

Pla estratègic i director del Consorci Port Mataró

Juny 2008



Resum executiu

ÍNDEX

1.	PRESENTACIÓ	2
2.	ANTECEDENTS	2
	2.1. El Consorci Port de Mataró	2
	2.2. El Pla de Ports de Catalunya.....	3
	2.3. El Pla Especial del port de Mataró.....	4
	2.4. Evolució històrica del port.....	4
	2.5. Evolució del front costaner	5
3.	CONVENIÈNCIA DE LA REDACCIÓ DEL PLA ESTRATÈGIC I DIRECTOR	6
4.	MARC URBANÍSTIC	6
	4.1. Planificació incident.	6
	4.2. Abast i àmbit del Pla Estratègic i Director.....	7
	4.3. Tramitació urbanística.....	7
	4.4. Tramitació ambiental i altres.....	9
5.	ACTIVITATS	9
	5.1. Activitats actuals	10
	5.2. Activitats previstes	11
	5.3. Activitats potencials	11
6.	DIAGNOSI	12
7.	MISSIÓ	13
8.	OBJECTIUS	14
	8.1. Objectius globals del Pla Estratègic i Director en relació als objectius de la ciutat de Mataró	14
	8.2. Objectius operatius del pla estratègic i director:	14
	8.3. Objectius ambientals.....	15
9.	ESTRATÈGIES DEL PLA	15
10.	POLÍTIQUES	17
	10.1. Polítiques de comunicació.....	17
	10.2. Polítiques per a l'accessibilitat a PMR	18
	10.3. Polítiques d'acolliment a transeünts.....	18
	10.4. Polítiques de renovació de cessions.....	18
	10.5. Polítiques mediambientals.....	18
11.	DESENVOLUPAMENT DE LES LÍNIES ESTRATÈGIQUES	19
	11.1. Port actual	19
	11.2. Port futur.	20
12.	ACTUACIONS PROPOSADES. PLA DIRECTOR	21
	12.1. Actuacions de desenvolupament del port actual.....	21
	12.2. Actuacions de desenvolupament del port futur.....	22
	12.3. Reserves estratègiques.....	23
	12.4. Actuacions en construcció o recents.....	24
13.	MODEL D'ORDENACIÓ	25
	13.1. Distribució de la flota resultant.....	25
	13.1.1. Estat actual de la flota	25
	13.1.2. Flota port futur	25
	13.1.3. Optimització canal.....	26
	13.1.4. Resum.....	26
	13.2. Infraestructura portuària i vulnerabilitat en front el canvi climàtic.....	27
	13.3. Zonificació resultant	28
	13.4. Edificabilitat resultant	29
	13.4.1. Quadre comparatiu desenvolupament port actual.....	29
	13.4.2. Quadre comparatiu desenvolupament port futur.....	30
	13.4.3. Quadre resum.....	30
	13.4.4. Edificabilitat bruta.....	31
14.	MODEL DE GESTIÓ	31
15.	INVERSIÓ PREVISTA	31
16.	PLA D'ETAPES PROPOSAT	31
17.	ESTRUCTURA I CONTINGUT DE PLA	32
18.	PLÀNOLS DEL RESUM EXECUTIU	33

1. PRESENTACIÓ

El present Pla Estratègic i Director del port de Mataró és un encàrrec del Consorci port de Mataró a l'empresa Taller d'enginyeria ambiental amb l'objectiu d'avaluar les possibles actuacions per millorar i adequar les instal·lacions portuàries a les estratègies de transformació de la ciutat de Mataró envers el seu front costaner, com a motor econòmic i turístic de la ciutat i el seu entorn, de com fer compatible la infraestructura amb la sostenibilitat de la costa, la protecció del medi ambient, i a les directrius del Pla de ports de Catalunya.

El Pla s'organitza en un primer volum compost per una sèrie d'estudis previs, imprescindibles per identificar els aspectes incidents, en relació als següents conceptes:

- **Estudi de l'entorn** a on s'analitzen les dinàmiques d'evolució i característiques de l'entorn (les estratègies sectorials contingudes en el Pla de ports, el litoral de la Regió Metropolitana de Barcelona, el Maresme, la ciutat de Mataró, les característiques ambientals de l'entorn i el canvi climàtic)
- **Estudi del port** i caracterització del port i de les activitats que acull (estudi de la seva evolució, de l'estat actual i de l'estat planificat. Caracterització de les activitats actuals, previstes i potencials)
- **Estudi del mercat** i caracterització de la demanda nàutica i de les claus de posicionament del port en el mercat
- **Estudi d'alternatives** i anàlisi de la configuració òptima per una possible implantació d'una nova dàrsena.

El segon volum defineix un conjunt d'estratègies i actuacions en base als estudis previs realitzats. Aquestes s'estableixen per l'escenari del **port actual** i pel **port futur**.

- Les estratègies i actuacions sobre el **port actual** aprofiten el fet de que el port no hagi completat el desenvolupament previst en el Pla Especial i en replanteja les seves línies de desenvolupament. Sobretot, traspasa l'ampliació prevista en el tram de la platja de Pequín en el capítol de *port futur* i desenvolupa el port considerant les infraestructures marítimes existents, de manera compatible a les previsions de transformació.
- Les estratègies i actuacions sobre el **port futur** replantegen el desenvolupament de ponent, amb una nova dàrsena, i dibuixen un possible escenari pel port a partir de l'any 2015.

El tercer volum conté la documentació gràfica d'expressió dels diferents estudis i propostes.

2. ANTECEDENTS

2.1. El Consorci Port de Mataró

El Consorci Port de Mataró és un consorci públic constituït l'any 1997 (decret 236/1997 de 2 de setembre, pel qual s'aprova la constitució del Consorci Port de Mataró, DOGC Núm. 2473 de 10.9.1997) integrat per la Generalitat de Catalunya i l'Ajuntament de Mataró que té per objectiu la gestió del port esportiu de Mataró i l'execució de les obres necessàries per a la seva millor explotació.

El consorci es troba sota la dependència administrativa del Departament de Política Territorial i Obres Públiques a través de la Secretaria per a la Mobilitat i la Direcció General de Ports, Aeroports i Costes. La presidència és nomenada per la Generalitat de Catalunya i l'ocupa el Director General de Ports, Aeroports i Costes. La vice-presidència és nomenada per l'Ajuntament de Mataró. El Consell de Govern està constituït per 6 representants nomenats per la Generalitat i 4 nomenats per l'Ajuntament, més un gerent i un secretari, sense vot, nomenats pel Consell. La direcció general recau en la figura del gerent.

La titularitat de la infraestructura portuària és de la Generalitat de Catalunya. El Consorci s'ocupa de la gestió del port esportiu i Ports de la Generalitat de l'explotació de la dàrsena pesquera.

Des de la seva fundació, el Consorci ha assolit la plena ocupació dels 1080 amarraments del port, la viabilitat i autonomia econòmica i financera de la seva explotació generant un estalvi que li ha permès realitzar importants obres d'urbanització i millora de les instal·lacions com el Nou Accés de Ponent (6 milions d'euros d'inversió) i el nou Passeig Marítim del Port de Mataró (3 milions d'euros d'inversió).

Aquesta gestió activa ha permès la integració del port amb la ciutat, la generació d'impactes socioeconòmics molt positius sobre el seu entorn a través de l'activitat nàutica i turística induïda, l'optimització dels espais portuaris, i la millora de la qualitat ambiental. En aquest sentit cal destacar el compromís del Consorci en la protecció del medi ambient que l'ha portat a obtenir el registre europeu EMAS de gestió ambiental, la certificació ISO 14001 i el guardó Bandera Blava des de 1998 ininterrompudament fins a l'actualitat.

2.2. El Pla de Ports de Catalunya

L'any 2007 la Generalitat de Catalunya aprova el Pla de ports de Catalunya (decret 41/2007 de 20 de febrer, pel qual s'aprova el Pla de ports de Catalunya, DOGC Núm. 4827 de 22/02/2007).

El nou pla suposa un pas endavant per millorar l'ordenació del litoral català, promovent un ús portuari eficient, sostenible i racional. El Pla de ports de Catalunya preveu per al port de Mataró l'ampliació a ponent de 410 amarratges i la implantació d'una marina seca. En general El Pla aposta per:

- Prioritzar l'ampliació dels ports existents, en comptes de promoure'n la construcció de nous, optimitzar l'espai disponible a l'hora de crear nous amarratges i potenciar instal·lacions amb menys impacte ambiental. En aquest sentit es preveu augmentar en prop de 6.000 places l'oferta d'amarratges per a la nàutica esportiva.
- Potenciar l'economia amb la captació de nous mercats i la dinamització dels sectors comercial, turístic i pesquer.
- Cercar el reequilibri territorial en la ubicació dels nous amarratges i integrar el port amb la ciutat, amb la creació de marines seques i d'altres espais de connexió.
- Millorar l'operativitat dels ports, amb més vigilància als accessos per garantir el recer de les embarcacions i reforçant el Front Portuari Català per coordinar els ports comercials.
- Introduir mesures per promoure la sostenibilitat, l'eficiència energètica i la recollida i tractament d'aigües residuals, així com el control de la contaminació dels sediments.

2.3. El Pla Especial del port de Mataró.

El Pla Especial del port de Mataró s'aprovà definitivament per la Comissió d'Urbanisme de Barcelona el 17 de juliol del 1991, amb la prescripció relativa a les obligacions de la societat concessionària d'aleshores i de l'administració competent d'assumir les despeses d'urbanització de l'àmbit. L'ajuntament tramità el text refós i els projectes d'urbanització per donar compliment a l'acord de la Comissió a l'any 1993. El marc de referència d'aquestes actuacions fou el Pla General d'Ordenació 1977. Posteriorment es va redactar i tramitar la revisió del Pla general d'Ordenació de 1997 i s'aprovà definitivament el nou Pla General d'Ordenació 1996, el 12 de desembre de 1996.

El Pla General 1996 reconeixia i classificava la primera Zona de Servei del port com a Sòl Urbà i la qualificava com a Sistema Portuari. A l'any 2001 es va modificar el Pla Especial i s'arribà a la delimitació actual de la Zona de Servei incloent el passeig marítim de ponent fins arribar a una superfície de l'àmbit de 175.821m².

2.4. Evolució històrica del port

El procés de desenvolupament del port a Mataró ha estat llarg. Es va iniciar al segle XVII segons el següent guió:

- Primera planificació d'un port al segle XVII.
- L'any 1886, es va aixecar el plànol del fondejador de Mataró expressant la necessitat i conveniència de construir-hi un port de refugi.
- L'any 1918 es va aprovar un nou projecte i s'autoritzà la subhasta de les obres. El cost total de l'obra pujava a 1.390.756,45 pessetes. La subhasta va ser declarada deserta per dues vegades i el projecte aparcat.
- L'any 1950 es va aprovar un nou projecte de González Isla amb un cost de 12.503.205 ptes. Malgrat iniciar-se es va acabar abandonant.
- L'any 1965 es va construir l'espigó degut a l'alarmant retrocés de la platja, fet que va revifar les esperances de tenir port i va fer néixer el Club Nàutic de Mataró. Directius i socis de l'entitat van presentar un nou projecte el juliol de 1967 a la *Jefatura de Costas*
- L'Ajuntament de Mataró, la Caixa d'Estalvis Laietana, el Club Nàutic de Mataró, la Confraria de Pescadors, la Cambra Oficial de Comerç, Indústria i Navegació de Barcelona i les Drassanes Xufré van constituir, al 1972, una societat mixta pro-port amb el nom de Port de Mataró SA.
- El desembre de 1980, el ministeri d'Obres Públiques i Urbanisme va atorgar la concessió administrativa a l'empresa Port de Mataró SA.
- L'11 de Febrer de 1981, per Resolució de la Generalitat de Catalunya, la concessió es va concedir per un termini de 30 anys.
- El 17 de Juliol de 1991. s'aprovà definitivament el Pla Especial per la Comissió d'Urbanisme de Barcelona.
- El 10 de juny de 1993 es va aprovar el projecte d'urbanització.
- El 1993 es posa en funcionament la Zona Comercial.
- El 12 de desembre de 1996 es va aprovar la modificació del Pla General d'Ordenació del 1977 que reconeix i classifica l'àmbit de l'antic Pla Especial del Port com a sòl urbà i el qualifica majoritàriament com a sistema portuari relegant el Sistema Marítim a la part del Passeig Marítim a Llevant i els nous accessos a ponent.

- El 1998 es constitueix en Consorci Port de Mataró que substitueix l'empresa Port de Mataró SA. en la gestió del port.
- El 24 de juliol del 2000 s'aprova inicialment la Modificació del Pla Especial.
- El 2 de gener de 2002 la Comissió d'Urbanisme de Barcelona aprova definitivament La Modificació del Pla Especial de port de Mataró.
- El 19 de juliol 2003 es va inaugurar el pas de ponent.
- El 4 de juny de 2006 es va inaugurar el passeig marítim en el tram del port.

2.5. Evolució del front costaner

L'artificialització del litoral, en la forma que s'ha produït (La dessecació sistemàtica d'aiguamolls des de la Llei Cambó de 1918. L'extracció de sorra dels llits dels rius, rieres, de la pròpia platja i dels deltes de la Tordera i del Llobregat per fer servir la sorra com a material de construcció. La reducció de l'aportació de sediments del cursos d'aigua a causa de la urbanització de gran part de la franja costanera, la transformació dels boscos en àrees agrícoles, la construcció de preses en els cursos alts dels rius. La construcció de dics per abrigar ports comercials, pesquers i esportius que han alterat el transport longitudinal de sorra. La construcció d'espigons i altres obres marítimes per protegir propietats i usos com el ferrocarril del Maresme), ha exacerbat la vulnerabilitat de la costa front els grans aiguats o dels temporals marítimes. Al mateix temps, la pressió dels ciutadans per poder gaudir de platges estables amb sorra de bona granulometria, aigües i fons marins nets, ha anat augmentant progressivament, a més de la sensibilització general envers als requeriments de sostenibilitat. En conseqüència les administracions han encetat diferents estratègies per la gestió del litoral com la regeneració de platges, els transvasaments i altres per fer front al problema.

