



Secció III. Altres disposicions i actes administratius

ADMINISTRACIÓ DE LA COMUNITAT AUTÒNOMA CONSELLERIA DE MEDI AMBIENT I TERRITORI

10338

Resolució del president de la Comissió de Medi Ambient de les Illes Balears per la qual es formula l'informe ambiental estratègic sobre la modificació puntual núm. 1 del Pla Especial del Port de Palma (59e/2020).

Vist l'informe tècnic amb proposta de resolució de dia 8 d'octubre de 2020, i d'acord amb l'article 10.1.a) del Decret 4/2018, de 23 de febrer, pel qual s'aproven l'organització, les funcions i el règim jurídic de la Comissió de Medi Ambient de les Illes Balears (CMAIB) (BOIB núm. 26 de 27 de febrer de 2018),

RESOLC FORMULAR

L'informe ambiental estratègic sobre la modificació puntual núm. 1 del Pla Especial del Port de Palma, en els termes següents:

1. Determinació de subjecció a avaluació ambiental i tramitació

La Modificació núm.1 del Pla Especial del Port de Palma es tramita com a una avaluació ambiental estratègica simplificada ja que està inclosa en l'apartat 2 de l'article 6 de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'Avaluació Ambiental i la tramitació a seguir és la que s'estableix a l'article 29 i següents de la Llei.

2. Descripció i ubicació del pla

1. El pla té per títol «Modificació núm. 1 del Pla Especial del Port de Palma».

2. La modificació del Pla Especial del Port de Palma té com a objectiu realitzar els canvis d'ús/qualificació urbanística necessaris per a la reubicació de la volumetria corresponent a les parcel·les 3.3.03 i 3.3.04 a una altra zona del Port de Palma per tal d'ampliar l'edifici de la terminal ubicada a la parcel·la 5.3.07 (estació marítima EM4) mitjançant la creació d'una nova parcel·la denominada 5.3.13.

Amb aquesta reubicació de l'edificabilitat no es podrà edificar a les parcel·les 3.3.03 i 3.3.04 i es generarà un nou espai urbà el qual millorarà l'obertura visual de la ciutat cap a la mar.

Com a conseqüència de la modificació, les parcel·les 3.3.03 i 3.3.04 es qualificaran amb un ús global d'espais lliures d'edificació.

3. L'àmbit territorial de la modificació núm. 1 del Pla Especial del Port de Palma es concreta en dos emplaçaments diferenciats: el Contramoll Mollet (parcel·les 3.3.03 i 3.3.04) i els Molls de Ponent (parcel·les 5.2.04 i 5.3.13).

4. A les parcel·les 3.3.03 i 3.3.04 de Contramoll Mollet s'hi trobaven dues edificacions, les quals han estat enderrocades. Les parcel·les 3.3.03 i 3.3.04 ocupen una superfície de 639 i 282 m², respectivament. Aquestes parcel·les es troben pròximes al casc urbà i junt els jardins i la Capella de Sant Elm.

5. Pel que fa a l'àmbit dels Molls de Ponent, la parcel·la 5.3.13, de nova creació, tindrà una superfície de 921 m² (corresponent a la suma de les superfícies de les parcel·les 3.3.03 i 3.3.04) i una volumetria de 9.210 m³. Amb la modificació del pla especial del Port de Palma, es redueix la superfície de la parcel·la 5.2.04, la qual es destina a l'ús de dipòsits per al tràfic de mercaderies i passatgers.

