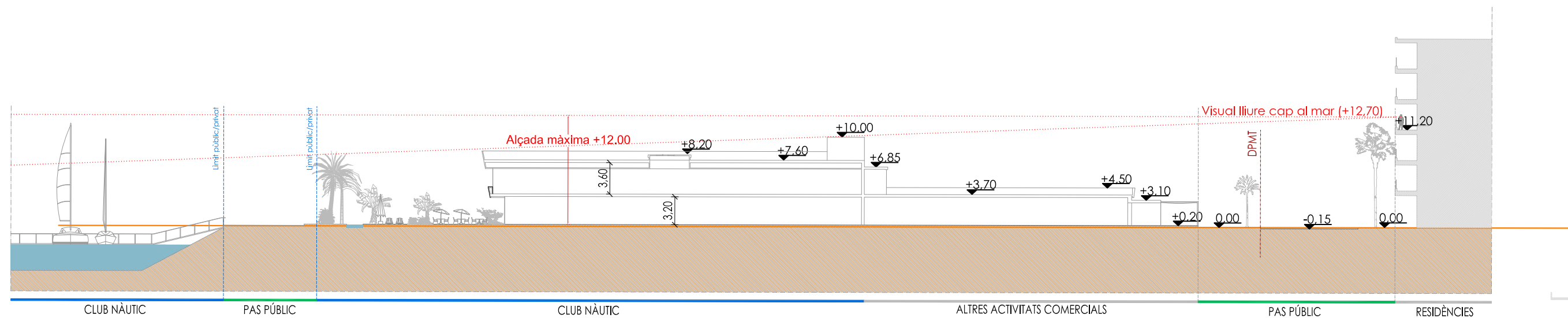
PLANTA BAIXA		
SUPERFICIE OCUPADA (m2)	3.205,00	
SUPERFICIE CONSTRUÏDA (m2)	2.680,00	
SUPERFICIE ÚTIL (m2)		NUM LOCALES
SERVEIS MARINERIA		
CLUB JOVE	89,00	1
MAGATZEM	44,00	2
TRASTER	6,00	3
TRASTER	7,30	4
VESTUARIS PORT	16,80	5
TALLERS	91,70	6
GRUP ELECTROGEN	14,00	7
TRASTER	5,70	8
MAGATZEM	69,50	9
TRASTER	3,80	10
TRASTER	10,10	11
PASSADÍS	43,00	12
VESTIBUL MARINERA	2,80	13
MAGATZEM I CF	54,60	14
ZONA BAR		
MENJADOR PERSONAL	32,00	15
VESTUARIS PORT	24,40	16
OFFICE	30,20	17
BAR	10,60	18
MAGATZEM	52,60	19
SALA NETEJA	5,50	20
PASSADÍS	62,50	21
ESPais CLUB PB		
SALO SOCIAL	132,00	22
TRASTER	6,50	23
DESPATX	6,50	24
DESPATX	12,50	25
OFICINES	23,20	26
DESPATX	6,50	27
MAQUINARIA ELEVADOR	4,00	28
SALA EXPOSICIONS	92,00	46
TRASTER	15,40	48
GIMNÀS		
FITNESS	140,00	29
VESTIBUL FITNESS	18,60	30
LAVABOS	21,40	31
LAVABOS	24,40	32
DUTXES	18,80	33
DUTXES	19,50	34
LAVABOS	18,30	35
LAVABOS	20,60	36
SAUNA	19,50	39
OFFICE	40,00	40
VESTUARI	11,20	41
SALA PERSONAL	7,70	42
LAVABOS	23,00	43
LAVABOS	21,00	44
MAGATZEM	29,30	45
PASSADÍS	20,00	47
ZONA RESTAURANT P1		
DIR. RESTAURANT	15,40	37
ACCES RESTAURANT	54,50	38
ZONA COMERCIAL		
MAGATZEM	22,20	49
LOCAL COMERCIAL	94,80	50
LOCAL COMERCIAL	32,50	51
LOCAL COMERCIAL	100,00	52
LOCAL COMERCIAL	64,00	53
ESTACIÓ TRANSFORMADORA	23,60	54
SALA BINGO	696,20	55
TOTAL SUPERFICIE ÚTIL	2.531,20	
ZONA TERRASSA		
	912,8	56
TOTAL SUPERFICIE ÚTIL + TERRASSA	3.444,00	



PLANTA PRIMERA			
SUPERFICIE CONSTRUÏDA (m2)		1.640,00	
SUPERFICIE ÚTIL (m2)			NUM LOCALES
ZONA RESTAURANT			
SALA GRAN	498,5		1
MENJADOR	356		2
MENJADOR	192		3
CUINA	94		4
OFFICE	41		5
SALA	40		6
VESTÍBUL	150		7
PASSADÍS-ESCALA	51,5		8
CONSERJE	7,5		9
ASCENSOR	5,5		10
TRASTER	13		11
LAVABOS	34,5		14
MAGATZEMS	68		15
ESPAIS CLUB PP			
DESPATX	19,5		12
BIBLIOTECA	116,5		13
TOTAL SUPERFICIE ÚTIL		1.687,50	
SUPERFICIE TERRASSA		1.110,00	57



SECCIÓ AA'



PROSPECTE BB'