Mataró, Cabrera i Vilassar de Mar pateixen directament els problemes d'erosió de la costa ja visibles amb anterioritat a la construcció del port i accentuats amb la seva construcció. S'anticipa la necessitat d'abordar aquesta qüestió en paral·lel a qualsevol planificació sobre el port, a fi i afecte de trobar les solucions més adequades per una bona gestió d'aquest tram costaner.



Costa de Mataró després d'un temporal a l'any 1972



Costa actual a ponent del port

3. CONVENIÈNCIA DE LA REDACCIÓ DEL PLA ESTRATÈGIC I DIRECTOR.

En correspondència a les estratègies de transformació de la ciutat de Mataró envers el seu front costaner, a la llum del Pla de Ports de Catalunya, de l'evolució positiva del sector de la nàutica esportiva i de les oportunitats de diversificació econòmica, promoció turística i creació d'ocupació que ofereix aquest sector a la ciutat, de la saturació de la capacitat d'acolliment d'embarcacions del port de Mataró; el Consell de Govern del Consorci acordà al 2007 la redacció d'un pla estratègic i director per avaluar les possibles actuacions per millorar i adequar les instal·lacions portuàries al nou escenari així, com a motor econòmic i turístic de la ciutat i el seu entorn i de com fer compatible la infraestructura amb la sostenibilitat de la costa, la protecció del medi ambient, i una gestió pública que potenciï la integració amb la ciutat i el seu encaix urbanístic en el front marítim.

4. MARC URBANÍSTIC

4.1. Planificació incident.

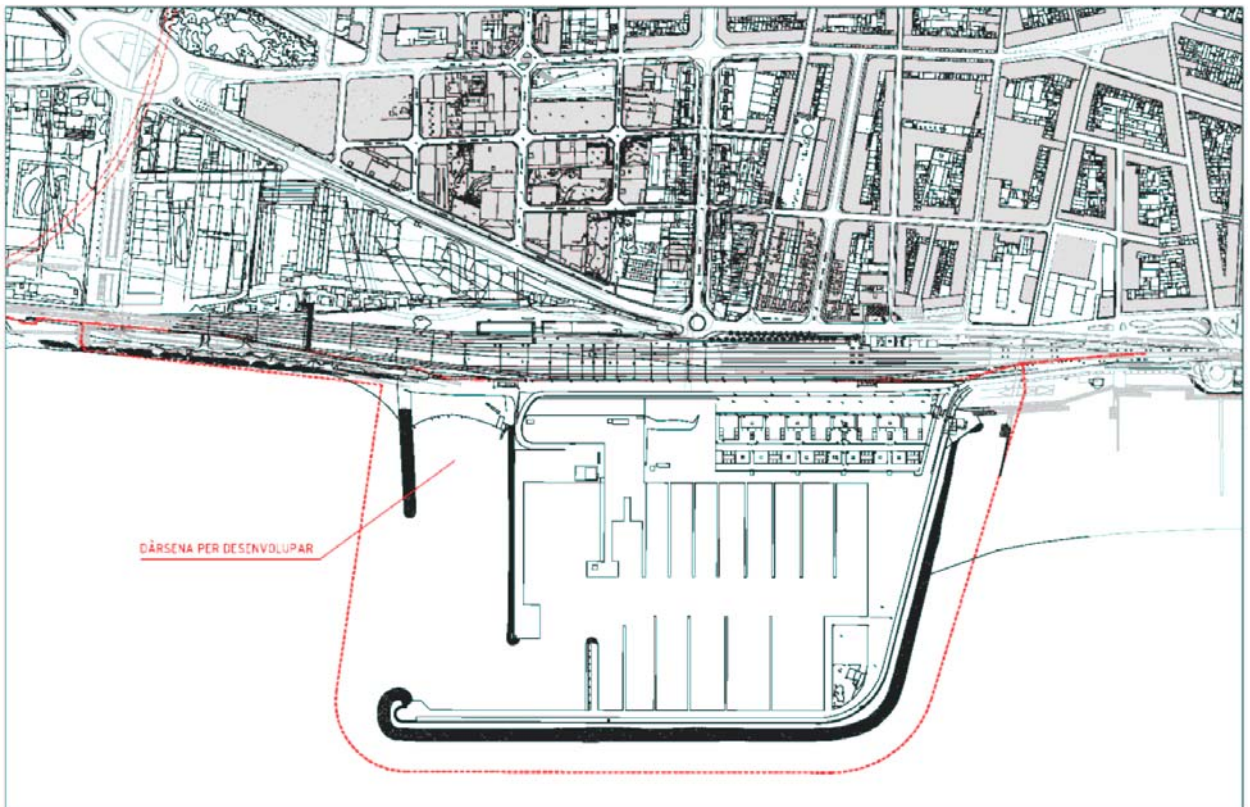
L'article 9.15 de l'Estatut d'Autonomia atribueix a la Generalitat de Catalunya la competència exclusiva en matèria de ports, sense perjudici d'allò que disposa l'article 149.1.20 de la Constitució en referència als ports d'interès general (DOGC núm.38, de 31 de desembre de 1979 i BOE núm.306 de 22 de desembre de 1979). Els instruments urbanístics per a la seva planificació són els següents:

- **Planificació sectorial:** La planificació portuària a Catalunya es legisla per la Llei 5/1998 de Ports de Catalunya que assigna al Pla de ports de Catalunya com instrument d'ordenació del litoral català dins del marc de les directrius de l'ordenació territorial, amb l'objecte d'establir dels criteris per a la utilització portuària adequada i racional de la costa catalana, i també l'atenció preferent envers la conservació del litoral i la gestió correcta del medi ambient. El Pla de ports de Catalunya té caràcter de pla territorial sectorial, de conformitat amb la Llei 23/1983, del 21 de novembre, de política territorial, i ha de justificar el seu grau d'adequació a les directrius del Pla territorial general de Catalunya.
- **Planificació general:** Els instruments de planejament general del municipi han de qualificar la zona de servei dels ports, les dàrsenes i les instal·lacions marítimes existents com a sistema general portuari. A més, han de contenir les determinacions bàsiques relatives a accessibilitat, connectivitat, edificabilitat, volumetria, usos i altres que es considerin d'interès general, en el marc de les competències urbanístiques, a l'efecte de garantir la coherència amb el model territorial i amb l'estructura general i orgànica del pla en el qual s'integri la zona portuària.
- **Planificació derivada:** El sistema general portuari s'ha de desenvolupar mitjançant un pla especial, que poden redactar, amb acord previ, l'Administració portuària o la corporació municipal.

4.2. Abast i àmbit del Pla Estratègic i Director.

El Pla Estratègic no és una figura urbanística. És un document de planificació del Consorci port de Mataró amb l'objectiu de definir les polítiques i estratègies pel desenvolupament de les infraestructures i serveis portuaris del Consorci Port Mataró d'acord amb les previsions del Pla de Ports de Catalunya i la integració amb la ciutat de Mataró. Les propostes que conté tenen un caràcter estratègic i en cap cas executiu. La definició de les diferents actuacions de referència plantejades permetrà únicament estimar-ne la seva viabilitat des de un punt de vista econòmic, funcional i ambiental. En conseqüència el Pla Estratègic i Director del Consorci del port de Mataró és un document de referència que guiarà la redacció de les figures urbanístiques necessàries.

L'Àmbit d'incidència del Pla Estratègic i del Pla Director és el port de Mataró i el seu entorn social i territorial.



Delimitació actual de la Zona de Servei del port. S'indica la dàrsena de ponent contemplada en el Pla Especial vigent i pendent de desenvolupament. Així mateix s'observa com el tram de costa corresponent al passeig marítim de ponent forma part del Sistema Portuari.

4.3. Tramitació urbanística

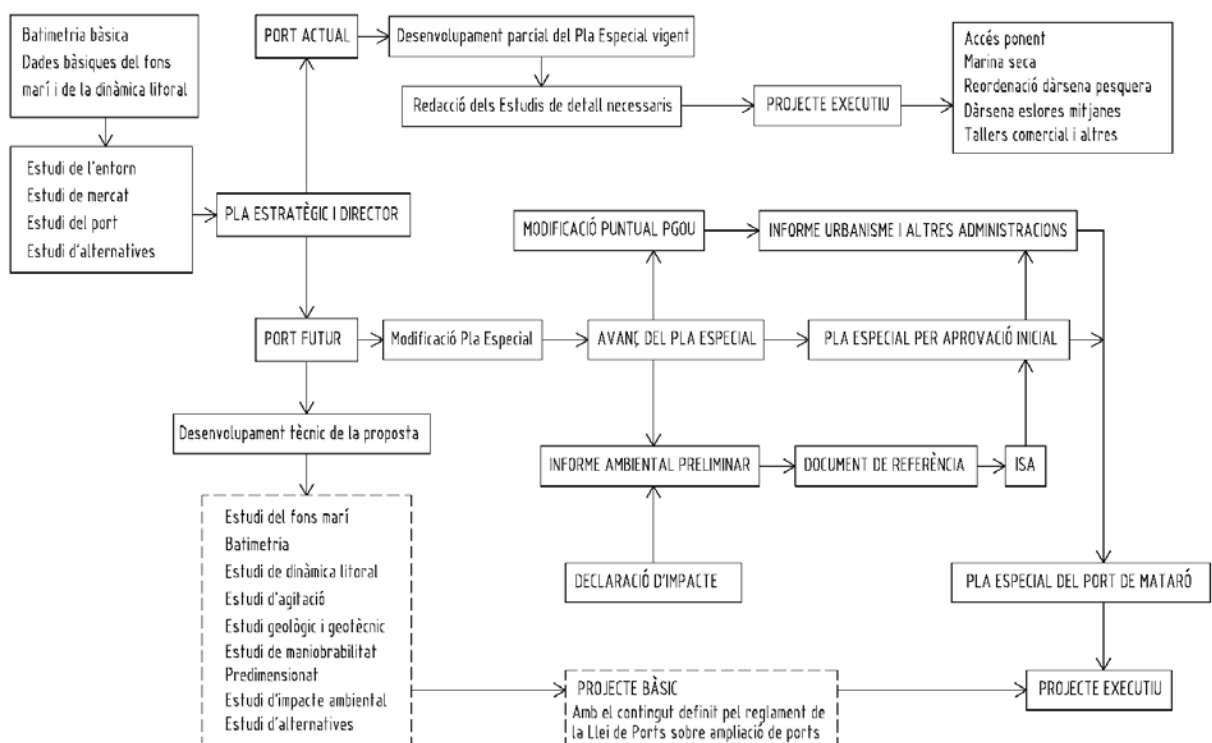
Previ a l'execució d'aquelles propostes contingudes en aquest document que afectin a alguna determinació continguda en el Pla Especial del port de Mataró, serà necessari la seva modificació d'acord el planejament vigent i l'article 8 del Pla Especial del port que diu:

- **Les modificacions del present Pla Especial hauran de respectar les determinacions del Pla General de Mataró i s'ajustarà al que prescriu el títol V del Reglament de la Llei del Sòl.**
- **No seran supòsit de modificació els ajustaments d'alineacions i rasants efectuats mitjançant Estudis de Detall, que no modifiquin la superfície de les unitats de zones en més o menys d'un 5%.**

Es proposa desenvolupar el Pla Estratègic i Director per dos vies; una mitjançant el desenvolupament parcial del Pla Especial vigent, que permetria executar diferents actuacions contingudes en el capítol *port actual*, i l'altra mitjançant la modificació del Pla Especial prèvia redacció dels Estudis de Detall necessaris. Això és possible gràcies a que el desenvolupament de les actuacions proposades pel port actual, són coherents pel que fa a l'edificabilitat i els usos a les determinacions del Pla Especial i és una figura contemplada en el planejament incident. Únicament caldrà ajustar les alineacions i els volums a les noves necessitats que es plantegen i urbanísticament es justifica a continuació:

La disposició transitòria novena del Decret Legislatiu 1/2005, de 26 de juliol, diu que *els estudis de detall exigits expressament pel planejament vigent en el moment de l'entrada en vigor d'aquesta Llei, i també els que resultin necessaris, es poden tramitar d'acord amb la normativa anterior a la Llei 2/2002, fins que el planejament no incorpori les noves determinacions sobre ordenació volumètrica*. D'altra banda el Pla Especial del port de Mataró preveu el desenvolupament d'Estudis de Detalls. Per tant el Pla Especial, en tant en quan preveu aquesta figura, no aprofundeix en l'ordenació de volums ni en la concreció arquitectònica tot oferint la flexibilitat suficient per adaptar-se a les necessitats més concretes del port .

L'esquema dels tràmits pel desenvolupament del Pla Estratègic i Director podria ser el següent:



4.4. Tramitació ambiental i altres

El tràmit ambiental de la possible modificació del Pla Especial vigent s'ajustarà al marc legal vigent pel que fa a l'avaluació ambiental dels instruments del planejament urbanístic constituït per la Llei d'Urbanisme (Decret Legislatiu 1/2005, de 26 de juliol, pel qual s'aprova el Text Refós de la Llei d'urbanisme) i el Reglament de la Llei d'Urbanisme (Decret 305/2006, de 18 de juliol, pel qual s'aprova el Reglament de la Llei d'Urbanisme, publicat el dia 24 de juliol de 2006 en el DOGC).