6. El Pla d'Empresa de l'Autoritat Portuària Balear considera que és necessari «adaptar las infraestructuras, los servicios e instalaciones (algunas antiguas y poco especializadas) destinadas al tráfico de pasaje, tanto en régimen de transporte como en régimen de crucero turístico». Entre aquestes infraestructures es troba l'estació marítima EM-4. Aquesta estació, inicialment situada íntegrament a la parcel·la 5.3.07, va ser ampliada en data d'octubre de 2011 en 795,86 m² i va ocupar part de la superfície de la parcel·la 5.2.04. Actualment, l'EM-4 té una superfície en planta de 1.963,86 m² i dues plantes d'altura. Generalment, aquesta estació opera amb un màxim de 2.700 persones en creuers de base (embarc i desembarc de passatgers). Si es té en compte aquesta xifra de 2.700, s'obté una ràtio de superfície disponible de 1,45 m²/pax. En aquest sentit, al document «Referencial de calidad de servicio para el tráfico de cruceros» elaborat per Ports de l'Estat de data 17 de setembre de 2012 s'estableixen unes dimensions mínimes d'espais i de capacitat per a l'interior de terminals de creuers i s'indica que «las instalaciones, ya sean fijas o provisionales, se dimensionan de tal forma que se dispone de al menos 2 m²/persona». Per tant, la modificació proposada permetrà ampliar l'EM-4 i disposar així d'una major superfície per persona i pròxima als 2 m²/persona.



D'acord amb el document ambiental, s'ha de destacar que els creuers de base (inici i fi al Port de Palma) són els que suposen una major exigència sobre les instal·lacions de l'estació marítima.

7. Pel que fa a la mobilitat, la demolició dels edificis situats a les parcel·les 3.3.03 i 3.3.04 implicarà una disminució de la mobilitat potencial generada per aquests edificis a l'àmbit de Contramoll Mollet. D'acord amb el document ambiental, la mobilitat associada a la nova ubicació de la volumetria edificable als Molls de Ponent no es considera apreciable ja que les actuacions previstes no generaran un increment dels tràfics portuaris (ni tampoc dels no portuaris).

8. A les taules següents es compara el planejament vigent amb el proposat per a l'àmbit del Contramoll Mollet i dels Molls de Ponent:

Contramoll Mollet	Planejament vigent	Planejament proposat
Classificació sòl	Sòl urbà	Sòl urbà
Ús global	Edificacions	Espais lliures
Superfície del sòl (m2)	921	921
Volum edificable màxim (m3)	9.210	-

Molls de Ponent	Planejament vigent	Planejament proposat
Classificació sòl	Sòl urbà	Sòl urbà
Ús global	Dipòsits	Dipòsits (parcel·la 5.2.04) Edificacions (nova parcel·la, per a ampliació de la terminal de la parcel·la 5.3.07)
Superfície del sòl (m2)	13.082,14	12.161,14 (parcel·la 5.2.04) 921 (parcel·la 5.3.02)
Volum edificable màxim (m3)	-	- (parcel·la 5.2.04 resultant) 9.210 (parcel·la 5.3.02)

9. D'acord amb el document ambiental, aquesta proposta de modificació de l'ordenació dels usos i edificacions vigents al Pla Especial del Port de Palma permet:

- Millorar l'obertura visual de la ciutat cap a la mar a la zona del Contramoll Mollet.
- Reubicar la volumetria edificable a una posició, dins del port, que permetria millorar el servei del port a passatgers que utilitzen les estacions marítimes.
- Generar més superfície enjardinada i accessible a la població als Jardins de Sant Elm.
- Realçar la presència de la Capella de Sant Elm a l'entorn urbà.
- Generar obertures visuals més àmplies cap al port des del Jardins de Sant Elm.

3. Avaluació dels efectes previsibles

Pel que fa als efectes sobre l'atmosfera de la modificació proposada, al document ambiental es considera que no es produirà un augment del tràfic rodat ni un augment de tràfic marítim i que el canvi d'ús de les parcel·les 3.3.03 i 3.3.04 a espai lliure produirà un efecte positiu sobre la qualitat de l'aire per l'enjardinament de la zona verda. No obstant això, durant les obres de l'ampliació de l'EM4 es produirà un impacte negatiu sobre l'atmosfera per l'emissió de renous i de contaminants. Aquest impacte tindrà caràcter temporal i no es considera significatiu.

L'impacte sobre la vegetació es considera positiu ja que es desenvoluparà una zona verda a les parcel·les 3.3.03 i 3.3.04.