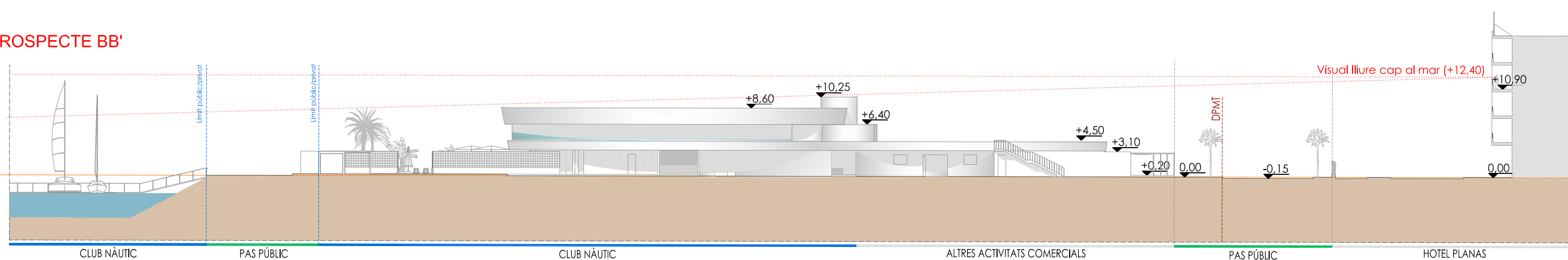




Foto 1

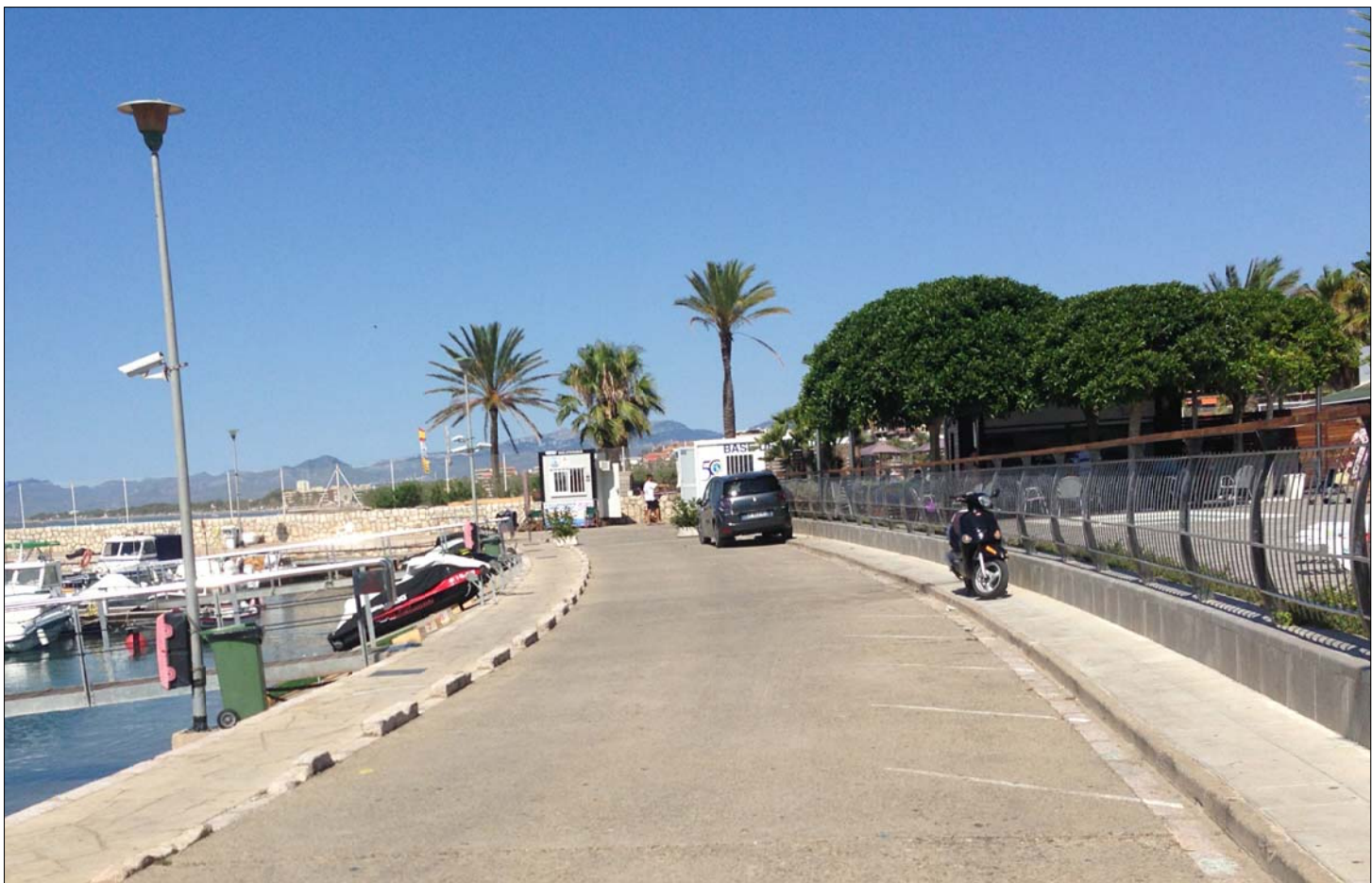


Foto 2



Foto 3

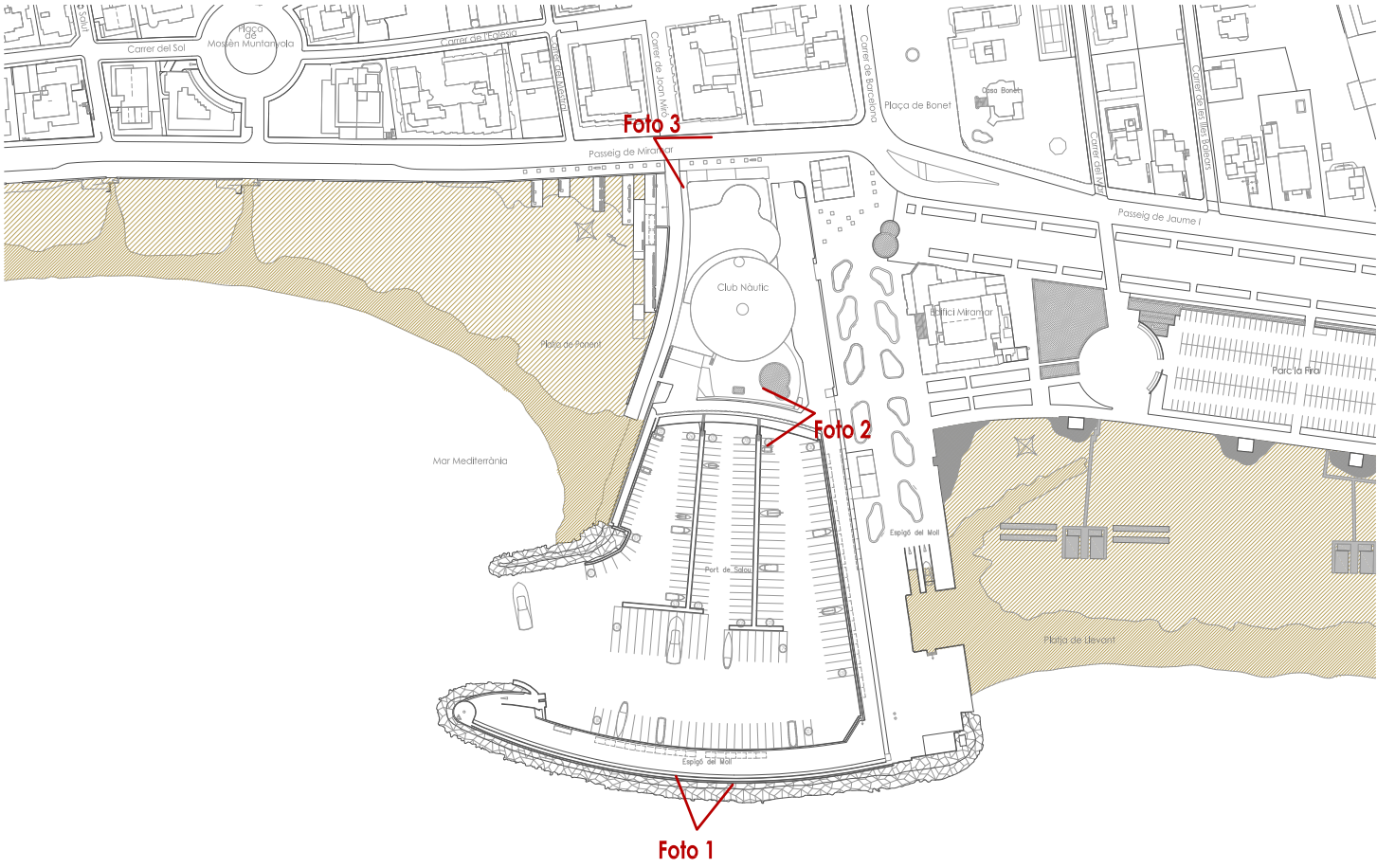




Foto 1



Foto 2



Foto 3

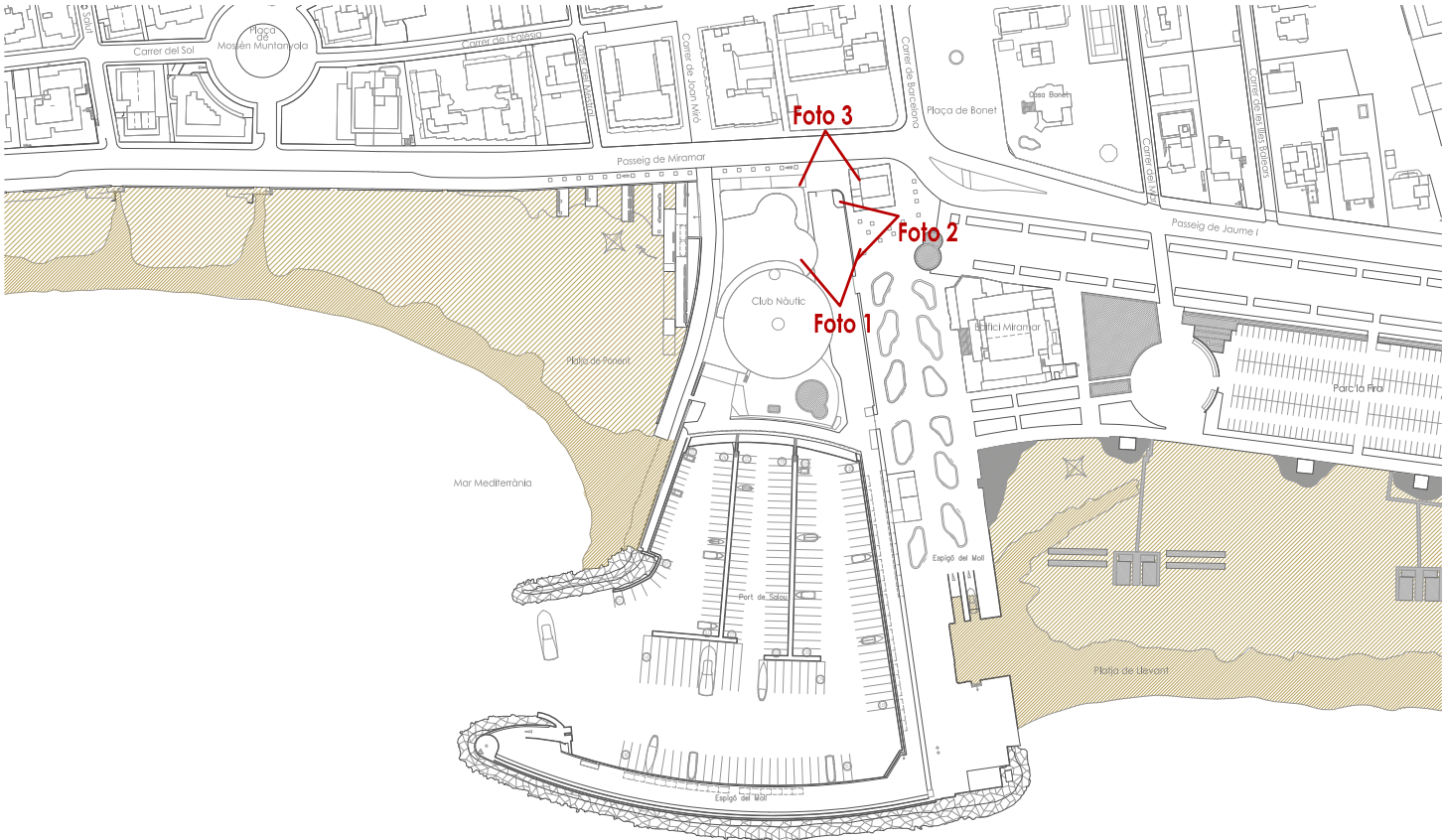




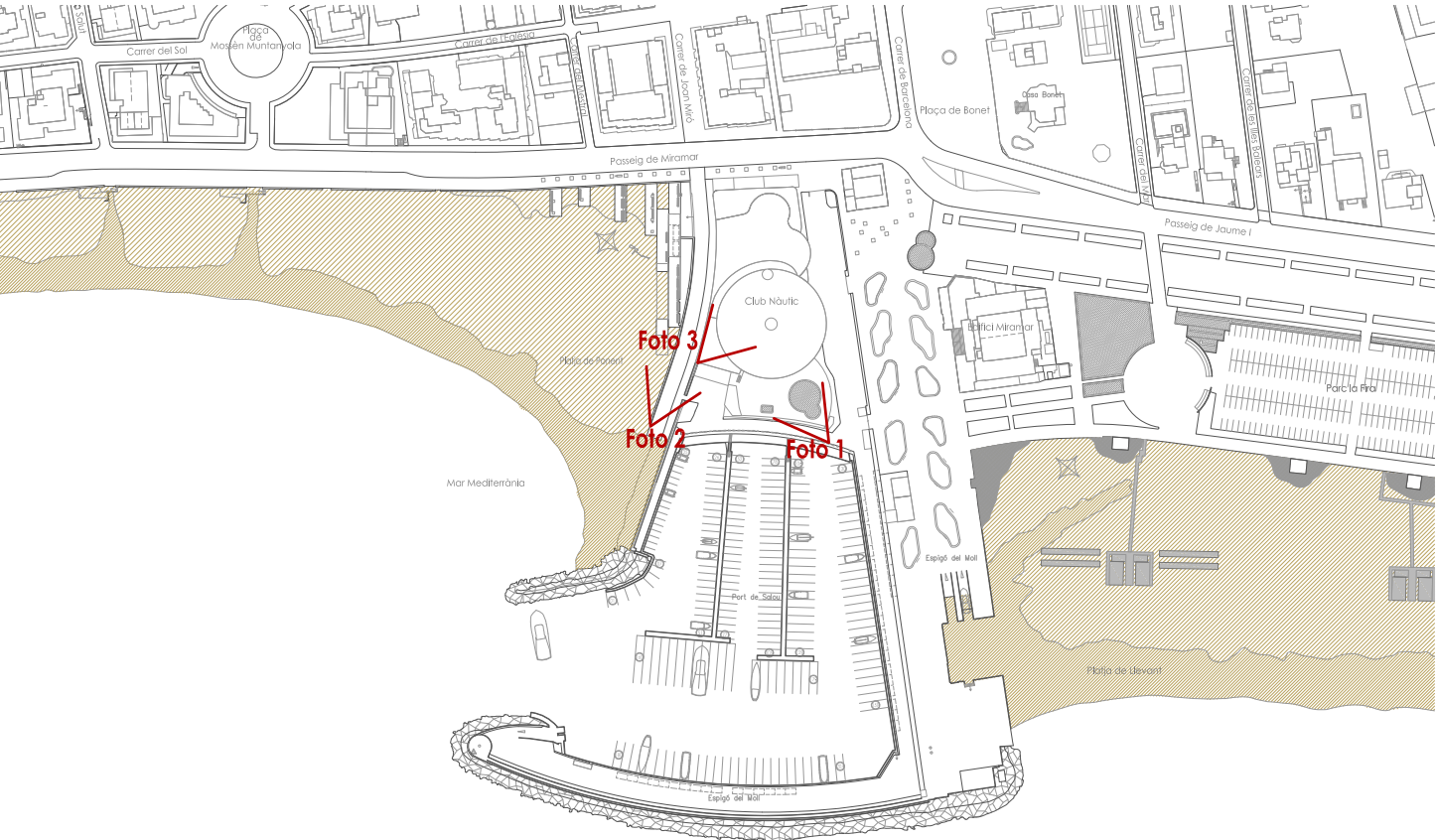
Foto 1

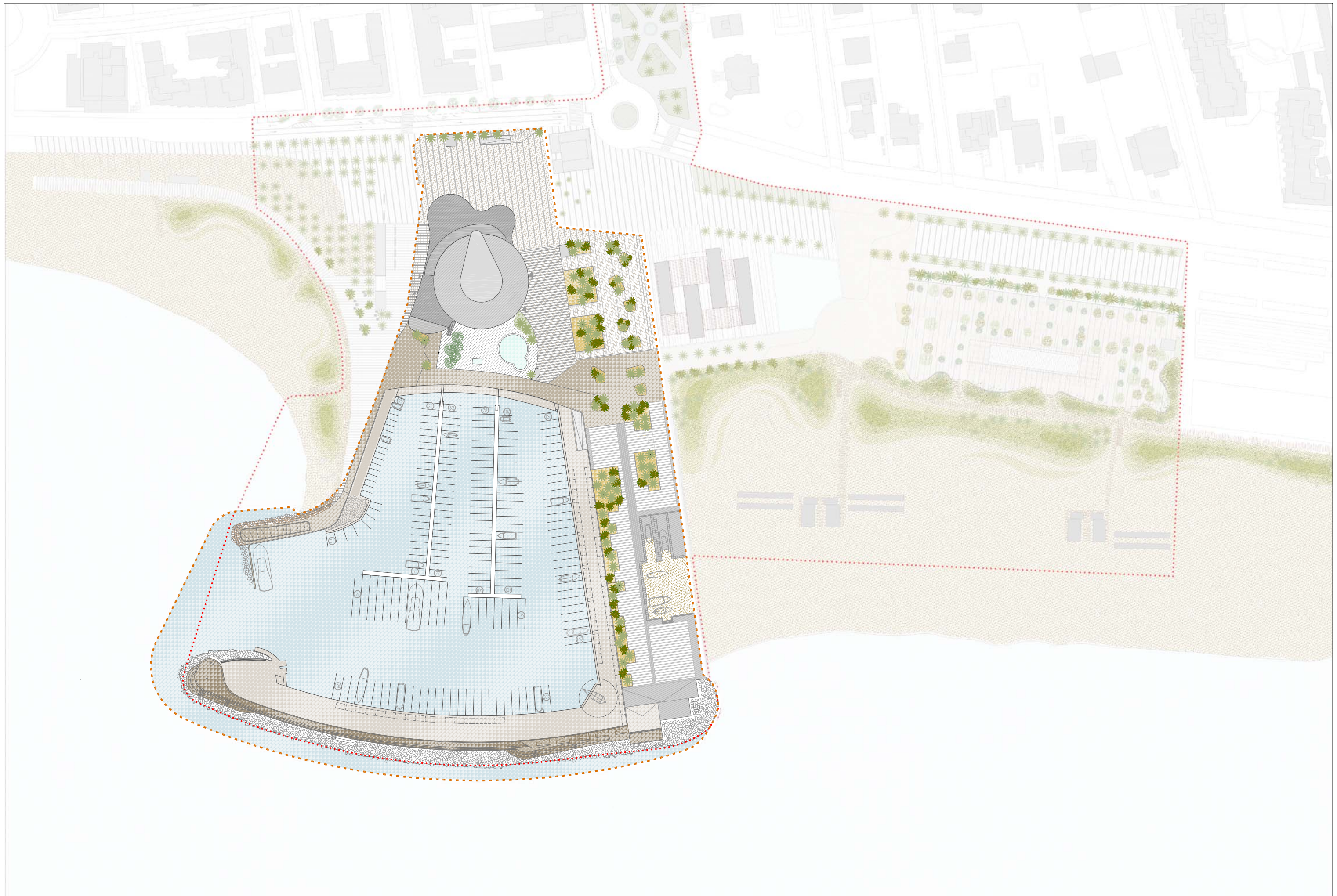


Foto 2



Foto 3





CLIENT



TÍTOL PROJECTE

PLA ESPECIAL DEL PORT ESPORTIU DE SALOU



EQUIP REDACTOR

Autor/s Jordi Bellmunt
Arquitecte
Agata Buscemi
Arquitecte

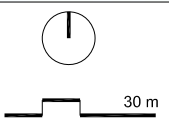
B | B JORDI BELLMUNT
AGATA BUSCEMI

DADES PLÀNOL

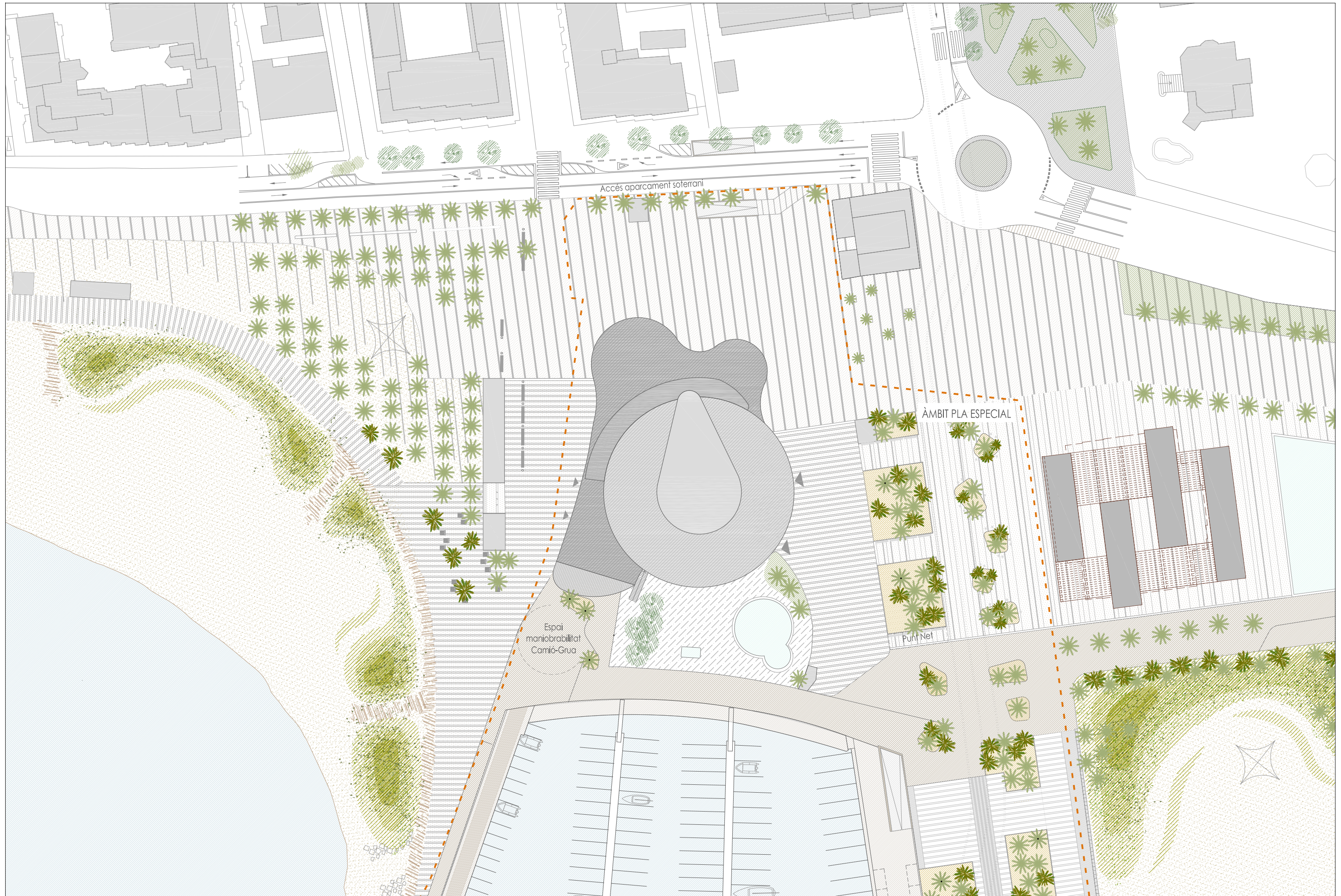
PROPOSTA PLA ESPECIAL PORT ESPORTIU

L06.1_Planta proposta general

1:1500



L06.1