En concret, en la fase de redacció de la modificació del Pla Especial es sol·licitarà l'emissió del document de referència que determini l'abast de l'informe de sostenibilitat ambiental a l'òrgan ambiental mitjançant un "Document ambiental preliminar d'avaluació ambiental" en el marc de la Llei 9/2006, de 28 d'abril, sobre **l'avaluació dels efectes de determinats plans i programes sobre el medi ambient** (publicada en el BOE el dia 29 d'abril de 2006), norma que adapta per a l'Estat espanyol les exigències de la Directiva comunitària europea 2001/42/CE, de 27 de juny de 2001, sobre avaluació ambiental de plans i programes.

D'altra banda, la modificació del Pla Especial, requerirà la redacció, com a document independent, **l'Estudi d'avaluació de la Mobilitat Generada**, amb l'objectiu de fer un anàlisi de la mobilitat generada produïda per les actuacions previstes al Pla Especial. En aplicació del Decret 344/2006, de 19 de setembre.

5. ACTIVITATS

En el document Estudi del port s'analitzen les activitats principals portuàries i s'identifica les necessitats i característiques de cada una.



5.1. Activitats actuals

Nàutica esportiva. El mercat de la nàutica esportiva tendeix a incrementar la mida de les embarcacions, especialment el que es situa entre els 10 i 15 m d'eslora. El segment que tendeix a incrementar-se és el que es situa entre els 10 i 15 m d'eslora. El port té una oferta per aquestes eslores del 10%. D'altra banda, la implantació de les marines seques es fa necessari com a mesura d'opimitzar les instal·lacions actuals i reduir l'impacte de l'increment de la demanda del conjunt del litoral català. En conseqüència la demanda d'amarradors d'eslores petites convé satisfer-la mitjançant aquest tipus d'instal·lacions. El port de Mataró té el 58,7% dels amarradors per eslores menors de 8m.

Activitat turística. El Turisme a Catalunya es basa sobretot en el model de sol i platja, tanmateix existeixen diferents tendències que apunten a la necessitat de diversificar i replantejar aquest model. Turisme de Catalunya defineix un conjunt de productes turístics amb aquest objectiu. La transformació de Barcelona com a destinació turística mundial i l'oportunitat que representa pels municipis litorals del voltant a generat la creació de la zona turística Barcelona–Maresme amb l'objectiu d'aprofitar les sinèrgies derivades de la proximitat del Maresme amb Barcelona i els diferents actius de la comarca; Platges, Turisme Familiar, Turisme Cultural, Turisme Actiu, Festes i tradicions, Parc Natural del Montnegre Corredor, Ruta del Modernisme, Fires i mercats, Folklore i Turisme Nàutic. En aquest sentit el port és l'equipament turístic necessari pel desenvolupament de l'activitat del turisme nàutic i pot esdevenir un equipament complementari per altres productes.

Pesca. La pesca a Mataró ha estat una activitat lligada a la seva història. En l'actualitat la pesca a Mataró està representada per la confraria de Sant Pere que desenvolupa l'activitat a la dàrsena pesquera del port. La dàrsena és una concessió directa a l'ens Ports de la Generalitat que a la vegada concessionaria als pescadors únicament la llotja. Aquesta és de recent construcció i té 550m². Disposa de sala de vendes, neveres, d'un expenedor de mol·luscs i d'una fàbrica de gel amb una capacitat de 5T/dia tot i que el consum diari és de 1.5T La confraria disposa també d'un assecador de xarxes d'uns 2.700m² situats en el moll de ribera. La llotja utilitza unes 3.000 caixes al mes que es renten a mà.

Zona tècnica. El mercat de les zones tècniques creix en paral·lel al sector nàutic. El port de Vilanova i la Geltrú, el port d'Arenys de Mar i el port Ginesta disposen d'espai per créixer i així ho faran. Aquest és un signe de la fortalesa de l'activitat. D'altra banda cal considerar que aquests creixements no sempre es destinen a l'escar pròpiament sinó que serveixen per ampliar l'oferta d'altres serveis com per exemple marines seques o hivernatge. La tecnologia de les embarcacions cada vegada és més sofisticada amb molts components electrònics que requereixen d'una mà d'obra qualificada. El segment de mercat que correspon a Mataró és el del vaixell seriat de 35m d'eslora com a màxim amb un tonatge màxim de 200tn.

Zona comercial-terciària. La zona terciària del port de Mataró disposa en l'actualitat d'una àrea edificada de 7416m² en el moll de ribera a cavall del nivell del passeig marítim i el nivell de la plataforma del port. Aquesta pastilla edificada s'ha convertit en un gran centre d'activitats heterogènies que concentra la majoria de l'activat terrestre del port. La falta de desenvolupament de les altres àrees del port ha provocat la concentració de les activitats que requereixen un sostre en aquesta zona.

Esdeveniments, regates i altres. L'organització de grans esdeveniments nàutics proporciona notorietat al port i al municipi. És un atractiu turístic de primer ordre que deixa importants rèdits econòmics a l'economia local. Pocs ports tenen l'espai suficient per acollir aquest tipus d'activitat sense interrompre el seu funcionament.

Difusió del patrimoni marítim. La difusió del patrimoni marítim i l'acollida d'embarcacions tradicionals sigui en residència o en escala és en si mateix una atracció turística que afavoreix la dinamització del port. El port i a la ciutat en l'actualitat es desenvolupament les següents activitats de difusió.

5.2. Activitats previstes

Tallers i exposició d'embarcacions. El desenvolupament d'aquesta zona permetrà assegurar un bon emplaçament per les empreses de reparació i manteniment nàutic i captar els tallers existents tot millorant els problemes de convivència existents actualment a la zona comercial terciària..

Centre terciari. Tot i estar en fase de projecte executiu, ja es pot considerar una realitat. L'emplaçament d'un equipament d'aquestes característiques representa l'assumpció del nou caràcter d'alguns ports. Cal considerar l'interès de disposar d'un centre terciari al port en relació a l'organització d'esdeveniments com per exemple les regates internacionals, o bé amb la possible implantació d'una àrea de superiots.

5.3. Activitats potencials

Equipament comercial nàutic. En alguns port francesos s'ha desenvolupat un tipus de comerç nàutic que dinamitza el conjunt del port. Com exemple es pren la xarxa de comerços "Comptoir de la Mer" existents a la Bretanya.

Marina seca Un dels objectius del Pla de Ports és el desenvolupament de les marines seques. En el Pla de Necessitats estima la creació de 750 places de marina seca pels ports d'Arenys de mar, Mataró, el Masnou i en el port Besòs (segona fase). El Pla recull l'estudi "Tipologia i necessitats de marines seques al litoral català" i que considera que amb la configuració actual el port de Mataró té una possibilitat condicionada a l'espai disponible d'implantar aquests tipus d'instal·lació.

Mitjanes i grans eslores. Superiots. En el sector del lleure nàutic existeix una tendència a l'augment de les dimensions de la flota a més del seu nombre. Les grans i mitjanes eslores s'alineen a la tendència experimentant un fort increment en la seva implantació. La flota mundial s'ha quadruplicat en els últims 30 anys i en els últims 10 anys la producció d'embarcacions majors de 24m s'ha incrementat un 72%. Les destinacions principals de l'activitat es troben a la Mediterrània (Balears, Costa Blava, Costa Esmaragda, Costa Amalfitaine, Illes Eolianes, illes gregues i Croàcia)

Heliport El Pla d'aeroports, aeròdroms i heliports de Catalunya preveu en relació al desplegament de la xarxa d'accés general preveu la construcció de diferents heliports de transport en especial a l'àrea de Barcelona i dels Pirineus. La xarxa d'heliports es complementarà amb una xarxa d'heliestacions i helipistes de promoció pública o privada d'accés general. L'objectiu d'aquesta xarxa de petites infraestructures heliportuàries és ampliar la cobertura geogràfica i cobrir l'accés als operadors d'helicòpters públics i privats a algunes zones i centres neuràlgics del sector turístic i de serveis.

6. DIAGNOSI

En els documents Estudi de l'entorn i Estudi del port s'han analitzat els diferents vectors incidents, les necessitats de les activitats actuals, previstes i potencials i les característiques de la infraestructura. Aquests anàlisi extern i intern ha permès definir els següents punts bàsics de diagnosi:

Entorn pròxim sense gran atractiu turístic. En el posicionament del port de Mataró en el mercat condiona molt les característiques urbanes actuals. Les transformacions previstes per l'Ajuntament poden millorar-lo en relació l'atractiu turístic.

Erosió costanera a ponent. L'elevada erosió costanera a ponent i en especial al municipi de Cabrera representa un greu problema ambiental que condiona l'acceptació del port. Les polítiques de gestió de la costa previstes poden reduir aquesta problemàtica.

Increment dels requeriments de sostenibilitat ambiental. El port ha de continuar i ampliar les seves polítiques mediambientals. A més de l'assumpció de la responsabilitat social en aquest tema cal considerar la incidència que té aquest aspecte sobre la imatge del port.

Falta de continuïtat de l'espai lliure d'enllaç amb l'entorn. El port presenta diverses mancances en relació a l'espai lliure i la seva integració urbana. És un aspecte fonamental a resoldre.

Tram costaner de ponent en transformació. La transformació urbana de ponent i de la Ronda Barceló representa una oportunitat per millorar el front costaner.

Proximitat i creixement del mercat. Mataró es situa en una posició central excepcional en relació al mercat de l'àrea metropolitana, el Vallès, l'Osona i el Maresme.

Creació de la marca turística Costa de Barcelona. El Maresme pot aprofitar la imatge de Barcelona en el mercat internacional, en aquest context la ciutat de Mataró i el port poden liderar el desenvolupament d'aquesta marca.

Entorn urbà central i dinàmic. L'entorn urbà representa una oportunitat pel posicionament del port de Mataró que pot compensar les mancances en relació a un entorn costaner més naturals.

Gran diversitat d'activitats. El port de Mataró disposa ja d'una gran implantació d'activitats turístiques. En alguns aspectes només és superat per ports situats a la Costa Brava.

L'Alguer com atractiu turístic. L'alguer és un gran valor ambiental que té una relació directa amb les activitats turístiques del port.

Ordenació existent incompleta amb capacitat d'adaptació. La falta de desenvolupament del Pla Especial pot facilitar l'adaptació del port a les noves orientacions.

Viabilitat ambiental i urbanística de la nova dàrsena. El Pla de ports de Catalunya preveu la possibilitat de construcció d'una nova dàrsena al port de Mataró a diferència d'altres ports que no presenten les mateixes condicions ambientals i urbanes. Les primeres aproximacions a la seva viabilitat ambiental són positives

Alta proporció d'eslores petites. El port de Mataró no té l'oferta equilibrada amb la demanda en relació a la tipologia de la flota. Disposa de molts amarradors que podrien traslladar-se en sistemes en sec.

Desordre d'usos i problemes de convivència. Si la falta de desenvolupament de Pla Especial representa una oportunitat per adaptar el port a les noves orientacions, també ha representat un problema en la gestió de l'activitat. La majoria de les activitats conviuen concentrats en el sostre i superfície desenvolupat.

Falta d'equipaments i superfícies per les activitats turístiques i estratègiques. Les configuracions dels ports acostumen a considerar l'activitat de la nàutica esportiva, la pesca o la comercial. Cal incloure l'activitat turística com una activitat amb els seus requeriments específics.

Desenvolupament previst obsolet. El trasllat de l'activitat industrial al sector de ponent de Mataró per un nova estructura urbana ha variat l'organització del front costaner. La ciutat central ocupa la franja de costa en tota la longitud. El port cal que s'hi adapti.

7. **MISSIÓ.**

Proposar un port esportiu i pesquer amb la finalitat de donar un servei de qualitat als usuaris de la nàutica esportiva i els esports de mar, atractiu i que fomenti la pràctica del turisme com a font de promoció econòmica de la ciutat. Un port amb una completa oferta de serveis nàutics i complementaris que generin ocupació i un impacte socioeconòmic positiu tan Mataró com al seu entorn. Un port obert, integrat a la ciutat i en el territori, compromès amb la sostenibilitat ambiental, socialment responsable i que fomenti la innovació i la internacionalització.

8. OBJECTIUS.

8.1. Objectius globals del Pla Estratègic i Director en relació als objectius de la ciutat de Mataró

- **Sostenibilitat:** consolidar l'anella verda de la ciutat formada per les dues rieres (Argentona a ponent, Sant Simó a llevant), la Serralada de Marina al nord i el litoral al sud, amb les platges, el port, el front marítim i l'alguer.
- Valoritzar el **Front de Mar** com a gran actiu social, urbanístic, de lleure i d'activitats de la ciutat.
- Assegurar la **integració port i ciutat** i assimilar el port com un element més de la trama urbana.
- Potenciar la **promoció econòmica i turística de la ciutat**, la diversificació del teixit productiu i els nous sectors vinculats al mar i la generació d'ocupació, fent un port d'activitats, motor econòmic i turístic.