07/2020



CLIENT



TÍTOL PROJECTE

PLA ESPECIAL DEL PORT ESPORTIU DE SALOU



EQUIP REDACTOR

Autor/s
Jordi Bellmunt
Arquitecte
Agata Buscemi
Arquitecte



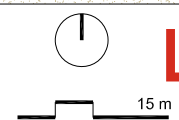
JORDI BELLMUNT
AGATA BUSCEMI

DADES PLÀNOL

PLANTA PROPOSTA - ZOOM 1
Proposta nou Port Nàutic

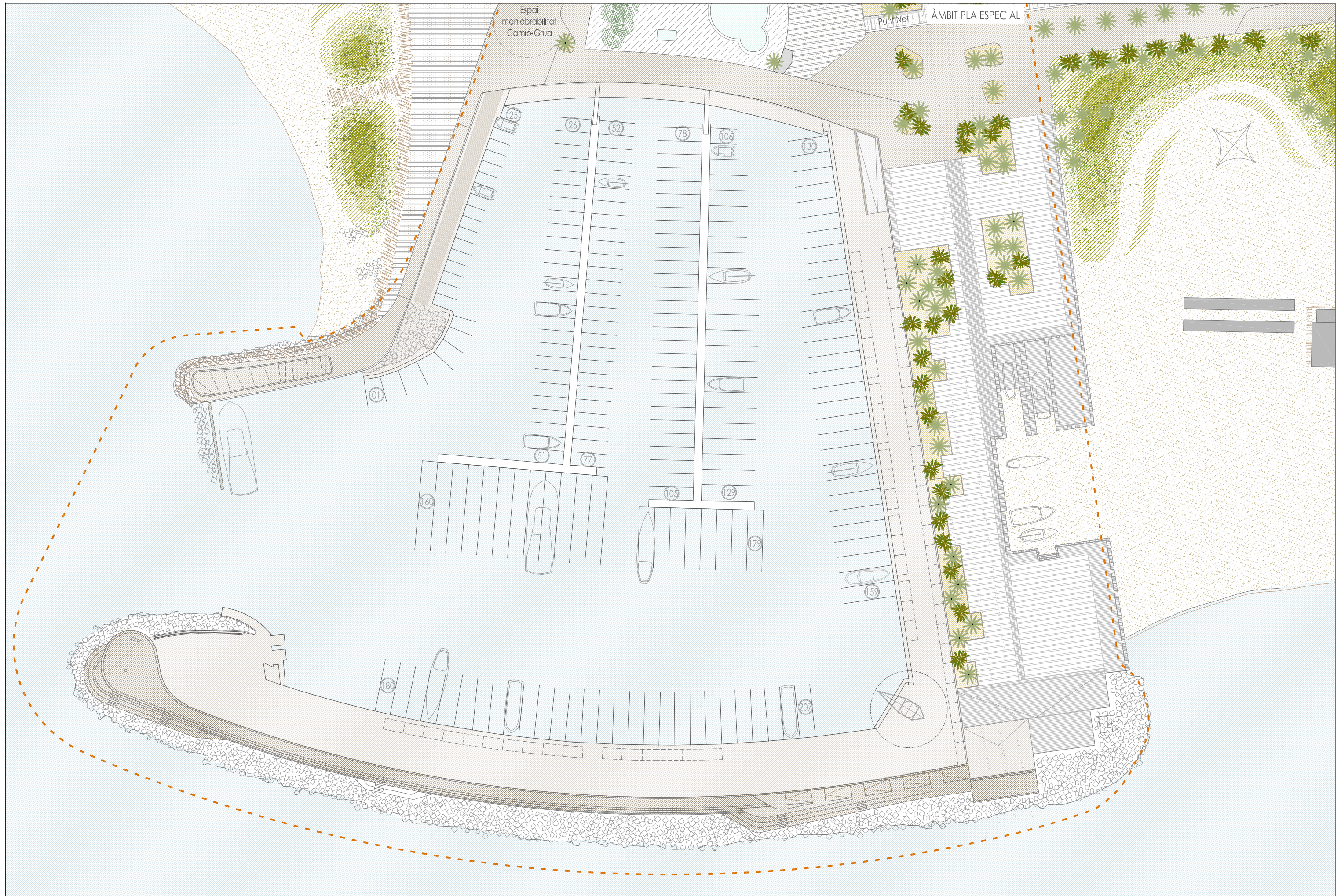
L06.1_Planta proposta general

1:750



L06.1.1

07/2020



CLIENT



TÍTOL PROJECTE

PLA ESPECIAL DEL PORT ESPORTIU DE SALOU



EQUIP REDACTOR

Autor/s
Jordi Bellmunt
Arquitecte
Agata Buscemi
Arquitecte

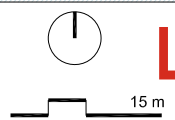


DADES PLÀNOL

PLANTA PROPOSTA - ZOOM 2
Proposta nou Port Nàutic

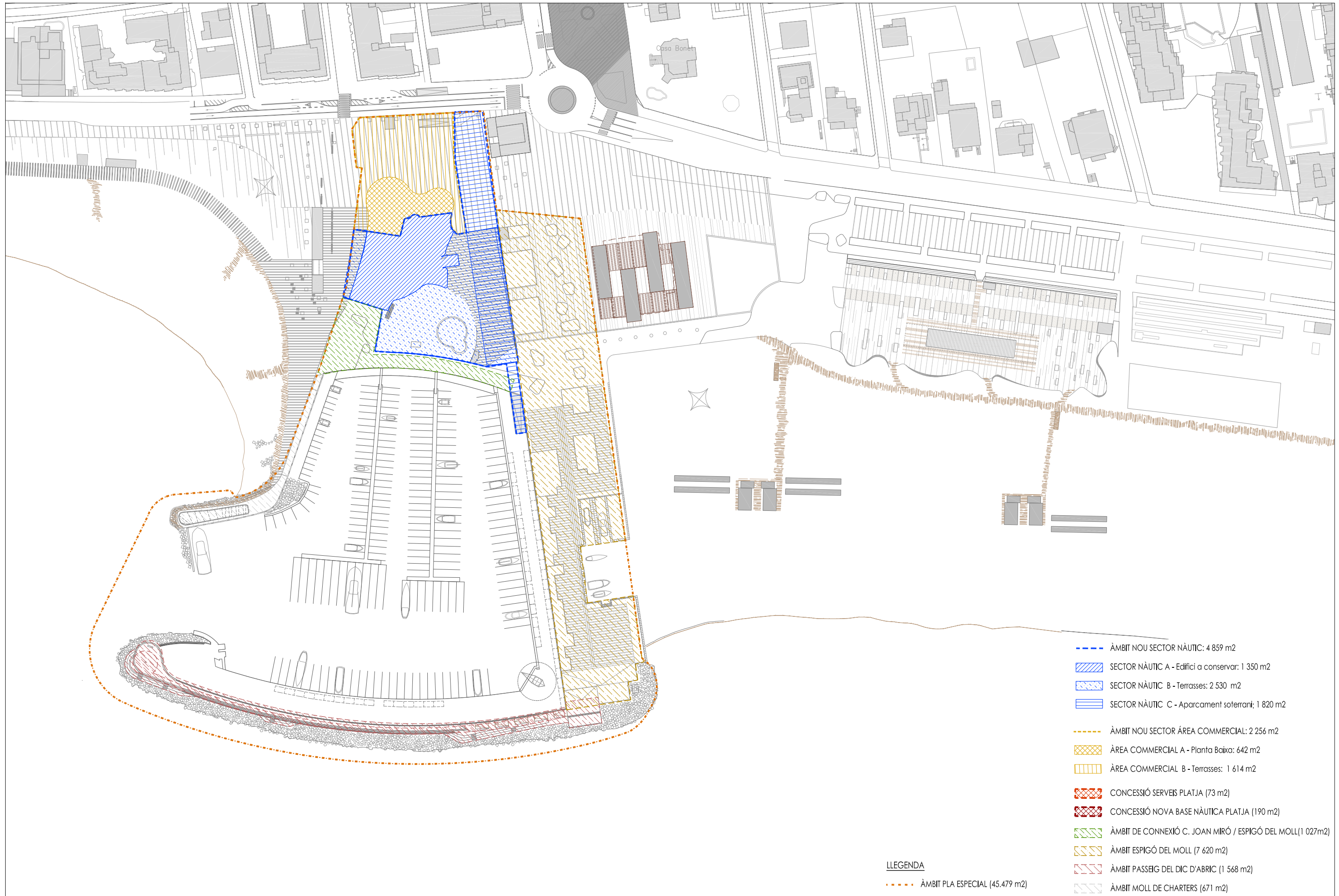
L06.1_Planta proposta general

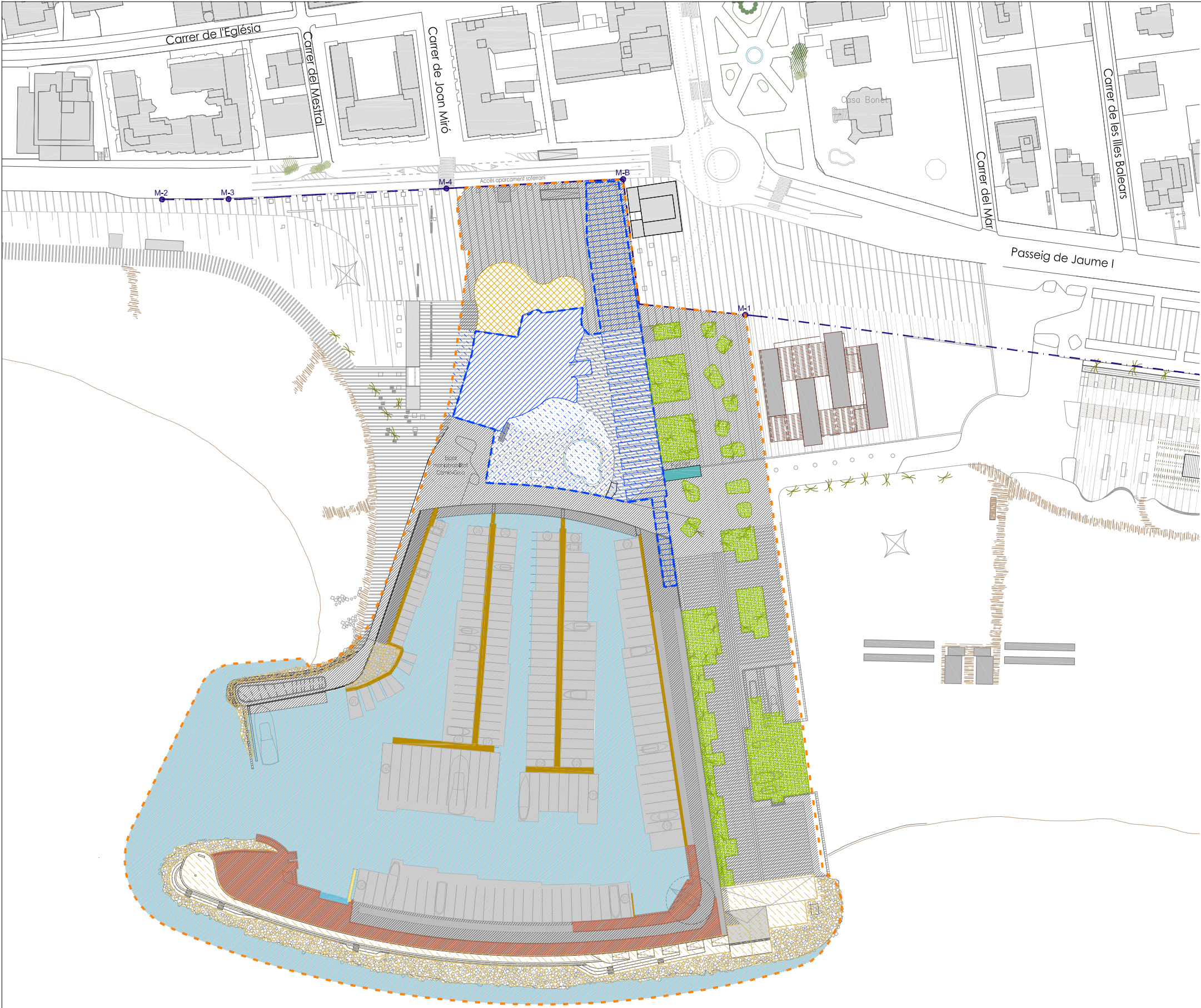
1:750



L06.1.2

07/2020



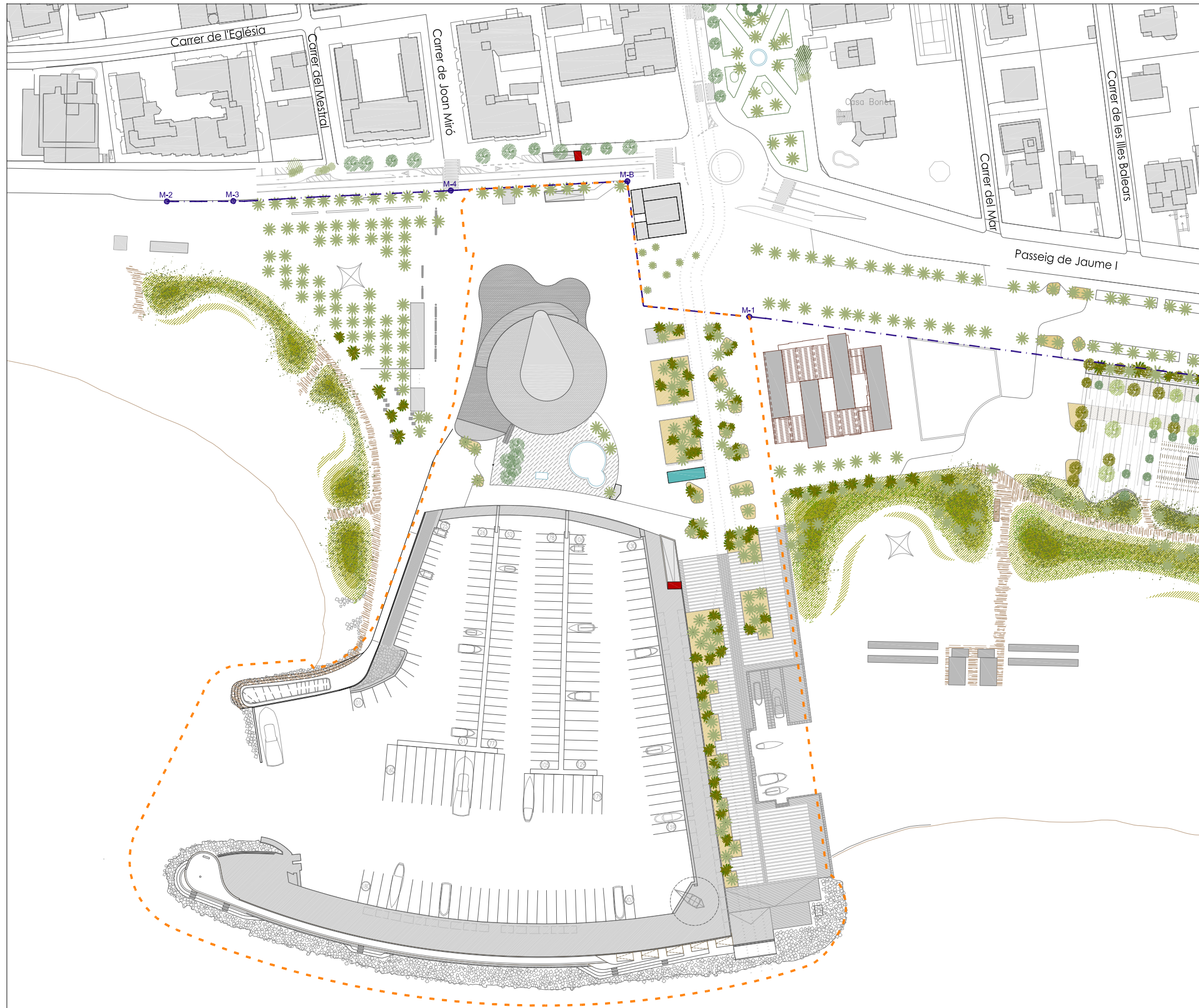


- LLEGENDA
- DOMINI PÚBLIC MARÍTIM TERRESTRE (DPMT)
 - ÀMBIT PLA ESPECIAL (45 479 m2)

PROPOSTA		
TRAMA	USOS	SUPERFÍCIE (m2)
ZONA DE TERRA		25 766
1.1	Xarxa viària	11 893
1.2	Aparcaments	675
2	Costaner	3 989
3	Zona platja	2 284
4	Àrees tècniques	1 667
5	Servei portuari Sector Nàutic A	1 350
5.1	Servei portuari Sector Nàutic B (Terrassa)	2 530
5.2	Servei portuari Sector Nàutic C (Aparcament soterrani)	(1 820)
6	Àrea Comercial A	642
7	Subministrament carburants	26
8	Creuers	10
9	Pantalans	700
ZONA D'AIGUA		19 713
Amarradors (207)		7 581
Aigua lliure		12 132
TOTAL		45 479