8.2. Objectius operatius del pla estratègic i director:

- Ajustar l'oferta a la demanda pel que fa a les dimensions dels amarradors i les seves característiques incrementant la qualitat dels serveis.
- Optimització del mirall d'aigua mitjançant la reordenació i aprofitament dels espais disponibles tant a l'aigua com a terra.
- Incorporar la marina seca com a alternativa sostenible per a la nàutica esportiva d'eslores reduïdes.
- Satisfer la demanda de nous amarradors d'acord amb les previsions del pla de ports (410 nous amarraments)
- Potenciar les activitats de turisme nàutic i esportiu per generar un impacte socioeconòmic important en la ciutat i el seu entorn.
- Promoure l'ús de les instal·lacions mitjançant polítiques de foment del lloguer d'amarraments i l'ús públic tarifats.
- Fomentar el desenvolupament d'un sector d'indústria auxiliar i de serveis nàutics potent a l'entorn del port per donar serveis a les embarcacions pròpies i d'altres àrees d'influència (amb sinèrgies amb el teixit industrial local i tecnològic) a través d'una nova àrea tècnica i d'una zona de tallers, equipaments comercials de la nàutica i un parc empresarial de la nàutica.
- Posicionar el port com un pol d'atracció turística amb la millora dels espais dedicats a la restauració, comerç i serveis complementaris.
- Minimitzar l'impacte ambiental sobre la costa fent un ús sostenible del litoral
- Regenerar i fer accessible el litoral de ponent de la ciutat creant noves platges i nous espais de passeig i lleure
- Crear espais escènics de ciutat que potenciïn el caràcter marítim de Mataró on poder desenvolupar activitats, esdeveniments i actes cívics.
- Potenciar la capitalitat de Mataró i la seva personalitat marítima dins de les ciutats de la segona corona metropolitana connectades per la futura línia orbital i equilibrar el model territorial amb Vilanova i la Geltrú al sud i Mataró al nord del litoral de la regió metropolitana com a grans nodes portuaris, cadascun amb la seva identitat pròpia.
- Integrar l'avaluació ambiental estratègica des de les primeres fases del pla per tal de plantejar una solució sostenible com a element fonamental del disseny, no com una correcció posterior.
- Incorporar l'anàlisi de la mobilitat sostenible en la pròpia concepció del pla.
- Respectar els espais protegits propers (Alguer) i la connectivitat entre els corredors verds de la costa i les dues rieres (Argentona i Sant Simó) i l'espai agrícola i costaner de les Cinc Sènies.

8.3. Objectius ambientals

El present Pla recull les directrius del Pla de Ports de Catalunya i en concret el que diu la seva memòria ambiental en relació a la planificació del port de Mataró. A més, s'ha redactat des de una visió integradora del conjunt d'aspectes incidents; els funcionals, constructius i econòmics però sobretot els condicionaments ambientals i de sostenibilitat. A continuació s'enumeren els aspectes bàsics tinguts en compte en la definició dels objectius ambientals, aquests es desenvolupen en el document Pla Estratègic.

- Respecte el model de creixement portuari:
- Respecte a les obres de defensa
- Respecte a la gestió portuària
- Respecte als aspectes socioeconòmics.
- Respecte el model d'ordenació del port
- Respecte la mobilitat:
- Estratègies a considerar en altres escales d'intervenció.
- Respecte els residus:
- Respecte l'atmosfera.
- Respecte el consum d'energia
- Respecte al cicle de l'aigua.

9. ESTRATÈGIES DEL PLA

El Pla defineix les següents línies estratègiques:

Impulsar el caràcter de port d'activitats turístiques. El port de Mataró gràcies a l'existència de l'Alguer i a la seva posició urbana es posiciona respecte els port del seu entorn com un port d'activitats turístiques. Avui el port ja compta amb un gran nombre d'empreses dedicades al submarinisme, a l'escola de nàutica, als xàrters, a les excursions marítimes a més de les complementàries com la restauració. En aquest sentit es proposen tot un seguit d'actuacions per oferir més i millors equipament per aquestes empreses i les que vulguin instal·lar-s'hi.

Potenciar el desenvolupament de les activitats estratègiques. El port, amb el gran nombre d'empreses turístiques que acull és un motor econòmic important. A més d'aquestes activitats es planteja l'oportunitat de desenvolupar-ne d'altres amb un gran impacte socioeconòmic indirecte i per tant d'especial interès. El pla defineix tot un seguit d'actuacions que van encaminades a oferir noves superfícies i l'escenari adequat per que aquestes es puguin implantar d'una manera adequada. Ens referim a la millora de l'entorn del centre terciari previst, a la previsió de més superfície i instal·lacions per a la zona tècnica, a la nova dàrsena de superiors i la reserva d'un moll que faciliti l'organització de qualsevol esdeveniment.

Millorar el paisatge del port. La vocació del port és ser atractiu. En aquest sentit es té una gran cura d'equilibrar la implantació, el desenvolupament i les reordenacions de les activitats de manera compatible amb la construcció d'un paisatge de qualitat i que asseguri la pròpia viabilitat de les mateixes activitats.

Participar en la restauració del tram costaner de ponent mitjançant l'estabilització de les platges. El Ministeri de Medi Ambient i la Generalitat de Catalunya contempen la millora de les platges a ponent del port en el tram que va fins el port de Premià de Mar, en especial de la costa de Cabrera. El Consorci port de Mataró, com a gestor de la infraestructura, cal que prevegi una provisió de fons necessària per participar en les inversions necessàries per estabilitzar aquestes platges. En aquest sentit el Pla, a més a més, preveu una platja adossada al futur contradic com a sistema de defensa marítima i com a millor mesura per encaixar-se amb les futures platges.

El Pla preveu ampliar la corresponsabilització del port de Mataró en la formació de les platges de ponent, i internalitza els costos de la seva participació en l'estudi econòmic i financer per a la seva viabilitat econòmica.

Millorar la continuïtat del sistema d'espais lliures entre el port i la ciutat i la mobilitat en general. El port no ha d'obstruir la continuïtat del front marítim, cal que s'entengui com un equipament més d'aquest sistema. El Pla defineix un conjunt de mesures per millorar la relació de la infraestructura amb els itineraris existents i potenciar el seu caràcter de node central de l'anella verda de Mataró formada pel front litoral, la Serralada de Marina i els corredors verds de les rieres.

Promoure les activitats i la densitat de caràcter central. El pas inferior de la Ronda Barceló incrementarà la centralitat del port i el seu caràcter urbà. En conseqüència el Pla preveu la màxima concentració de les activitats de restauració, terciàries, comercials i de lleure en el moll de ribera, entès com el connector de la ciutat i el front marítim. Dedicar la resta del port a les activitats estrictament portuàries tot assegurant la funcionalitat tècnica de la infraestructura,

Potenciar el tractament verd i d'usos de passeig en el moll de ribera. El moll de ribera ha de compatibilitzar els usos portuaris amb un predomini dels usos de passeig. El tractament de la urbanització i en especial la presència de vegetació han d'assegurar un espai públic de qualitat, amb el vianant com a protagonista.

Plantejar el port com a equipament central de l'anella verda de Mataró. L'activitat turística del port s'ha de recolzar amb el potencial que representen els espais naturals de l'entorn. En aquest sentit el port es proposa com un equipament dels serveis base i de divulgació del potencial turístic de l'anella verda de Mataró (Front marítim, Alguer, Riera d'Argentona, Riera de Sant Simó, Parc de les cinc Sènies, Serralada de Marina).

Optimitzar el mirall d'aigua. L'optimització del mirall d'aigua significa aprofitar al màxim la infraestructura existent i és una mesura requerida pel Pla de Ports per equilibrar l'oferta i la demanda. Es preveu la construcció d'una marina seca que ha de permetre traslladar les eslores menors i ampliar la capacitat del port. Forma part d'un model de creixement portuari sostenible.

Desenvolupar una nova dàrsena per la nàutica esportiva. En la visió global del sector nàutic català i de la preservació del medi costaner del Pla de Ports es preveu, abans de la construcció de nous ports, l'ampliació d'aquells ports amb el menor impacte ambiental, com el de Mataró. El Pla Estratègic i Director desenvolupa un estudi d'alternatives d'ampliació per dibuixar-ne la millor possible. La nova dàrsena no només serveix per oferir més amarradors, sinó que representa una oportunitat per reordenar el conjunt del port i transformar-lo, d'acord amb els objectius globals, en un port d'activitats turístiques.

Reordenar el desenvolupament previst i oferir més superfície pels usos estrictament portuaris i altres millores. Es planteja zonificar el port en dos grans àrees; la zona del moll de ribera destinada als usos mixtes port i ciutat i les plataformes portuàries destinades a usos estrictament equivalents. Aquesta línia estratègica es planteja per assolir una contenció de l'edificabilitat en l'àrea més exposada (visualment i als temporals extrems com a efecte del canvi climàtic) i la preservació de la superfície de terra necessària per un bon funcionament tècnic del port.

Desenvolupar una nova dàrsena i noves plataformes per activitats estratègiques i turístiques. Els ports són grans infraestructures que evolucionen i es desenvolupen en el temps. El port dissenyat en origen no va preveure la importància del nou sector nàutic i turístic emergent. En conseqüència els usos portuaris relacionats amb el manteniment i la reparació d'embarcacions amb un fort impacte econòmic i social indirecte (a més de la seva implicació fonamental en la qualitat del port), es troben barrejats i acorralats per les activitats turístiques emergents. La futura dàrsena de ponent ha de permetre reorganitzar les activitats i oferir l'espai necessari pel funcionament òptim d'ambdues activitats.

Millorar els serveis i la capacitat per a la vela lleugera i les eslores menors amb sistemes en sec. En línia amb l'optimització del mirall d'aigua cal que el port ofereixi rampes d'avarada i altres mitjans de treta a més d'espais d'emmagatzematge adequats que potenciïn l'acolliment de les embarcacions menors fora de l'aigua. Ja sigui a dintre o a fora del port.

Fomentar la participació col·lectiva en les activitats nàutiques i difondre la cultura marítima. Fomentar la participació col·lectiva en les activitats del mar és una mesura eficaç per contenir la demanda d'embarcació pròpia i de recuperar la cultura marítima en la identitat de Mataró. Representa una estratègia bàsica per incorporar el port en la xarxa cívica de la ciutat.

10. POLÍTIQUES

10.1. Polítiques de comunicació

Amb l'objectiu d'incrementar la visibilitat de les activitats i el port en si mateix es proposen les següents mesures:

- Promoure l'organització d'esdeveniments en les instal·lacions del port.
- Promoure l'acolliment d'embarcacions històriques i singulars.
- Esponsoritzar equips esportius en competicions internacionals.
- Acollir una estació nàutica i turística vinculada a les activitats de la marca turística Costa de Barcelona
- Establir convenis per l'organització d'activitats per escolars.
- Destinar l'1% del pressupost anual del Consorci per desenvolupar les mesures exposades.

10.2. Polítiques per a l'accessibilitat a PMR

- Instal·lar els equips necessaris per facilitar-ne l'ús.
- Preveure itineraris adaptats i mitjans per embarcar.
- Promoure l'organització d'activitats especialitzades per a la promoció de la nàutica per a PMR.

10.3. Polítiques d'acolliment a transeünts

El port de Mataró presenta un dels índex més baixos d'estada de transeünts (1,34 dies per embarcació davant la mitjana a l'estat que és de 3,16 dies). Amb l'objectiu d'incrementar el temps d'estada els trànsits es proposen les següents mesures:

- Oferir tarifes especials en funció dels dies d'estada.
- Oferir serveis de primer nivell als navegants i a les embarcacions. Explicar-ho.
- Explicar la proximitat de Barcelona i l'oferta de lleure del port i el Maresme.
- Millorar el servei d'atenció; formació marineria, atenció multilingüe, implantació de sistemes de recepció com el Marina Pass.

10.4. Polítiques de renovació de cessions.

És molt important definir el procediment de renovació de les cessions, que venç l'any 2018 per oferir un horitzó suficient per garantir la viabilitat de les inversions dels privats i evitar un procés negatiu de desinversió. Per això es proposa definir aquestes polítiques segons els següents criteris:

- Incloure els costos d'actualització, renovació i millora de les instal·lacions del port
- Incloure els costos d'explotació per fer front a futures millores.
- Incloure els costos de les mesures correctores necessàries per minimitzar l'impacte ambiental acumulat.
- Actualitzar les tarifes i els cànon.

10.5. Polítiques mediambientals

Amb independència de les obres plantejades en el present Pla i els requeriments ambientals que se'n derivin és necessari que el Consorci desenvolupi tot un seguit de mesures per millorar l'eficiència del port en relació al medi ambient. Aquestes es resumeixen a continuació:

- Continuar i ampliar les polítiques de gestió de residus
- Potenciar unes polítiques adequades en relació al cicle de l'aigua
- Potenciar unes polítiques adequades en relació a l'atmosfera
- Potenciar les polítiques d'estalvi de l'energia i d'implantació d'energies renovables.
- Continuar amb els transvasaments de sorra d'acord amb el Pla de Dragatges de Catalunya.

11. DESENVOLUPAMENT DE LES LÍNIES ESTRATÈGIQUES

Les actuacions proposades per desenvolupar les línies estratègiques tenen un caràcter transversal i interactuen, amb diferent intensitat, en diverses línies tal com es mostra en les següents matrius.

11.1. Port actual

DESENVOLUPAMENT PORT ACTUAL		ACTUACIONS															
Relació línies estratègiques/actuacions																	
Directa		Zona Tècnica (Fase 1)															
Indirecta																	
Objectius	Línies estratègiques	Zona Tècnica (Fase 1)	Capitania	Marina seca	Dàrsena eslores mitjanes	Accés ponent	Reordenació d. pesquera	Serveis navegants 1	Estació nàutica	Passarel·la	Reforma mòdul 1	Passatge 1	Passeig moll de ribera	Serveis administratius	Tallers comercials	Reordenació comercial terciària	Actualització infraestructura
1	Desenvolupar activitats a per la promoció econòmica de la ciutat	1.1															
		1.2															
2	Valorar el front de mar com actiu econòmic	2.1															
		2.2															
3	Integrar el port amb la ciutat	3.1															
		3.2															
4	Donar continuïtat als espais verds	4.1															
		4.2															
5	Equilibrar l'oferta i la demanda d'amarradors	5.1															
		5.2															
6	Millorar la funcionalitat del port	6.1															
		6.2															
7	Fomentar la pràctica popular de la nàutica	7.1															
		7.2															

11.2. Port futur.

DESENVOLUPAMENT PORT FUTUR		ACTUACIONS																				
Relació línies estratègiques/actuacions																						
Directa		Zona Tècnica (Fase 2) Moll d'activitats Moll nova dàrsena Porxo d'activitats Parc blau-verd Moll d'esdeveniments Moll vela lleugera Infraestructura marítima Passeig marítim platja Equipament comercial esportiu Edifici restauració Reserva dipòsit anti DSU Moll superiors Heliestació Formació platges de ponent Reserves estratègiques																				
Indirecta																						
Objectius	Línies estratègiques																					
1	Desenvolupar activitats a per la promoció econòmica de la ciutat	1.1	Impulsar el caràcter de port d'activitats turístiques																			
		1.2	Potenciar el desenvolupament de les activitats estratègiques																			
2	Valorar el front de mar com actiu econòmic	2.1	Millorar el paisatge del port																			
		2.2	Participar en la restauració del tram costaner de ponent mitjançant l'estabilització de les platges																			
3	Integrar el port amb la ciutat	3.1	Millorar la continuïtat del sistema d'espais lliures entre el port i la ciutat i la mobilitat en general																			
		3.2	Promoure les activitats i la densitat de caràcter central																			
4	Donar continuïtat als espais verds	4.1	Potenciar el tractament verd i d'usos de passeig en el moll de ribera																			
		4.2	Plantejar el port com a equipament central de l'anella verda de Mataró																			
5	Equilibrar l'oferta i la demanda d'amarradors	5.1	Optimitzar el mirall d'aigua																			
		5.2	Desenvolupar una nova dàrsena per la nàutica esportiva																			
6	Millorar la funcionalitat del port	6.1	Reordenar el desenvolupament previst i oferir més superfície pels usos e. portuaris i altres millores																			
		6.2	Desenvolupar una nova dàrsena i noves plataformes per activitats estratègiques i turístiques																			
7	Fomentar la pràctica popular de la nàutica	7.1	Millorar els serveis i la capacitat per a la vela lleugera i les eslores menors amb sistemes en sec																			
		7.2	Fomentar la participació col·lectiva en les activitats nàutiques i difondre la cultura marítima																			

12. ACTUACIONS PROPOSADES. PLA DIRECTOR

Ja es comentava que un port urbà com el de Mataró és un sistema que evoluciona en el temps i difícilment es pot planificar fins a la seva conclusió o momificació. En conseqüència i segons l'estat de desenvolupament del planejament es proposa un conjunt d'actuacions de concreció i adequació del Pla Especial sota el títol de **desenvolupament del port actual**. En un horitzó temporal mitjà es proposa un altre conjunt d'actuacions agrupades sota el títol **desenvolupament del port futur**. Encara en un horitzó més llunyà es preveu una reserva d'espais i de mesures sota el concepte de **reserves estratègiques** que caldrà definir en funció de l'evolució del port (aquestes incideixen sobre àrees que en l'estat actual ja tenen una funció assignada i per tant el retard dels seu desenvolupament no suposaria cap desaprofitament).

12.1. Actuacions de desenvolupament del port actual

Zona Tècnica (Fase 1): L'escar situat davant el futur centre terciari es trasllada a una nova plataforma adossada al contradic dintre de la dàrsena pesquera.

Capitania: S'amplia l'edificabilitat de l'àrea a on es situa l'edifici administratiu del consorci per permetre si fos necessària la seva ampliació.

Marina seca: En el primer tram del dic d'abric s'instal·la una marina seca d'entre 200 i 250 places. La instal·lació prevista és un porxo (volum no tancat perimetralment).

Dàrsena eslores mitjanes: Es proposa desmuntar la plataforma desallotjada per l'escar i la palanca més pròxima, traslladar les embarcacions petites a la marina seca i ampliar l'oferta per les eslores mitjanes.

Accés ponent: Per alliberar de trànsit rodat a la rampa de la zona de la Ronda Barceló i per millorar l'accés al port en general es proposa remodelar l'accés de ponent.

Reordenació dàrsena pesquera: Per optimitzar el mirall d'aigua, per ampliar els equipaments pesquers i per adaptar la dàrsena al pas del passeig de ribera es reordena el conjunt de la dàrsena.

Serveis navegants 1: En l'illa situada a ponent del centre terciari s'amplien els usos de manera compatible amb el Pla Especial per acollir-hi un edifici que ocultí l'estació de transformació elèctrica i que doni serveis als navegants del moll de ribera mitjançant uns vestuaris, guixetes, solarium i serveis públics entre altres.

Estació nàutica: Al peu de l'accés de llevant es proposa substituir un dels mòduls existents per un edifici que aculli l'estació nàutica de l'àrea Costa de Barcelona.

Passarel·la : Es proposa connectar el passeig i el balcó de la zona comercial amb el passeig del dic mitjançant una passarel·la. L'estació nàutica s'ha de projectar vinculada a la passarel·la i cal que disposi d'ascensors per millorar l'accessibilitat de les persones amb la mobilitat reduïda.

Reforma mòdul 1. Per densificar i millorar la zona comercial es proposa permetre la remunta del primer mòdul.

Passatge 1: Entre el nou edifici de serveis als navegants i els futurs tallers comercial es proposa l'obertura d'un passatge.

Passeig moll de ribera. Es proposa millorar en general les característiques el moll de ribera i reconvertir-lo en passeig, de llevant a ponent.

Serveis administratius. Alineat al nou accés de ponent es proposa un edifici representatiu que pugui acollir el Consorci i les empreses d'activitats que ho requereixin, a més d'oferir diferents serveis complementaris a les empreses d'activitats així com aules i sala d'actes per l'organització de cursos i esdeveniments.

Tallers comercials: Es proporciona un nou edifici amb per acollir els tallers situats a la zona comercial. Aquest edifici hauria de tenir un frontal transparent amb activitat comercial. En la seva façana posterior podrà acollir un comerç nàutic.

Reordenació comercial terciari. Es proposa acotar l'ocupació privativa de l'espai lliure a favor del passeig i la millora del paisatge.

Actualització infraestructura: Es quantifica una partida per començar a fer la provisió de fons per dur a terme les millores tècniques necessàries n relació al venciment de les cessions a l'any 2018.

12.2. Actuacions de desenvolupament del port futur

Zona Tècnica (Fase 2): S'amplia la zona tècnica i s'ofereix espai per més tallers així com per l'autocarenatge.

Moll d'activitats: Es crea un moll destinat a les embarcacions de la llista sisena i altres.

Moll nova dàrsena: Es desenvolupa un moll destinat a la nàutica esportiva de 410 amarradors de capacitat

Porxo d'activitats: Es preveu un porxo que cobreixi diferents edificis modulars i magatzems per a les escoles i empreses d'activitats.

Parc blau-verd: Es proposa que el port sigui permeable als espai verds de l'anella mitjançant la formació d'un parc blau-verd de transició i de millora de la qualitat escènica global.

Moll d'esdeveniments: Associat al parc es proposa reservar un moll per l'organització de qualsevol classe d'esdeveniment.

Moll vela lleugera: Per potenciar la vela lleugera es crea una rampa d'avarada pròxima a la bocana amb espai d'amarratge i una esplanada d'aparellatge temporal.

Infraestructura marítima: Es proposa construir els dics de defensa de la nova dàrsena i dels nous molls excents a les instal·lacions de manera que sigui possible una cota de coronació menor tal assegurí la visió de l'horitzó des del nivell superior del passeig marítim.

Passeig marítim platja: Es proposa construir un passeig a cota de platja fins el seu enllaç amb el passeig situat sobre l'escullera. Aquest passeig caldrà que compti amb una platja permanent com a defensa marítima.

Equipament comercial esportiu. D'acord amb la Llei 18/2005 de 27 de desembre, d'equipaments comercials es proposa la implantació d'un equipament comercial nàutic. Com exemple d'equipament comercial nàutic es pren una xarxa de comerços "Comptoir de la Mer" existents a la Bretanya. El volum previst podria acollir, també, un centre esportiu amb una forta incidència positiva en els serveis oferts als navegants.

Edifici restauració: Es proposa situar un edifici d'usos de restauració associat a l'accés de ponent de 1.000m² de sostre.

Reserva dipòsit anti DSU: Es deixa una superfície lliure pròxima a l'estació de bombament actual per facilitar la implantació del dipòsit anti descàrrega del sistema unitari estimat en 4.000m³. Aquest permetrà minimitzar els abocaments d'aigües residuals en els sobreixidors de les platges pròximes al port, d'acord amb el Pla Director de Clavegueram de Mataró.

Moll superiorts: Gràcies a l'ampliació del port a ponent es guanya com a superfície d'aigua abrigada l'extrem del moll d'abric actual. Per les seves dimensions és un moll idoni per la implantació d'una amarradors de mitjana i gran eslora de fins a 30m d'eslora. Es preveu la construcció d'una plataforma associada amb l'espai suficient per acollir un mínim 40 places d'aparcament. També es preveu la construcció d'un super-pallol que pugui acollir els serveis mínims a les tripulacions.

Heliestació: A l'extrem de l'actual dic d'abric es proposa la instal·lació d'una plataforma que pugui acollir una àrea d'aproximació i dues d'estacionament. L'heliestació es situa a més de 500m de la façana residencial com a mesura de protecció en front a la contaminació acústica. Per la seva viabilitat caldrà valorar l'impacte acústic sobre el propi port i la conveniència d'establir unes condicions horàries d'ús.

Formació platges de ponent: Cal que el port destini un part dels seus recursos en participar a la regeneració i estabilització de les platges de ponent amb el concurs de les administracions implicades.

12.3. Reserves estratègiques.

Es plantegen les següents reserves estratègiques:

Entorn capitania: Aquí el Pla Especial preveia la implantació de diferents edificacions per usos comercials. Fins ara no ha existit un interès que hagi promogut el seu desenvolupament, en canvi ha existit l'interès d'aprofitar les esplanades per usos estrictament portuaris. El Pla Director proposa redistribuir els possibles interessos comercials sobre aquest sòl cap els espais que puguin quedar lliures (com a resultat del possible trasllat de les activitats de taller). D'altra banda és possible que es requereixi un nou emplaçament més central i amb més sostre per acollir l'administració i capitania del port.

Entorn zona comercial i terciària: En funció de la demanda de sostre es proposa reservar la possibilitat de densificar l'edificació i l'activitat. Això hauria de permetre per una banda la millora de l'arquitectura, l'ampliació de l'oferta dels usos comercials i l'aprofitament d'unes vistes com a conseqüència de les possibles remunes. Permetria a més tot el sostre previst a l'entorn de l'edifici de capitania.

Optimització del canal actual: En l'actualitat existeix una dàrsena per eslores mitjanes al fons del port que condiciona l'amplada del canal. En funció de l'evolució de la demanda es podrien traslladar aquestes eslores i facilitar l'ampliació de les palanques existents tot incrementant la superfície d'amarradors total.

Enderroc dels mòduls de primera línia de la Zona Comercial: Amb l'objecte de millorar l'entorn de l'àrea, l'amplada del passeig i l'oferta d'aparcament es proposa enderrocar a partir de l'any 2018 les illes I, II, III i IV de la zona 6b14b amb un total de 336m² (l'illa V s'enderroca dintre de l'actuació de l'Estació nàutica).

12.4. Actuacions en construcció o recents

Exposició nàutica i hivernada: Al costat de capitania s'ha habilitat una plataforma per facilitar l'estacionament d'embarcacions amb diverses finalitats.

Centre terciari: En fase de construcció.

Pas inferior Ronda Barceló: En fase de construcció.

Passatge 2: La seva viabilitat està condicionada a la remodelació de l'accés de ponent per oferir una alternativa a la connexió rodada entre els aparcaments del port.

13. MODEL D'ORDENACIÓ

13.1. Distribució de la flota resultant

13.1.1. Estat actual de la flota

ESTAT ACTUAL DEL PORT					
		Permanents		Temporals	
Tipus	Superfície	Unitats	Total	Unitats	Total
7x2,5	17,5m2	192ut	3360,0m2	0ut	0,0m2
7x3	21,0m2	77ut	1617,0m2	0ut	0,0m2
8x3	24,0m2	321ut	7704,0m2	28ut	672,0m2
8x3,5	28,0m2	16ut	448,0m2	0ut	0,0m2
10x3,5	35,0m2	287ut	10045,0m2	0ut	0,0m2
12x4	48,0m2	60ut	2880,0m2	0ut	0,0m2
15x5	75,0m2	48ut	3600,0m2	0ut	0,0m2
15x5,5	82,5m2	0ut	0,0m2	0ut	0,0m2
18x5,5	99,0m2	22ut	2178,0m2	28ut	2772,0m2
24x10	240,0m2	0ut	0,0m2	0ut	0,0m2
26x10	26,0m2	0ut	0,0m2	0ut	0,0m2
30x10	300,0m2	1ut	300,0m2	0ut	0,0m2
30x12	360,0m2	0ut	0,0m2	0ut	0,0m2
Total		1024ut	32132,0m2	56ut	3444,0m2

13.1.2. Flota port futur

FLOTA PORT FUTUR							
		Permanents		Temporals		Marina seca	
Tipus	Superfície	Unitats	Total	Unitats	Total	Unitats	Total
7x2,5	17,5m2	96ut	1680,0m2	0ut	0,0m2	0ut	0,0m2
7x3	21,0m2	77ut	1617,0m2	0ut	0,0m2	0ut	0,0m2
8x3	24,0m2	321ut	7704,0m2	0ut	0,0m2	220ut	5280,0m2
8x3,5	28,0m2	16ut	448,0m2	0ut	0,0m2	0ut	0,0m2
10x3,5	35,0m2	273ut	9555,0m2	0ut	0,0m2	0ut	0,0m2
12x4	48,0m2	465ut	22320,0m2	134ut	6432,0m2	0ut	0,0m2
15x5	75,0m2	48ut	3600,0m2	0ut	0,0m2	0ut	0,0m2
15x5,5	82,5m2	19ut	1567,5m2	0ut	0,0m2	0ut	0,0m2
18x5,5	99,0m2	60ut	5940,0m2	0ut	0,0m2	0ut	0,0m2
24x10	240,0m2	6ut	1440,0m2	0ut	0,0m2	0ut	0,0m2
26x10	260,0m2	8ut	2080,0m2	0ut	0,0m2	0ut	0,0m2
30x10	300,0m2	3ut	900,0m2	0ut	0,0m2	0ut	0,0m2
30x12	360,0m2	9ut	3240,0m2	0ut	0,0m2	0ut	0,0m2
Total		1401ut	62091,5m2	134ut	6432,0m2	220ut	5280,0m2

Com a amarradors temporals es comptabilitzen els amarradors assignats al moll d'esdeveniments, al moll de vela lleugera i al moll de la marina seca destinat a piscines i espera.