DISTRIBUCIÓ AMARRADORS RECOL·LOCATS							
TIPUS	ESLORA	MÀNEGA	SUP. UNI.	NUM.	%	SUP. TOT.	%
I	6.0	2.50	15.00	5	19.2	75.00	5.9
II	7.0	2.70	18.90	1	3.8	18.90	1.5
III	8.0	3.00	24.00	2	7.7	48.00	3.8
IV	9.3	3.50	32.55	1	3.8	32.55	2.6
V	10.0	3.50	35.00	6	23.1	210.00	16.6
VIII	12.0	4.00	48.00	5	19.2	240.00	19.0
XII	18.0	5.00	90.00	2	7.7	180.00	14.2
XIII	20.0	5.50	110.00	3	11.5	330.00	26.1
XIV	23.5	5.50	129.25	1	3.8	129.25	10.2
TOTAL				26	100.0	1263.70	100.0

DISTRIBUCIÓ ACTUAL FLOTA PORT DE SALOU							
TIPUS	ESLORA	MÀNEGA	SUP. UNI.	NUM.	%	SUP. TOT.	%
I	6.0	2.50	15.00	38	18.0	570.00	8.4
II	7.0	2.70	18.90	41	19.4	774.90	11.5
III	8.0	3.00	24.00	38	18.0	912.00	13.5
IV	9.3	3.50	32.55	7	3.3	227.85	3.4
V	10.0	3.50	35.00	23	10.9	805.00	11.9
VI	10.3	3.50	36.05	7	3.3	252.35	3.7
VII	11.0	3.50	38.50	15	7.1	577.50	8.5
VIII	12.0	4.00	48.00	23	10.9	1104.00	16.3
IX	14.0	4.30	60.20	5	2.4	301.00	4.5
X	15.0	4.50	67.50	0	0.0	0.00	0.0
XI	16.0	4.50	72.00	7	3.3	504.00	7.5
XII	18.0	5.00	90.00	3	1.4	270.00	4.0
XIII	20.0	5.50	110.00	3	1.4	330.00	4.9
XIV	23.5	5.50	129.25	1	0.5	129.25	1.9
TOTAL				211	100.0	6757.85	100.0



LLEENDA

— · — DOMINI PÚBLIC MARÍTIM TERRESTRE (DPMT)

- - - - - ÀMBIT PLA ESPECIAL (45 479 m2)

PUNT NET

CONTROL D'ACCÉS

CLIENT



TÍTOL PROJECTE

PLA ESPECIAL DEL PORT ESPORTIU DE SALOU



EQUIP REDACTOR

Autor/s
Jordi Bellmunt
Arquitecte
Agata Buscemi
Arquitecte



DADES PLÀNOL

PROPOSTA DE LES INSTAL·LACIONS PORT ESPORTIU
Serveis Portuaris Port Esportiu

L06.2_Proposta de les instal·lacions

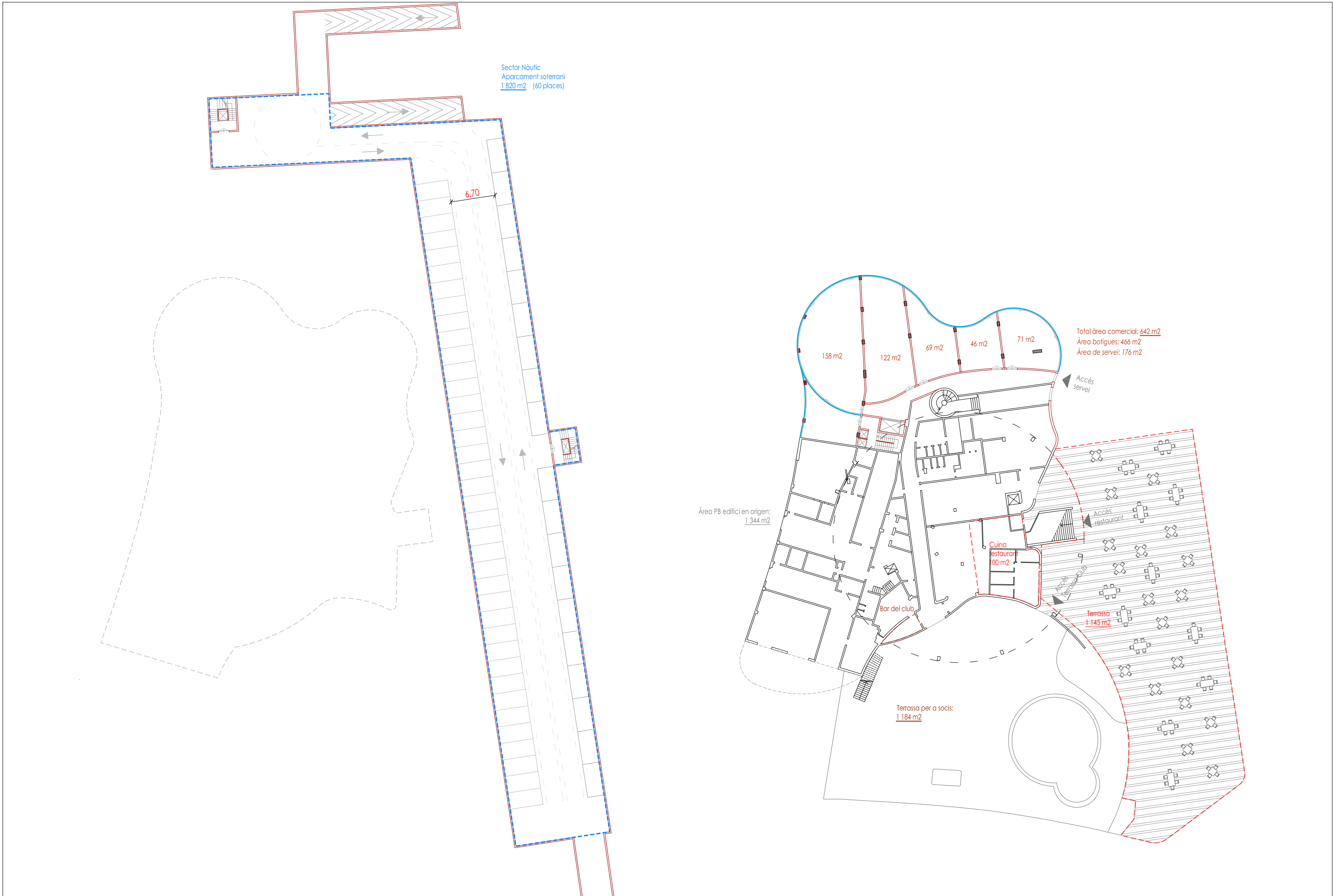
1:1500

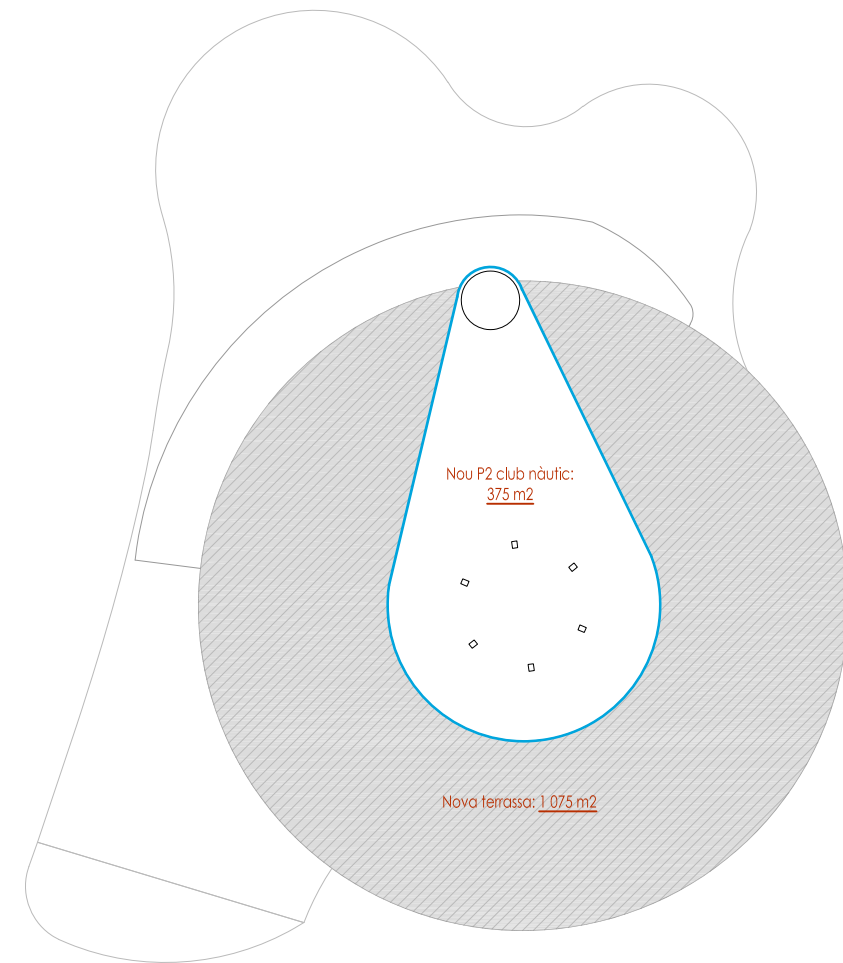
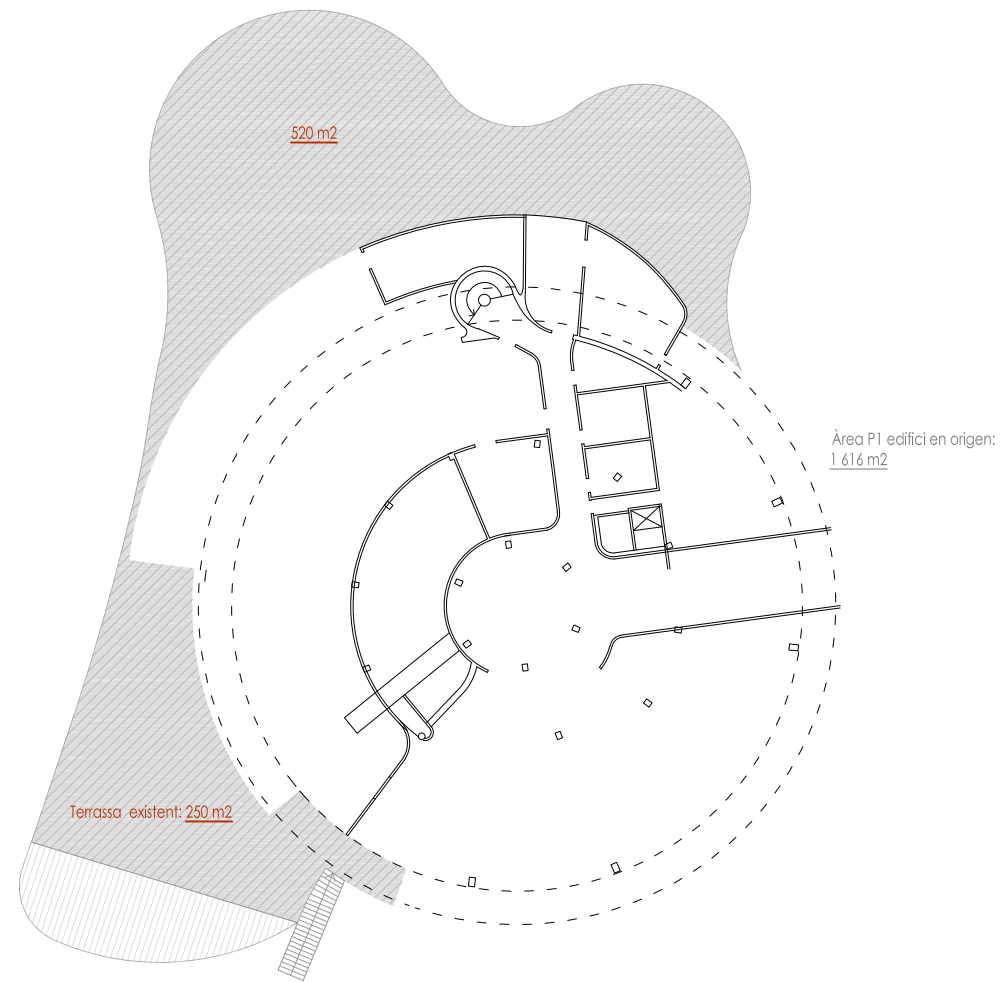