13.1.3. Optimització canal

Dintre del capítol de Reserves Estratègiques es proposa, en funció de l'evolució de la demanda, reduir el canal central per ampliar les palanques B, C, D, E, F, G i H. Caldrà traslladar les eslores de les palanques K i J, a més de les eslores de 12m de la Palanca L. Amb aquesta actuació les eslores més grans es situen pròxims a la bocana del port i les petits al fons, amb la conseqüent optimització dels canals.

OPTIMITZACIÓ CANAL			
Permanents			
Tipus	Superfície	Unitats	Total
7x2,5	17,5m ²	100ut	1750,0m ²
7x3	21,0m ²	89ut	1869,0m ²
8x3	24,0m ²	357ut	8568,0m ²
8x3,5	28,0m ²	16ut	448,0m ²
10x3,5	35,0m ²	476ut	16660,0m ²
12x4	48,0m ²	435ut	20880,0m ²
15x5	75,0m ²	0ut	0,0m ²
15x5,5	82,5m ²	19ut	1567,5m ²
18x5,5	99,0m ²	41ut	4059,0m ²
24x10	240,0m ²	6ut	1440,0m ²
26x10	260,0m ²	8ut	2080,0m ²
30x10	300,0m ²	3ut	900,0m ²
30x12	360,0m ²	9ut	3240,0m ²
Total		1559ut	63461,5m²

13.1.4. Resum

Cal advertir que la distribució de la flota a la nova dàrsena és a tall d'encaix previ. Això vol dir que caldrà optimitzar la flota segons la demanda i oferir amarradors de diverses eslores. Aquesta optimització de ben segur que fa variar la geometria proposada del moll central, de les palanques i tal vegada del contradic. En tot cas, caldrà conservar els criteris de disseny.

Cal considerar que els increments resultants inclouen l'optimització del mirall d'aigua existent i que tal com es detalla en l'estudi d'alternatives el nombre aproximat de nous amarradors per a la nova dàrsena serà de 410. L'optimització del mirall d'aigua actual, en molts casos, està condicionada a les actuacions contingudes en el Port Futur i altres. Aquestes permetran el trasllat del amarradors afectats.

Els quadres resum de la distribució de la flota són:

QUADRE COMPARATIU ESTAT ACTUAL I PORT FUTUR						
	Estat actual		Port futur		Increment	
	Unitats	Superfície	Unitats	Superfície	Unitats	Superfície
Permanents	1024ut	32132,0m2	1401ut	62091,5m2	377ut	29959,5m2
Temporals	56ut	3444,0m2	134ut	6432,0m2	78ut	2988,0m2
Marina seca	0ut	0,0m2	220ut	5280,0m2	220ut	5280,0m2
Total	1080ut	35576,0m2	1755ut	73803,5m2	675ut	38227,5m2

QUADRE COMPARATIU PORT FUTUR I OPTIMITZACIÓ CANAL						
	Port futur		Optimització canal		Increment	
	Unitats	Superfície	Unitats	Superfície	Unitats	Superfície
Permanents	1401ut	62091,5m2	1559ut	63461,5m2	158ut	1370,0m2
Temporals	134ut	6432,0m2	134ut	6432,0m2	0ut	0,0m2
Marina seca	220ut	5280,0m2	220ut	5280,0m2	0ut	0,0m2
Total	1755ut	73803,5m2	1913ut	75173,5m2	158ut	1370,0m2

13.2. Infraestructura portuària i vulnerabilitat en front el canvi climàtic

Dos aspectes incideixen especialment sobre el litoral; l'increment del nivell del mar i la modificació dels fenòmens meteorològics i oceànics extrems. En relació a l'increment del nivell del mar s'estima, per l'any 2100, un augment del nivell mig del mar de 0.1 a 0.9 metres. En relació al comportament dels fenòmens extrems esmentats no es disposa d'una previsió més enllà de l'augment de la seva intensitat. La combinació d'aquests dos aspectes, major nivell del mar i major intensitat dels temporals són les causes directes dels majors impactes sobre el litoral i els ports. La infraestructura portuària és vulnerable als diferents efectes esmentats de la següent manera:

- El dic d'abric pot incrementar els esforços que rep amb la derivada del trencament del mantell principal, del remunt de l'onatge, d'ultrapassaments i del trencament de l'espatller.
- L'aigua abrigada pot patir una variació de la seva geometria i de la seves condicions d'agitació.
- Els molls poden sofrir trencaments dels paraments, increment de l'erosió i possibles inundacions.
- En relació a la maniobrabilitat poden variar les condicions de les diferents operacions nàutiques d'entrada i sortida del port, que poden resultar afectades en termes de seguretat degut a l'increment dels corrents, de l'onatge i del vent.
- En relació al nivell de confort general i en espacial en els atracs pot veure's reduït com a conseqüència de l'increment de l'agitació interior.

En conseqüència es proposa que les obres marítimes de defensa siguin en la seva majoria ultrapassables, de baixa cota de coronació i sense usos adossats. D'aquesta manera a més d'assegurar la visió de l'horitzó des del passeig marítim, es redueix la vulnerabilitat de les noves obres en front els temporals extrems.

En aquest sentit (tal com es pot veure en la zonificació proposada), el trasllat de l'edificabilitat prevista en el moll adossat al moll de ribera pot facilitar l'adaptació futura de la infraestructura actual a l'increment del nivell del mar i la major intensitat dels temporals previstos.

13.3. Zonificació resultant

QUADRE DE SUPERFÍCIES DELS USOS BÀSICS						
Zones i sistemes	Estat actual		Pla Especial		Port Futur	
	Terra	Aigua	Terra	Aigua	Terra	Aigua
Dàrsena pesquera	9257m ²	14651m ²	5994m ²	14651m ²	3460m ²	8896m ²
Dàrsena esportiva	4389m ²	94361m ²	4389m ²	94361m ²	14620m ²	120150m ²
Escar	4300m ²	2548m ²	12880m ²	0m ²	10980m ²	560m ²
Subministres	807m ²	0m ²	807m ²	0m ²	807m ²	0m ²
Usos generals estrictament portuaris	9910m ²	0m ²	9603m ²	0m ²	25830m ²	7690m ²
Usos mixtes port/ciutat	14546m ²	0m ²	18612m ²	0m ²	17421m ²	0m ²
Sistema espai lliure, vials i aparcament	77333m ²	0m ²	84937m ²	0m ²	124948m ²	0m ²
Sistema defensa marítima i platges	48468m ²	0m ²	46660m ²	0m ²	65323m ²	0m ²
Sistema d'aigua i navegació	0m ²	118843m ²	0m ²	106519m ²	0m ²	195084m ²
Total	169010m²	230403m²	183882m²	215531m²	263389m²	332380m²

RELACIÓ TERRA I AIGUA				
	Total	Terra	Aigua	Relació
Estat actual	399413m ²	169010m ²	230403m ²	0,73
Pla Especial	399413m ²	183882m ²	215531m ²	0,85
Port futur	595769m ²	263389m ²	332380m ²	0,79

DISTRIBUCIÓ USOS TERRESTRES			
	Estat actual	Pla Especial	Port Futur
Dàrsena pesquera	5,48%	3,26%	1,31%
Dàrsena esportiva	2,60%	2,39%	5,55%
Escar	2,54%	7,00%	4,17%
Subministres	0,48%	0,44%	0,31%
Usos generals estrictament portuaris	5,86%	5,22%	9,81%
Usos mixtes port/ciutat	8,61%	10,12%	6,61%
Sistema espai lliure, vials i aparcament	45,76%	46,19%	47,44%
Sistema defensa marítima i platges	28,68%	25,37%	24,80%
Total	100,00%	100,00%	100,00%

13.4. Edificabilitat resultant

13.4.1. Quadre comparatiu desenvolupament port actual

DESENVOLUPAMENT PORT ACTUAL						
Zona	Illa	Estat actual	Pla Especial	Pla Estratègic i Director		Descripció ús
		Sostre	Sostre	Sostre	Porxo	
6b14a	Illa I	500m2	500m2	800m2	0m2	Consorti
	Illa II	0m2	1325m2	1325m2	0m2	Reserva estratègica
	Illa III	0m2	1360m2	0m2	3100m2	Porxo marina seca
	Illa IV	0m2	1360m2			
	Illa V	0m2	1360m2			
	Illa VI	7090m2	7090m2	9490m2	0m2	Z. Com. i remunta reserva estratègica
				600m2	0m2	Reforma mòdul 1
	Illa VII	0m2	7200m2	7200m2	0m2	Centre terciari
	Illa VIII	0m2	1100m2	0m2	0m2	Dàrsena eslores mitjanes
	Illa IX	0m2	300m2	0m2	0m2	Reserva estratègica
Total		7590m2	21595m2	19415m2	3100m2	
6b14b	Illa I	84m2	84m2	0m2	0m2	Ampliació espai lliure r. estratègica
	Illa II	84m2	84m2	0m2	0m2	
	Illa III	84m2	84m2	0m2	0m2	
	Illa IV	84m2	84m2	0m2	0m2	
	Illa V	84m2	84m2	1200m2	0m2	Estació nàutica
	Total		420m2	420m2	1200m2	0m2
6b14c	Illa I	4203m2	4203m2	4203m2	0m2	Pallols
	Illa II	0m2	375m2	374m2	0m2	Magatzem escar
	Illa III	0m2	320m2	300m2	45m2	Pallols pecsa, oficines i porxo
	Total		4203m2	4898m2	4877m2	45m2
2c4	Illa I	0m2	5850m2	1200m2	0m2	Taller comercial
				390m2	0m2	Serveis navegants
				2443m2	0m2	Serveis administratius
	Illa II	550m2	550m2	550m2	0m2	Llotja
	Total		550m2	6400m2	4583m2	0m2
2d6	Illa II	100m2	100m2	100m2	0m2	Subministres
	Total		100m2	100m2	100m2	0m2
TOTAL		12863m2	33413m2	30175m2	3145m2	

13.4.2. Quadre comparatiu desenvolupament port futur

DESENVOLUPAMENT PORT FUTUR						
Zona	Illa	Estat actual	Pla Especial	Pla Estratègic i Director		Descripció ús
		Sostre	Sostre	Sostre	Porxo	
6b14c	Illa IV	0m ²	479m ²	400m ²	0m ²	Serveis superiors
2d6	Illa I	0m ²	4850m ²	1000m ²	0m ²	Zona tècnica (fase 2)
				500m ²	0m ²	Serveis navegants 2
				1300m ²	0m ²	Edifici restauració
				7750m ²	0m ²	Equipament comercial nàutic
				1000m ²	1510m ²	Porxo activitats
				0m ²	1308m ²	Porxo aparcaments
	Total	0m²	5329m²	11950m²	2818m²	
TOTAL		0m²	5329m²	11950m²	2818m²	

13.4.3. Quadre resum

conjunt dels edificis proposats pel Pla Estratègic i Director no superen l'edificabilitat prevista pel Pla Especial vigent. Tot i així en la modificació del Pla Especial i urbanísticament, caldrà preveure com a mínim una forquilla de sostre per desenvolupar les reserves estratègiques i per oferir la flexibilitat necessària a les necessitats que es puguin plantejar.

QUADRE RESUM				
Escenari	Estat actual	Pla Especial	Pla Estratègic i Director	
		Sostre		Porxo
Port actual	12863m ²	33413m ²	30175m ²	3145m ²
Port futur	0m ²	5329m ²	11950m ²	2818m ²
TOTAL	12863m²	38742m²	42125m²	5963m²

Dintre del capítol de Reserves estratègiques es proposen les següents actuacions en relació a l'edificació:

- Deixar com a reserva estratègica el sostre corresponent a les illes II (1325m²) i IX (300m²) de la zona 6b14a. Aquest sostre permetria fer front a les futures necessitats per desenvolupar la zona de l'entorn de l'edifici de capitania actual, així com una possible ampliació de l'edifici existent. Està inclòs en els quadres
- Preveure l'enderroc de les illes I, II, III, IV de la zona 6b14b amb un total de 336m² (l'illa V ja es preveu la seva substitució per l'estació nàutica) per millorar l'entorn de l'actual zona comercial. Es tractaria d'ampliar l'espai de vianants així com ampliar l'oferta d'aparcament. Està inclòs en els quadres

13.4.4. Edificabilitat bruta

Edificabilitat bruta de l'estat actual:	12.863m2 sostre/ 169.010m2 terra = 0.08
Edificabilitat bruta Pla Especial:	38.742m2 sostre/ 183.882m2 terra = 0.22
Edificabilitat bruta Pla Estratègic i director (sense porxos):	42.125m2 sostre/ 263.389m2 terra = 0.16

14. MODEL DE GESTIÓ

El port de Mataró és un port amb vocació de servei públic. La gestió i l'exploració del port esportiu de Mataró cal que sigui duta a terme pel Consorci Port de Mataró d'acord amb els objectius de la seva constitució pe la Generalitat de Catalunya i l'Ajuntament de Mataró. Per tant forma part de les estratègies del present Pla la continuïtat de la gestió pública del port.

D'altra banda es contempla la col·laboració del sector privat en aquells àmbits que resulti més adequat.

15. INVERSIÓ PREVISTA

Tal com es s'extrau de l'estudi econòmic i financer el Pla preveu actuacions amb una inversió de 38.100.293,09€ en la fase port actual i 52.483.842,61€ , en el port futur que suma **90.583.842,61€**. Aquesta inversió es preveu realitzar-la en un període aproximat de 12 anys. La font d'aquestes inversions prové dels aprofitaments privats en règim de concessió i per les aportacions públiques en espais i equipaments públics. La seva viabilitat econòmica i financera s'exposa en l'estudi corresponent.

16. PLA D'ETAPES PROPOSAT

Abans de l'any 2010: El desenvolupament del port actual

Abans de l'any 2015: El desenvolupament del port futur si s'escau.

A partir de l'any 2020: El desenvolupament de les reserves estratègiques si s'escau.

17. ESTRUCTURA I CONTINGUT DE PLA

Tom 1.	Document núm. 1. Introducció
	Document núm. 2. Estudi de l'entorn
	Document núm. 3. Estudi del port
	Document núm. 4. Estudi del mercat
	Document núm. 5. Estudi d'alternatives
Tom 2.	Document núm. 6. Resum executiu
	Document núm. 7. Pla estratègic
	Document núm. 8. Pla director
	Document núm. 9. Memòria social
	Document núm.10. Informació ambiental
	Document núm.11. Estudi econòmic i financer
Tom 3.	Document núm.12. Plànols.

El Pla Estratègic i Director del Consorci port de Mataró s'estructura en tres volums i 12 documents. El primer bloc conté una introducció i els estudis previs. El segon bloc conté els documents d'interpretació i planificació. El tercer bloc conté la documentació gràfica d'informació i d'ordenació.

Els diferents documents contenen el següent:

Document núm. 1. Introducció: Conté l'explicació dels antecedents, la justificació i conveniència de la redacció del Pla així com la seva tramitació urbanística i altres aspectes introductoris.

Document núm. 2. Estudi de l'entorn: Conté la identificació i l'anàlisi de les estratègies sectorials, de l'entorn així com de la ciutat de Mataró necessàries per tirar les alineacions estratègiques pertinents. S'analitzen les característiques ambientals de l'entorn per identificar els requeriments ambientals significatius en l'àmbit del Pla, així com una exposició dels possibles efectes del canvi climàtic sobre la infraestructura portuària. És el document base per extraure l'anàlisi extern.

Document núm. 3. Estudi del port: S'analitza les característiques de les instal·lacions, serveis i equips del port en relació l'estat actual i les previsions contingudes en el Pla Especial. S'analitzen les activitats actuals les previstes en el Pla Especial i les Potencials. S'analitza el seu impacte socioeconòmic i els requeriments per a la seva correcta implantació. És el document base per extraure l'anàlisi intern.

Document núm. 4. Estudi del mercat: És un document necessari per concretar la distribució de la flota, la seva evolució, el percentatge de l'oferta d'amarradors de lloguer i venda, el posicionament del port de Mataró en relació als ports de l'entorn i altres paràmetres que poden influir en l'estudi econòmic i financer.

Document núm. 5. Estudi d'alternatives: S'entén que existeixen uns condicionaments d'ordre tècnic, de funcionalitat i viabilitat de l'obra marítima, que permeten definir l'esquema de la futura ampliació independentment del programa específic del port. Aquest document selecciona el millor esquema d'ampliació com a base pel desenvolupament de les propostes del Pla Director.

Document núm. 6. Resum executiu: Document que encapçala el tom 2 i resumeix els aspectes clau del conjunt del Pla.

Document núm. 7. Pla Estratègic: Es recullen els objectius de la ciutat i sectorial, es fa la diagnosi i es plantegen les línies estratègiques, les polítiques de gestió portuària així com els criteris ha tenir en compte en el desenvolupament del Pla Director.

Document núm. 8. Pla Director: Es sistematitzen les actuacions en forma de fitxa.

Document núm. 9. Memòria social: Document que exposa la interacció socioeconòmica de les actuacions contingudes en el Pla.

Document núm. 10. Informació ambiental: En base a l'estudi de l'entorn es fa una valoració inicial dels efectes ambientals del port actual, de la fase d'obres del desenvolupament plantejat i dels efectes sobre el medi de la implantació del *port futur*.

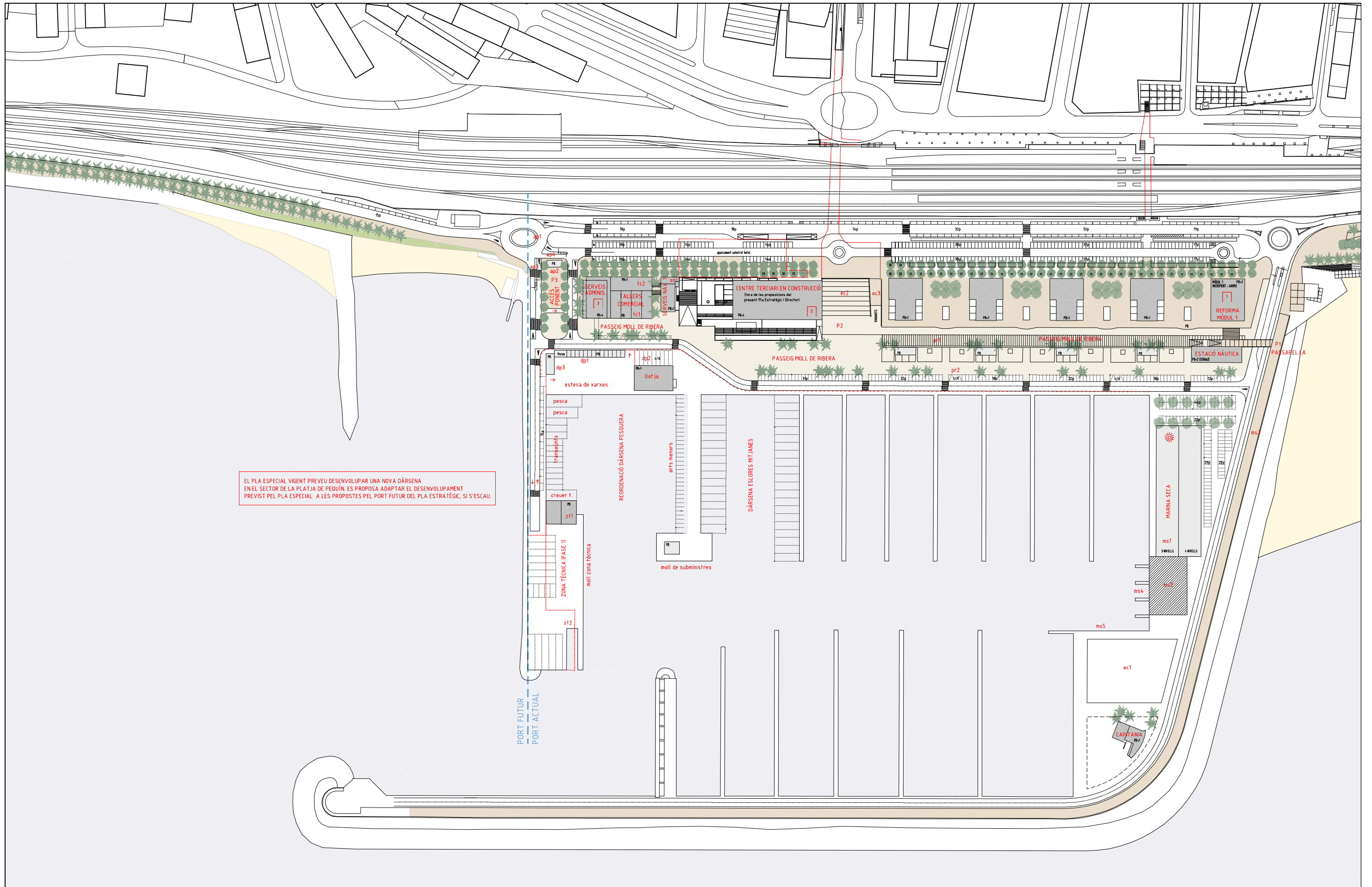
Document núm. 11. Estudi econòmic i financer: Estimació econòmica de les actuacions contingudes i determinació de la seva viabilitat en funció dels aprofitaments previstos segons les unitats d'anàlisi proposades.

Document núm. 12. Plànols : Recull dels plànols d'informació de base per a la redacció dels estudis previs i dels plànols d'ordenació que constitueixen el Pla Estratègic i Director.

18. PLÀNOLS DEL RESUM EXECUTIU

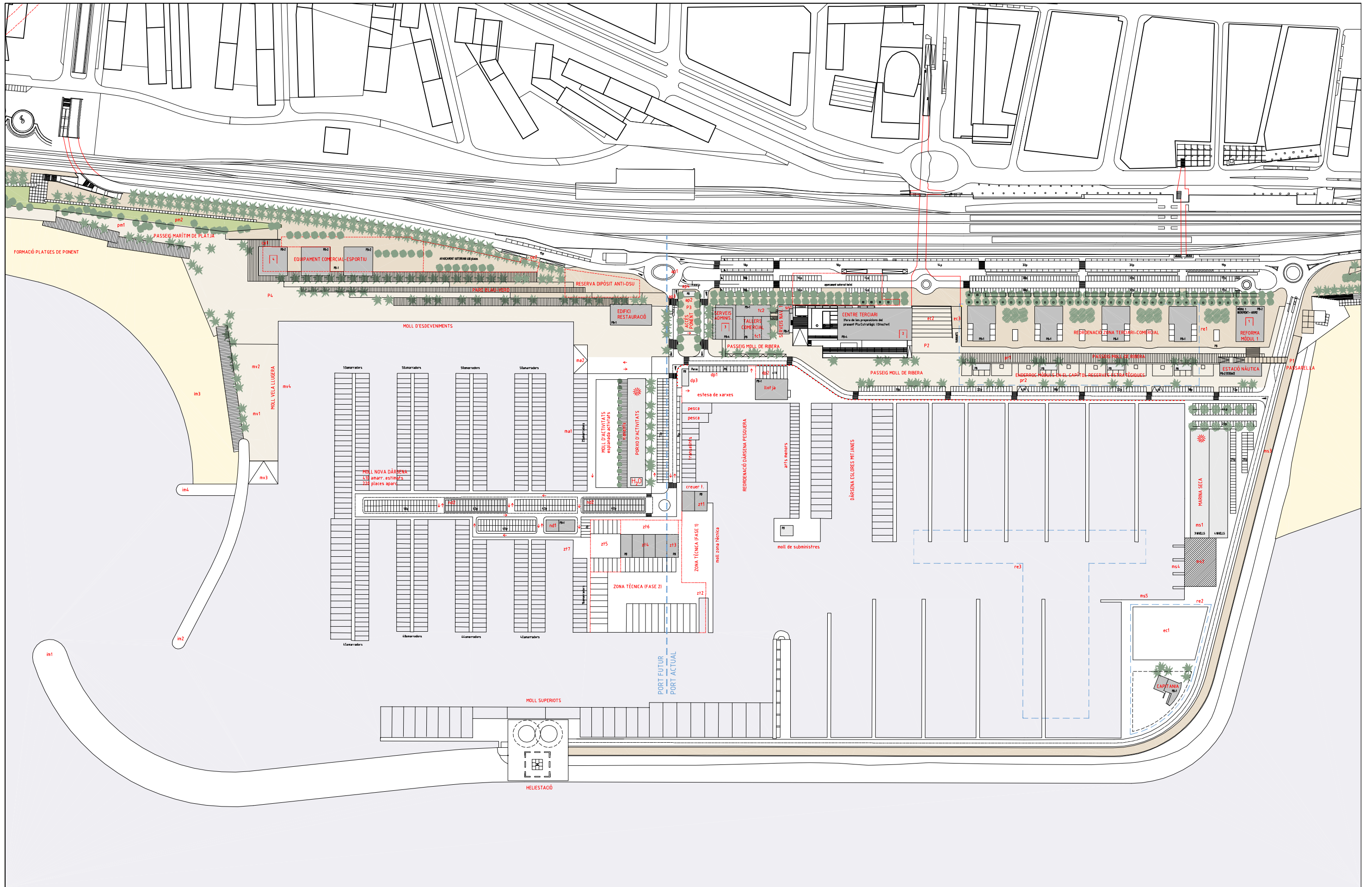
El resum executiu com a document independent incorpora els següents plànols.

1. Pla general d'actuacions del port actual.
2. Planta general d'actuacions del port futur.
3. Planta de la integració urbana del port futur.
4. Plànol guia d'actuacions.