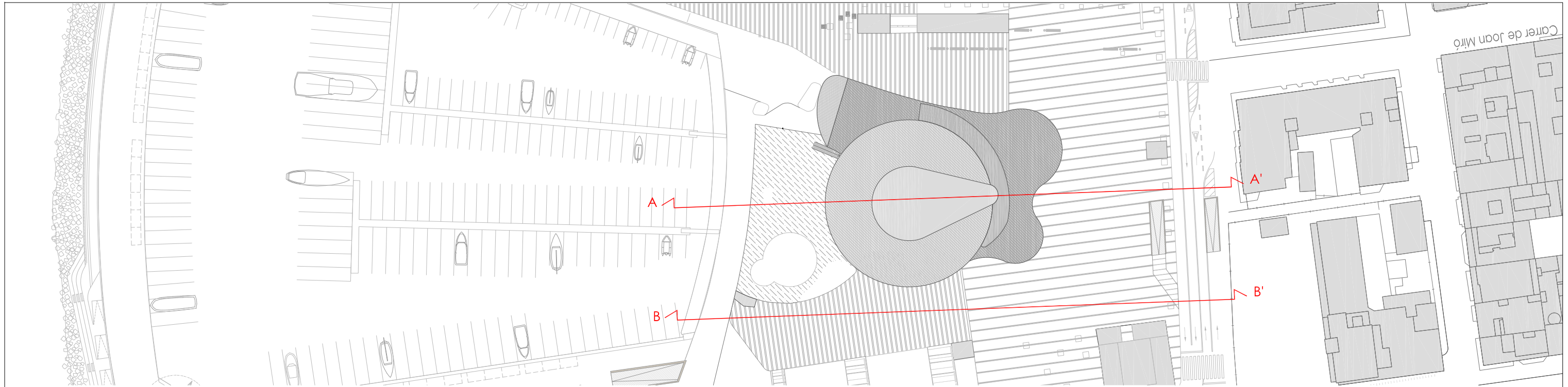
30 m

L06.4

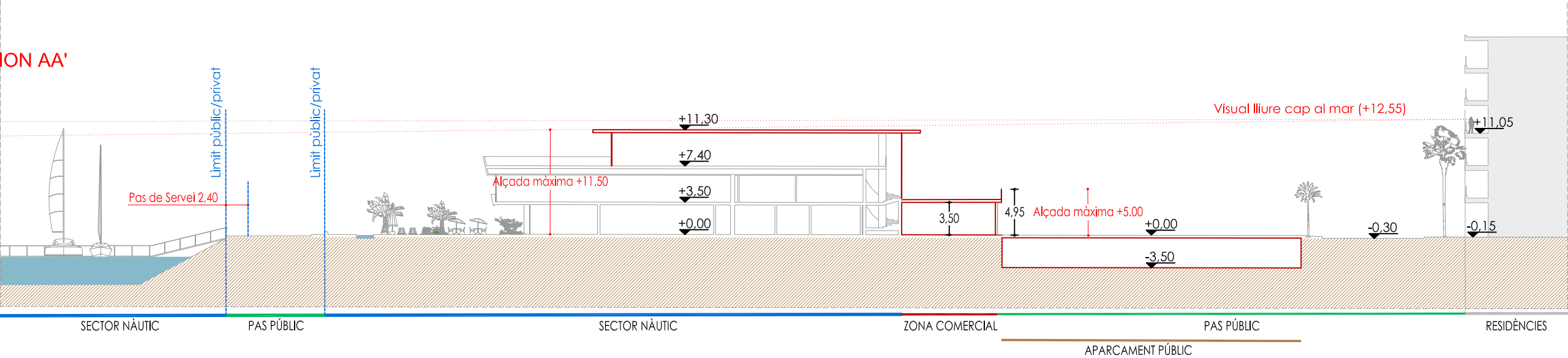
07/2020



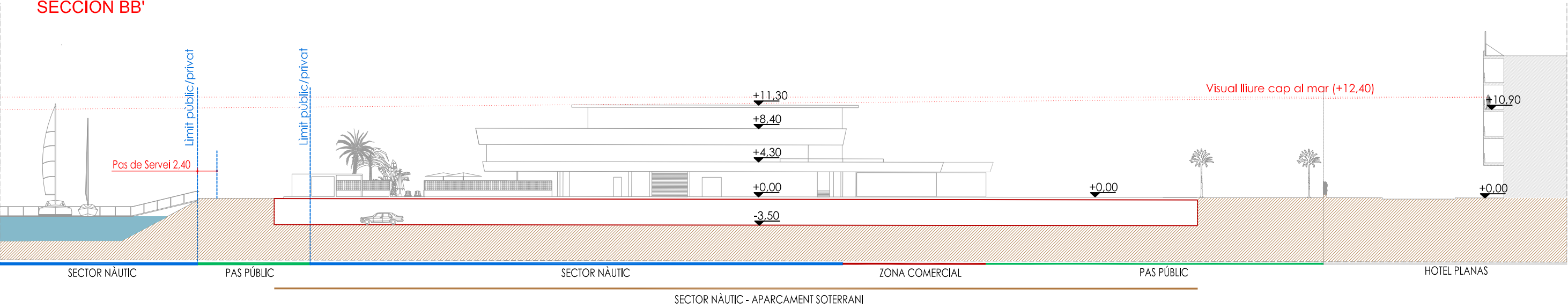


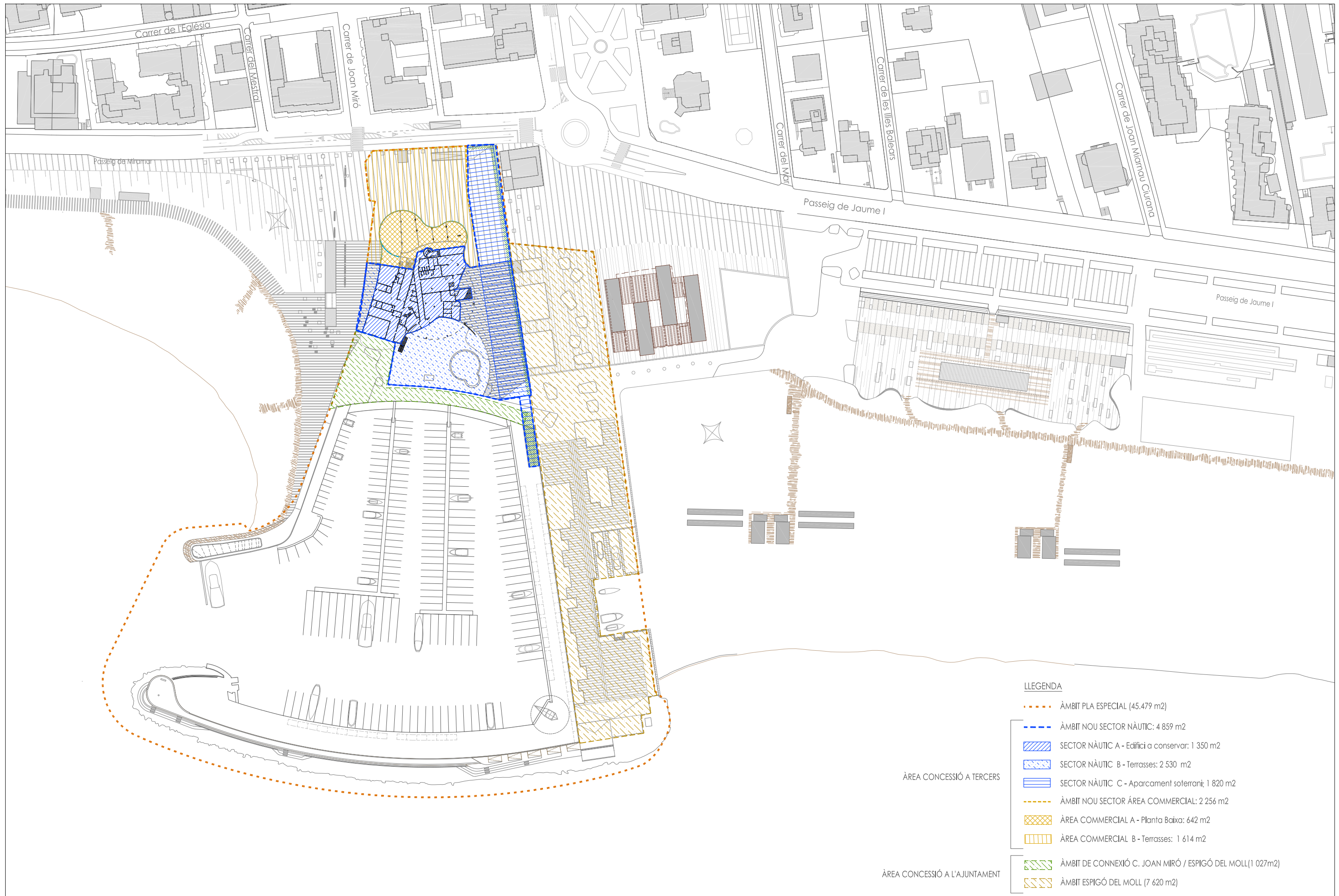


SECCION AA'

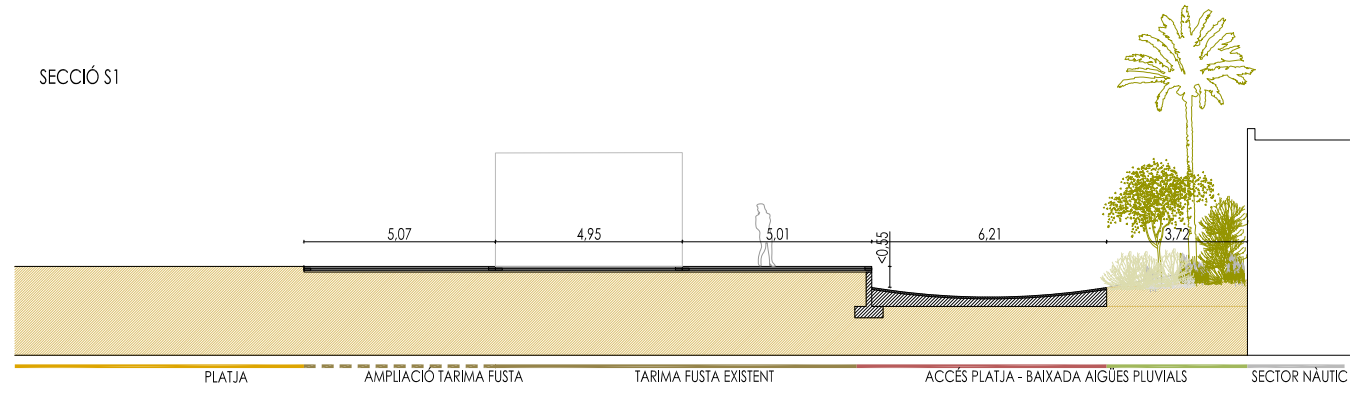


SECCION BB'

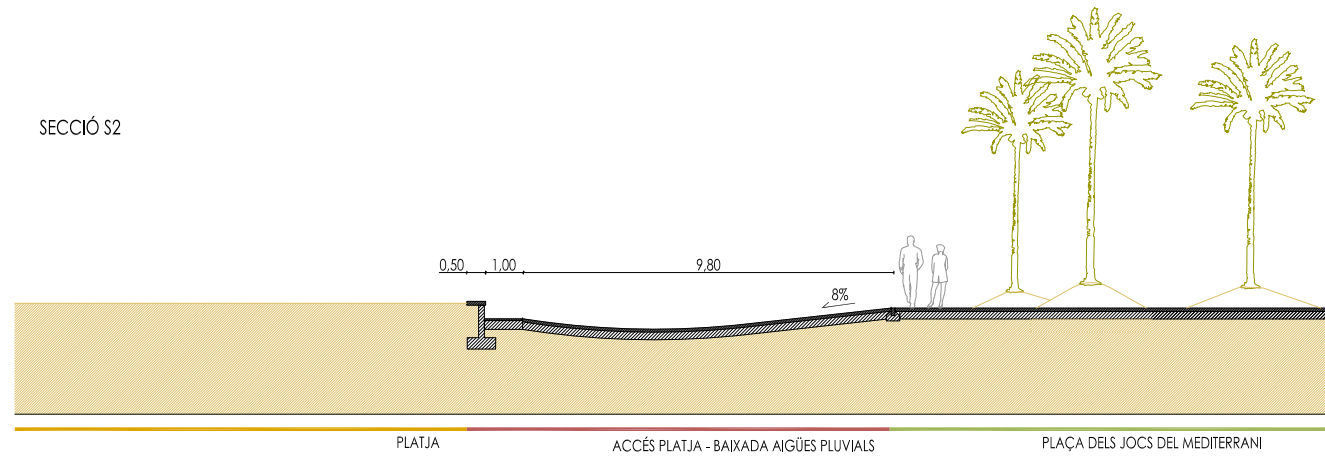




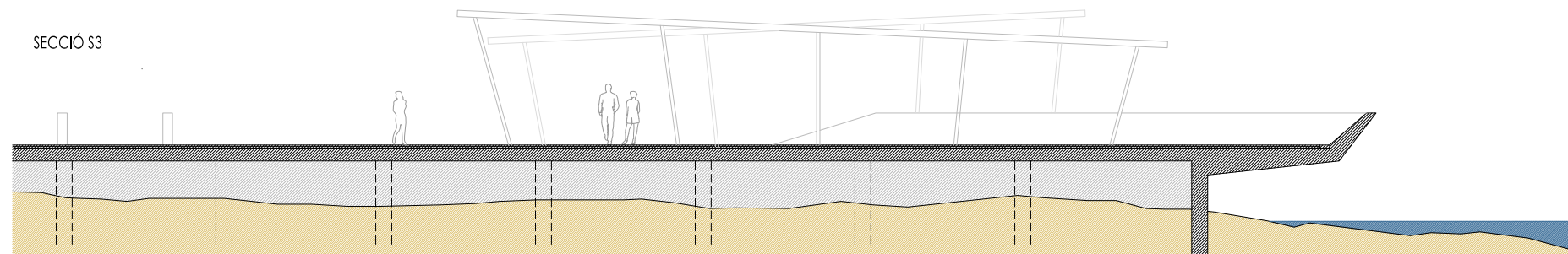
SECCIÓ S1

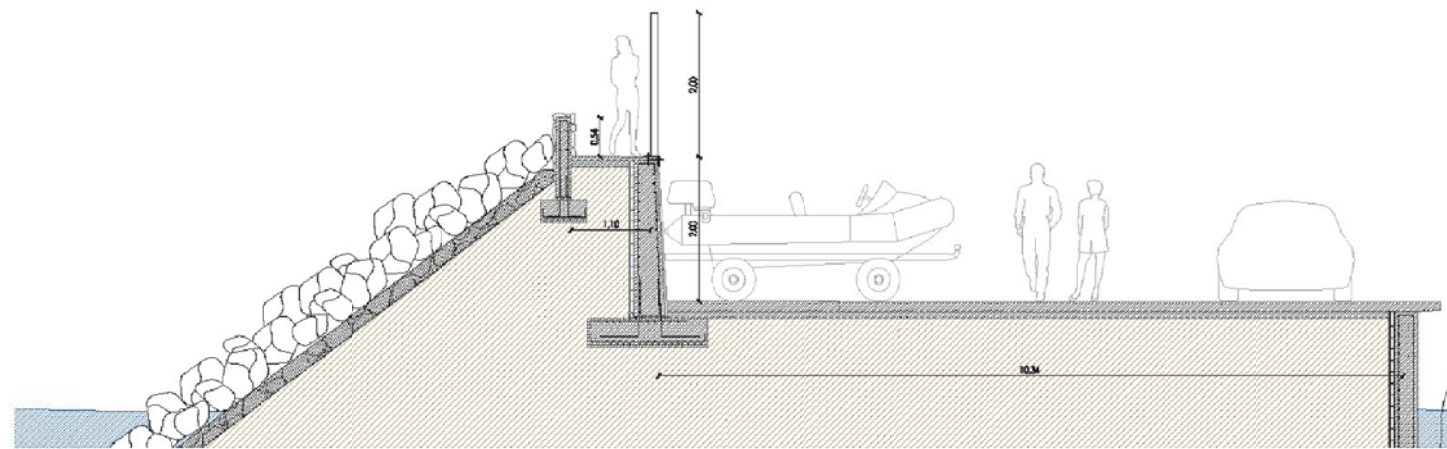


SECCIÓ S2

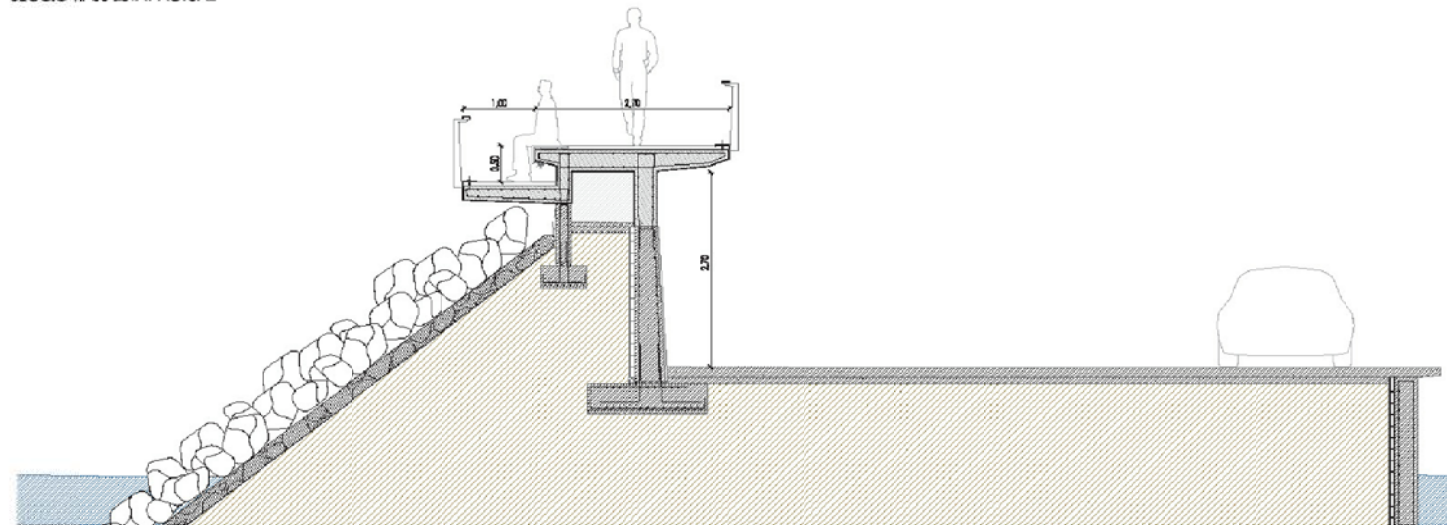


SECCIÓ S3

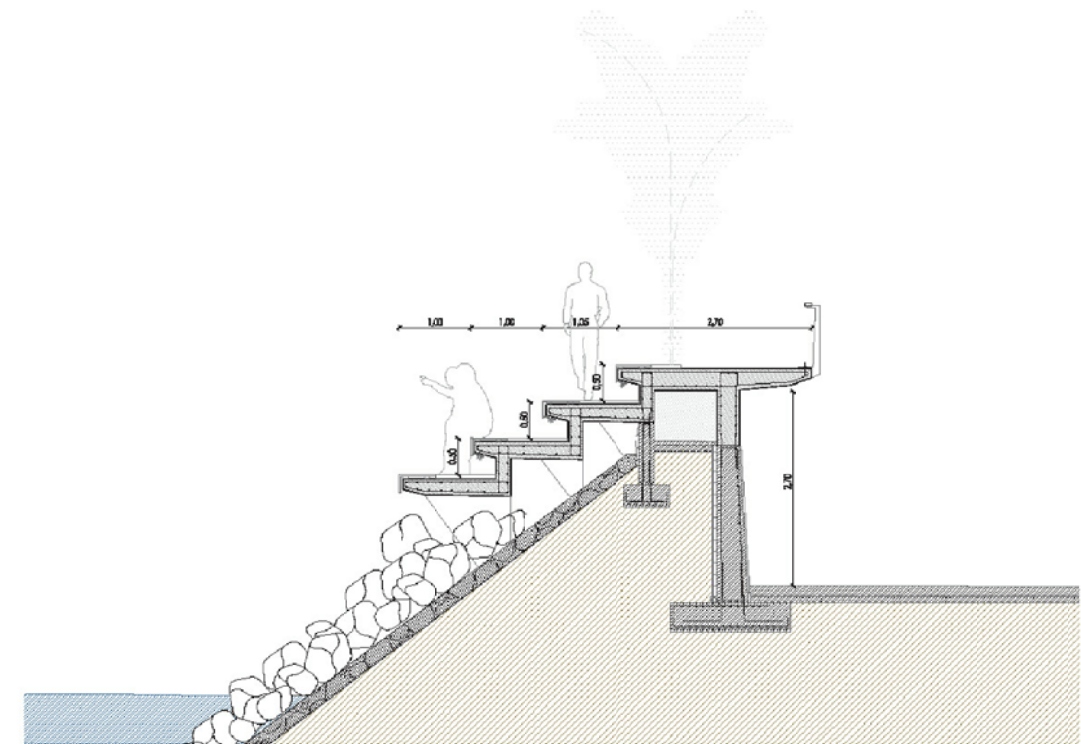




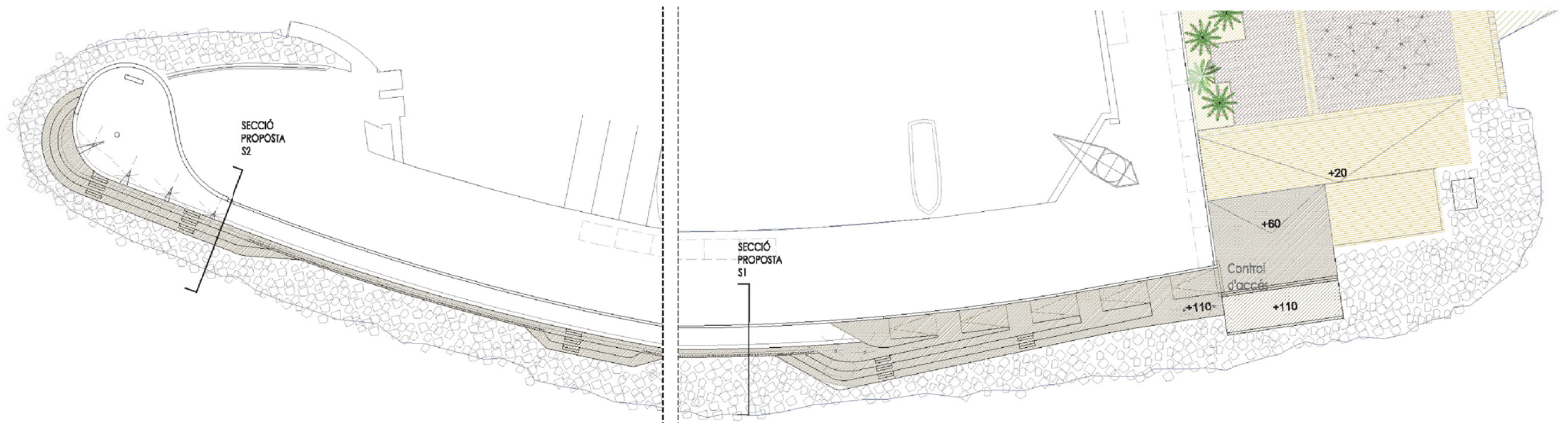
SECCIÓ TIPUS ESTAT ACTUAL

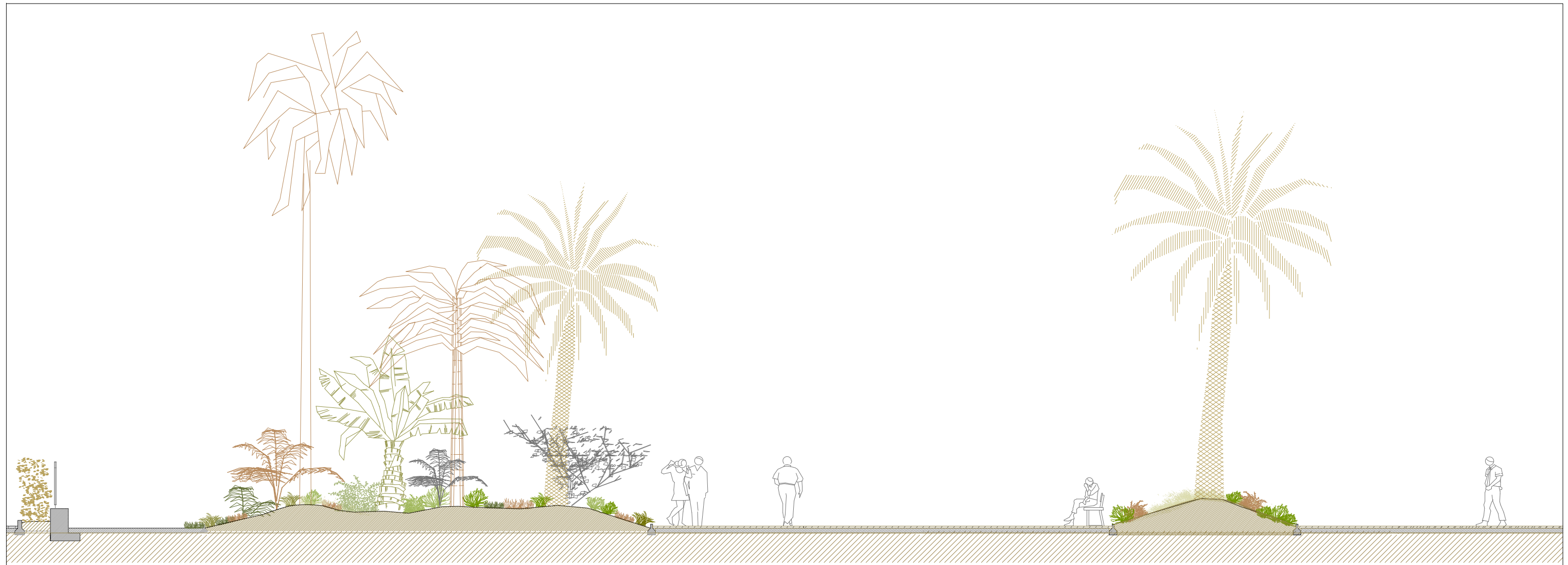


SECCIÓ PROPOSTA S1



SECCIÓ PROPOSTA S2



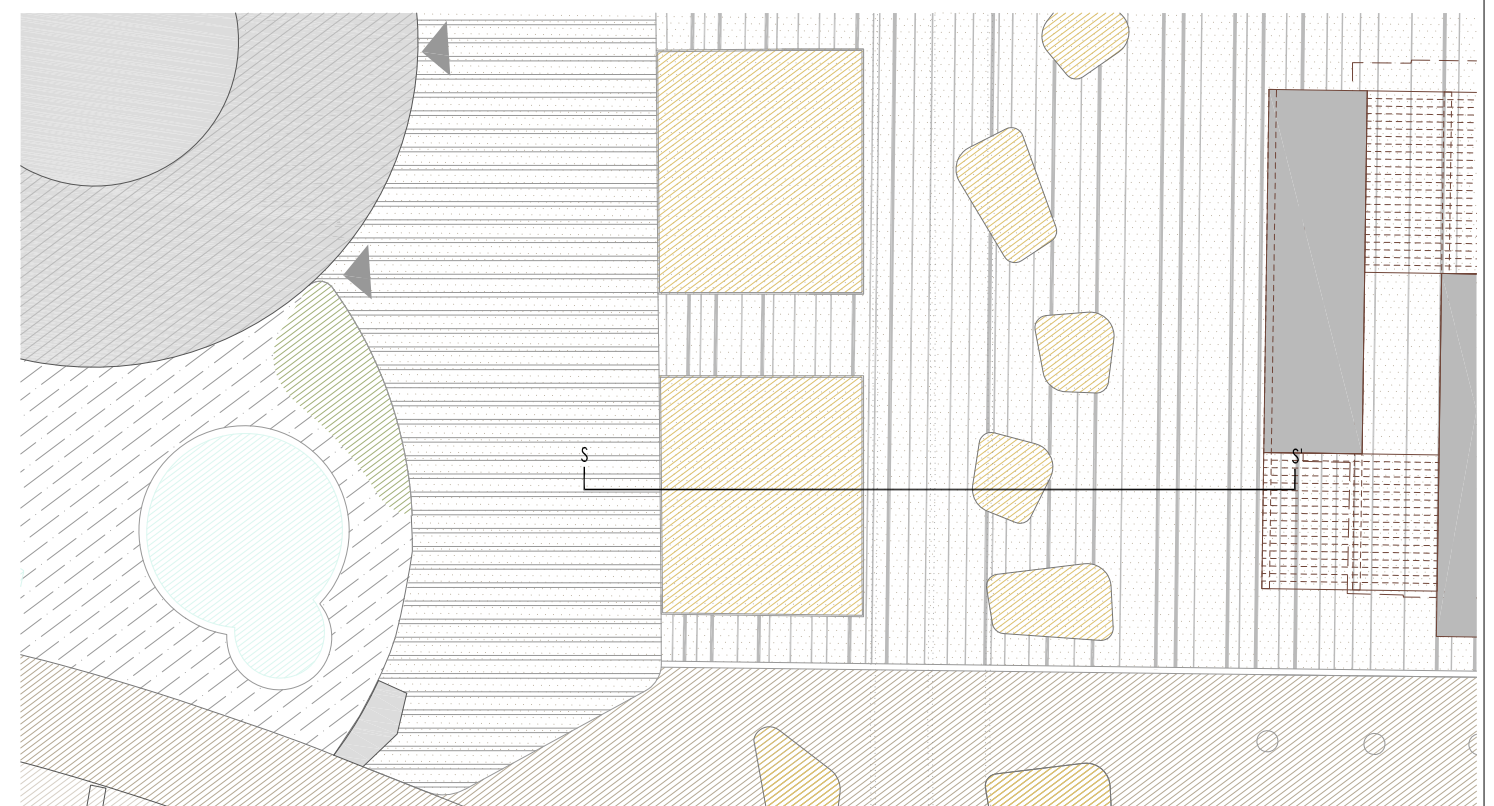


SECTOR NÀUTIC

AMPLIACIÓ DE LES ZONES VERDES ACTUALS

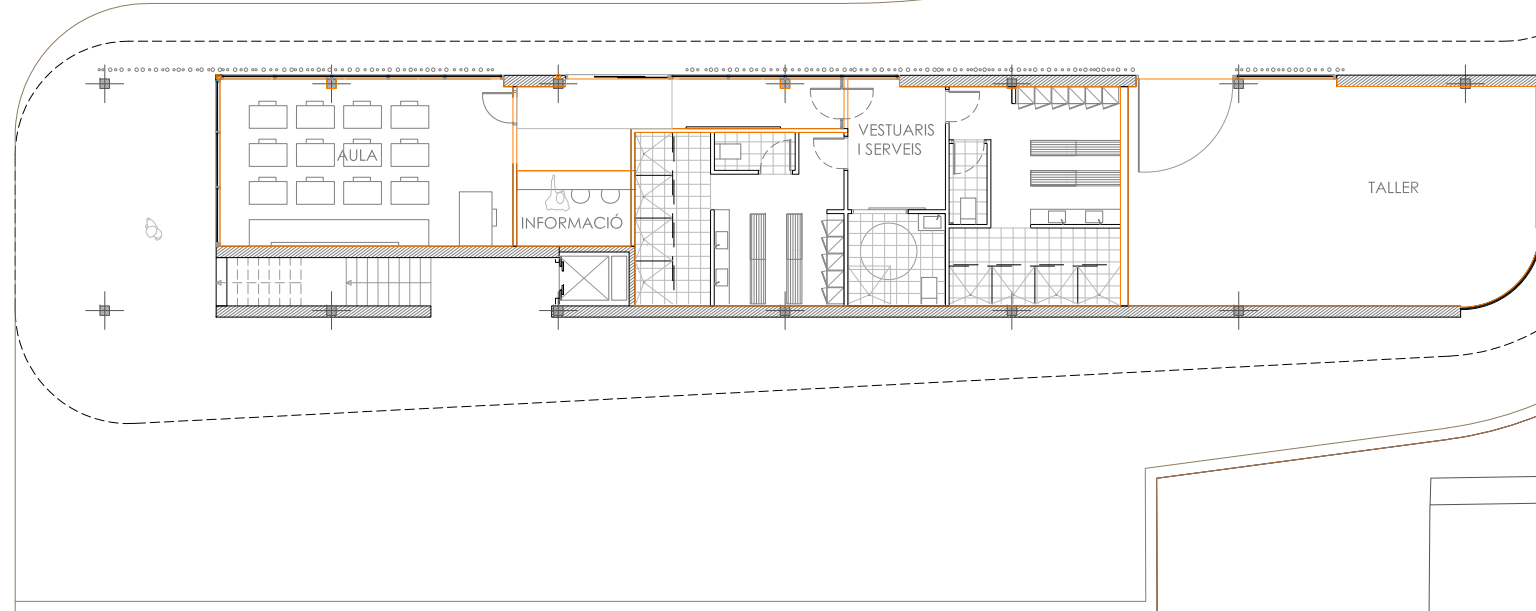
PASSEIG

- REDUCCIÓ DE LES ZONES VERDES A L'EIX DEL CARRER BARCELONA, INCREMENT DE L'AMPLADA ÚTIL DEL PASSEIG
- AMPLIACIÓ DE LES ZONES VERDES AL LÍMIT AMB EL SECTOR NÀUTIC
- ES MANTENEN AL LLOC ELS EXEMPLARS VEGETALS I PRINCIPALS I ES TRASPLANTEN ELS RESTANTS
- S'ELIMINEN ELS MURETS DE LES JARDINERES ACTUALS



Alçat Nord

Alçat Sud



CLIENT



TÍTOL PROJECTE

PLA ESPECIAL DEL PORT ESPORTIU DE SALOU

EQUIP REDACTOR

Autor/s
Jordi Bellmunt
Arquitecte
Agata Buscemi
Arquitecte

B | B JORDI BELLMUNT
AGATA BUSCEMI

DADES PLÀNOL

ESCOLA DE VELA

L8.4_Escola de Vela

1:200



L8.4
07/2020