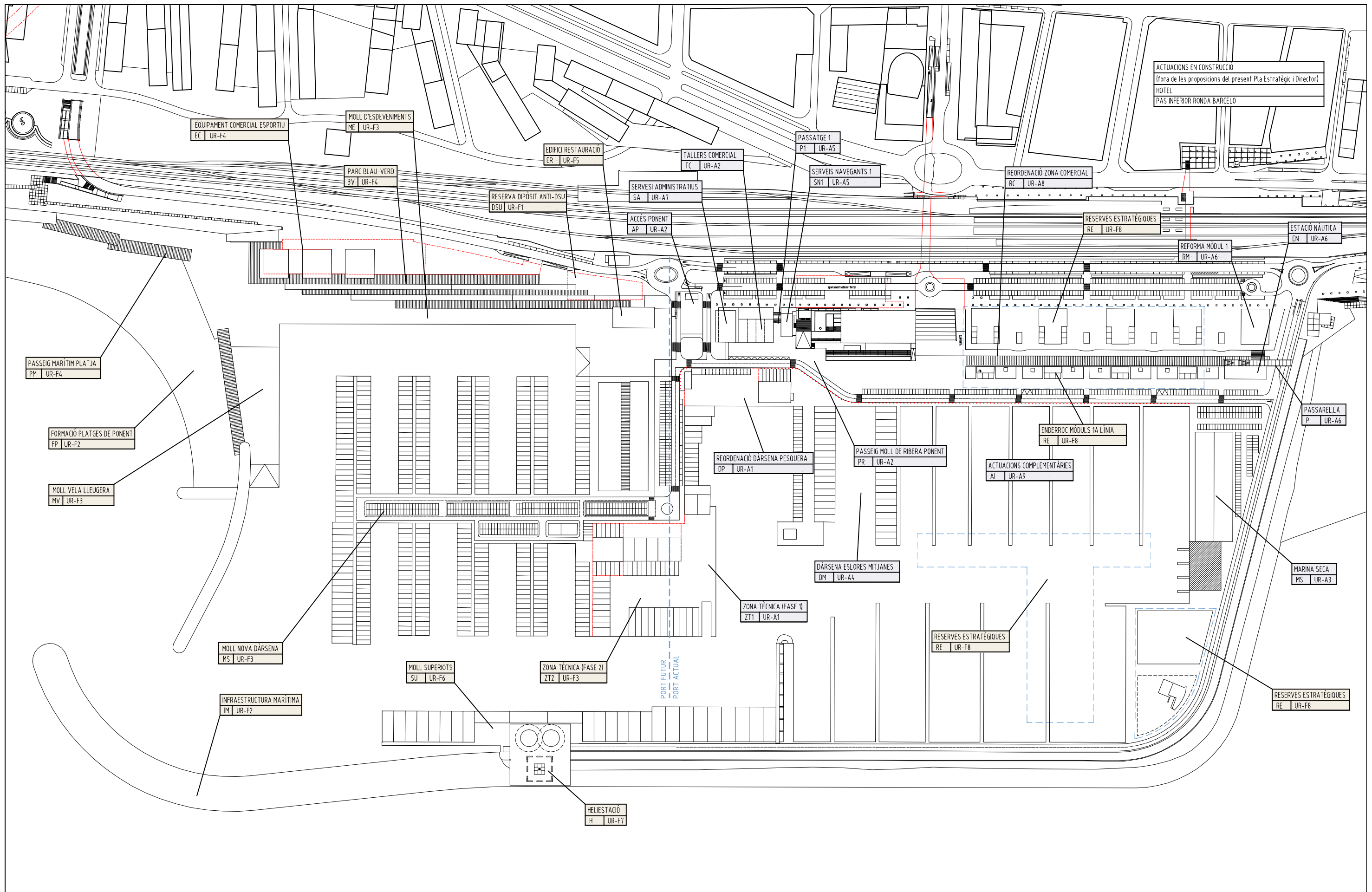
EL PLA ESPECIAL VIGENT PREVEU DESENVOLUPAR UNA NOVA DARSENA EN EL SECTOR DE LA PLATJA DE PEQUÍ. ES PROPOSA ADAPTAR EL DESENVOLUPAMENT PREVIST PEL PLA ESPECIAL A LES PROPOSTES PEL PORT FUTUR DEL PLA ESTRATÈGIC, SI S'ESCAU.

<p>ESTACIÓ NAÚTICA Informació i reserves turístiques Sostre: 1200m2 Ascensor començat port Lloguer bicletes Sala pàl·ladium Serveis i vestuaris navegants 24h Sala descans navegants, internet Bar restaurant Botiga cultural i turística</p> <p>CAPITANIA Increment de l'edificabilitat. Possible ampliació edifici actual Possible trasllat capitania</p>	<p>MARINA SECA ms1 Porxo: 3100m2 sense tancar 3 pisos d'eslores majors i 4 menors Capacitat aprox. 220 embarcacions ms2 Àrea de maniobra sempiterna ms3 Possible planta fotovoltaica coberta ms4 Aparcament en pal·lets 100 places ms5 Moll d'espera</p> <p>PASSEIG MOLL DE RIBERA pr1 Ampliació pas, A+7m. Reducció terrasses pr2 Trasllet àrees de càrrega i descàrrega</p>	<p>REFORMA MÓDUL 1 Remunta restaurant i terrassa Substitució fencaments ZONA TÈCNICA (FASE II) Nova platja: 2300m2. Bòtils-plaques Superfície resultant escar: 4520m2</p> <p>z11 Taller i oficines: 375m2 z12 Fossa portic: 30x8 ACCÉS PONENT Nova rampa d'accés ap1 Remodelació rotunda existent ap2 Digueta de control: 50m2 ap3 Entrada principal port ap4 Entrada aparcament superior</p>	<p>SERVEIS NAVIGANTS 1 S. higiènic púb. i vestuaris navegants Bugaderia i s. descans i solarium: 390m2 sn1 Incorporació ET exist. al valor edificat</p> <p>PASSEIG 1 Rampa i escales vianants</p> <p>SERVEIS ADMINISTRATIU Possible acolliment capitania Hotel d'empreses d'activitats Sala d'actes-aulari: 2000m2 Aparcament soterrat: 36 places</p> <p>TALLERS COMERCIAL t1 Tallers amb botiga: façana mol. 79x4x2 t2 Venda embarc. façana passeig: 310x2</p>	<p>REORDENACIÓ DARSENA PESQUERA dp1 Pal·lots-tanca: 210x2 Cessió sòl per vials Nova apropiament per Zona Tècnica Nou apropiament per nau, esportiu i altres</p> <p>DARSENA ESLORES MITJANES dp2 Àrea càrrega/descàrrega reservada dp3 Local pesca-turisme 10x2</p> <p>PASSARELLA Passarel·la lliurada</p>	<p>REORDENACIÓ Z. TERCIARI-COMERCIAL Milions de l'accessibilitat a PMR Reurbanització general i millora paisatge Ordrenació dels elements de terrassa Trasllet de les activitats incompatibles Regulació de les activitats nocturnes</p> <p>ACTUALITZACIÓ INFRAESTRUCTURA Reparació obres marítimes i de fàbrica Adequació urbanització general</p> <p>EN CONSTRUCCIÓ ec1 Exposició náutica i hivernada ec2 Centre terciari. Aparcament soterrat propi ec3 Passeig 2. Rampa vianants</p>	<p>☀ Possible planta fotovoltaica ☀ Possible mini planta desaladora (àlgebra de preçel) ☑ Edificis singulars associats a portes</p> <p>P1 Estació náutica-mòdul 1 P2 Centre terciari en construcció P3 Serveis administratius</p>	<p>□ Espai mitges de transició port i ciutat □ Espai mitges de transició port i ciutat □ Espai restringitment portuari □ Perxes i ginyetes</p>	<p>PLA ESTRATÈGIC I DIRECTOR DEL CONSORCI PORT DE MATARÓ Consorci port de Mataró. taller Taller d'enginyeria ambiental, SL. Pere Massó, arquitecte M. A. Pindado, e.e.c.p.</p>	<p>PLANTA GENERAL D'ACTUACIONS DEL PORT ACTUAL 1/2500 25</p>
---	---	--	---	--	---	---	--	---	---



Desenvolupament port actual ESTACIÓ NÀUTICA Informació i reserves turístiques Sostre: 1200m ² Ascensor començat port Llogar bicicletes Sala patinatge Serveis i vestuaris navegants 24h Sala descans navegants, internet Bar restaurant Botiga cultural i turística CAPITANIA Increment de l'edificabilitat: 750m ² Possible ampliació edifici actual Possible treball capitania	MARINA SECA ms1 Porxo: 3100m ² sense tancar 3 pisos d'eslores majors i 4 menors Capacitat aprox. 220 embarcacions Nova sala: 2300m ² pilots-plaques Possible planta fotovoltaica coberta ms3 Nou aparcament pilots per 100 places ms4 Moll d'espera ms5 Moll d'espera PASSEIG MOLL DE RIBERA pr1 Ampliació pas. Au7m. Reducció terrasses pr2 Treball àrees de càrrega i descàrrega	REFORMA MÒDUL 1 Remunta restaurant i terrassa Substitució fiances ZONA TÈCNICA (FASE II) Nova sala: 2300m ² pilots-plaques Superfície resultant escar: 4520m ² z11 Taller i oficines: 375m ² z12 Fossa portic: 30x8 ACCÉS PONENT Nova rampa d'accés ap1 Remodelació rotunda existent ap2 Giripista de control: 50m ² ap3 Entrada principal port ap4 Entrada aparcament superior	SERVEIS NAVEGANTS 1 S. higiènic púb. i vestuaris navegants Bugaderia i s. descans i solarium: 390m ² PASSEIG 1 Rampa i escales vianants SERVEIS ADMINISTRATIUS Possible acolliment capitania Hotel d'empreses d'activitats Sala d'actes-audari: 2000m ² Aparcament soterrat: 36 places TALLERS COMERCIAL t11 Taller amb botiga façana nord: 750m ² t12 Vença embarc. façana passeig: 310m ²	REORDENACIÓ D'ARBERA PESQUERA dp1 Pallissos-tanca: 210m ² Cessió sòl per vials Nou aparcament per Zona Tècnica Nou aparcament per àrea esportiva i altres dp2 Àrea càrrega i descàrrega reservada dp3 Local pesca-turisme 90m ² DARSENA ESLORES MITJANES Desmuntatge escar actual Treballat embarc. a Marina Seca 48 amarradors mitjans 18x4-20 PASSARELLA Passarel·la llevadissa	REORDENACIÓ Z. TERCIERI-COMERCIAL Millores de l'accessibilitat a PMR Reurbanització general i millora paisatge Ordenació dels elements de terrassa Treball de les activitats incompatibles Regulació de les activitats nocturnes ACTUALITZACIÓ INFRAESTRUCTURA Reparació obres marítimes i de fàbrica Adequació urbanització general EN CONSTRUCCIÓ ec1 Exposició náutica i hivernada Centre terciari: Aparcament soterrat propi ec2 Pas inferior Ronda Barceló ec3 Passatge Z. Rampa vianants	ZONA TÈCNICA (FASE 2) Nova plaç. 64-60m ² pilots-plaques Superfície escar: 8550m ² Altres: 2480m ² z13 Nou taller escar: 250m ² z14 Tallers independents: 750m ² z15 Esplanada caravages: 1800m ² z16 Esplanada tallers: 425m ² z17 Grua de ferra Aparcament treballadors: 20 places La plataforma de la ZT no es terraplena fer que pot millorar la renovació de l'aigua MOLL D'ACTIVITATS ma1 Amarradors activitats ma2 Rampa d'avarada	MOLL NOVA DARSENA nd1 Serveis navegants 2.500m ² Nou amarradors 50% en lloguer 222 places d'aparcament nd2 Porxes d'aparcament millora paisatge nd3 Porxes per a: 120 m ² de màquines nd4 Porxes per a: 120 m ² de màquines PORXO D'ACTIVITATS Porxo: 1510m ² sense tancar Possible planta fotovoltaica coberta Mòduls edificats sota porxo: 1000m ² Magatzems vela lleugera i generals Equip submarins, alèter, escòies PARC BLAU-VERD	MOLL D'ESDEVENIMENTS Amarradors organització esdeveniments Moll d'espera rampa d'avarada i altres MOLL VELA LLUGERA mv1 Esplanada aparcament mv2 Esplanada temporal auxiliar mv3 Rampa d'avarada mv4 Moll d'espera i altres INFRAESTRUCTURA MARÍTIMA im1 Partició de dic d'abric. Coronació baixa im2 Nou contradic. Coronació baixa im3 Plaça adossada establitzada im4 Dic recolzament plaça FORMACIÓ PLATGES DE PONENT D'acord no al PD clauvegarem Mataró	PASSEIG MARÍTIM DE PLATJA pn1 Nou passeig a cota baixa defensat per platja pn2 Tractament verd de l'esclera existent EQUIPAMENT COMERCIAL-ESPORTIU Edifici unitari de 7750m ² - aparcament Equipament esportiu complementari: 3750m ² Equipament comercial náutic: 4000m ² ce1 Possible entrada mercaderies EDIFICI RESTAURACIÓ Sostre: 1900m ² Equip submarins, alèter, escòies RESERVA D'OPÈS ANTI-DSU D'acord no al PD clauvegarem Mataró	MOLL SUPERIORS 26 amarradors de superiors 2x4-30 Super pàl·lid sofa heliestació: 4000m ² Serveis tècnics tripulació Plataforma: 1800m ² Aparcament 40 p. HELESTACIÓ Plataforma a cota passeig dic: 2800m ² Estacionament 2 helicòpters Aparell disseny: Helicòpters H. Mataró FATO: 22x22/TLOF: 15x15 RESERVES ESTRATÈGIQUES re1 Denifacació Z. comercial-terciari re2 Esplanades i usos portuaris lleugers re3 Ampliació palaques	APARCAMENT GENERAL 400p Moll centralic actual Moll nova dàrsena Palaus de d'abric. Marina seca ballistil Àrea estació náutica Heliestació-Superiors Moll de ribera Passeig marítim Vial passeig aparcament llurid USOS AMB APARCAMENT PROPÍ C. Terciari, Pesca, Zona Tècnica, Tallers i S. adm.	Possible planta fotovoltaica Possible mini planta dessaladora l'aigua de preu Edificis singulars associats a porxes Espais mixtes de transició port i ciutat l'ota passeig marítim Espais mixtes de transició port i ciutat l'ota mall de ribera Espais estrictament portuaris Porxes i gijagues	PLA ESTRATÈGIC I DIRECTOR DEL CONSORCI PORT DE MATARÓ Consorci port de Mataró. taller Taller d'enginyeria ambiental, SL. Pere Massó, arquitecte M. A. Pindado, e.c.c.p.	PLANTA GENERAL D'ACTUACIONS DEL PORT FUTUR 1/1500 30 100	2





ACTUACIONS EN CONSTRUCCIÓ
 (fora de les proposicions del present Pla Estratègic i Director)
 HOTEL
 PAS INFERIOR RONDA BARCELÓ

ACTUACIÓ
 CODI UNITAT DE REFERENCIA ACTUACIONS DESENVOLUPAMENT PORT ACTUAL

ACTUACIÓ
 CODI UNITAT DE REFERENCIA ACTUACIONS DESENVOLUPAMENT PORT FUTUR