En relació amb el paisatge, a l'àmbit dels Molls de Ponent, l'edifici objecte d'ampliació s'integra a l'entorn, a on ja s'ubiquen diferents instal·lacions portuàries, i no afecta de manera significativa la conca visual actual del Port de Palma.

En el cas de l'àmbit del Contramoll Mollet, la creació d'una zona verda a les parcel·les 3.3.04 i 3.3.03 permetrà realçar la capella de sant Elm i generar unes obertures visuals més àmplies cap al port. Això suposarà una millora paisatgística de la zona.

Pel que fa a la mobilitat, la demolició dels edificis situats a les parcel·les 3.3.03 i 3.3.04 implicarà una disminució de la mobilitat potencial generada per aquests edificis a l'àmbit de Contramoll Mollet. D'acord amb el document ambiental, la mobilitat associada a la nova ubicació de la volumetria edificable als Molls de Ponent no es considera apreciable ja que les actuacions previstes no generaran un increment dels tràfics portuaris (ni tampoc dels no portuaris).

Segons el document ambiental, es tracta d'una modificació d'escassa entitat i sense efectes significatius sobre el medi ambient. Per tal que aquesta modificació es pugui considerar d'escassa entitat, s'ha de garantir que la millora de les condicions de l'EM4 que se'n derivi de la



modificació no implicarà un augment del nombre de passatgers, del nombre de creuers amb base a Palma o del nombre màxim de passatgers per creuer, el qual segons les dades presentades és de 2.700.

Segons el document ambiental, l'increment de superfície proposat a l'estació marítima 4 no implica un increment de la seva capacitat ja que la capacitat ve limitada per les dimensions físiques del moll. Per tant, s'ha d'entendre que la millora de la infraestructura no és clau per l'augment del tràfic de passatgers ja que no augmenta la capacitat d'entrada i de sortida d'embarcacions ni tampoc suposa la construcció de nous molls d'amarrament. Al document ambiental es presenta una taula amb previsió del tràfic portuari per als pròxims anys, a on s'observa que si bé el passatgers en règim de creuer romandrà constant, hi haurà un augment d'un 10% en el nombre de passatgers en règim de transport. No obstant això, segons consta a la documentació presentada, sembla que l'estació marítima 4 s'empra per a la recepció i sortida dels creuers que atraquen als molls pròxims.

Per una altra banda, segons l'estudi fet per la Universitat de les Illes Balears (Garcia, C.; Mestre-Runge, C.; Morán-Tejeda, E.; Lorenzo-Lacruz, J.; Tirado, D. «Impact of Cruise Activity on Freshwater Use in the Port of Palma (Mallorca, Spain)». Water 2020, 12, 1088), els creuers que tenen base al port de Palma consumeixen 628.000 litres de mitjana en cada amarrament. Aquests consums d'aigua són molt superiors a les recàrregues que fan els vaixells mercants (178.000 litres per amarrament) o els creuers en trànsit que fan escala al port de Palma (69.000 litres per amarrament). Si tenim en compte que la nostra demarcació hidrogràfica passa per períodes cíclics de sequera en els quals es pot veure compromesa la satisfacció de les demandes hídriques i atès els alts consums d'aigua dels creuers amb base a Palma, la millora de la infraestructura l'ampliació de l'EM4 no pot suposar en cap cas un increment dels creuers amb base a Palma. Així, tot i que globalment no s'augmenta el nombre de passatgers, un increment dels creuers amb base al port de Palma pot provocar un impacte negatiu en el medi. De la mateixa manera, tampoc hauria d'augmentat la capacitat màxima dels creuers que atraquen al port sense haver estudiat abans el seu impacte sobre diferents factors com poden ser la mobilitat o la qualitat de l'aire.

4. Consultes a les administracions públiques afectades i persones interessades

D'acord amb l'article 30 de la Llei 21/2013, s'han realitzat consultes a les següents administracions previsiblement afectades per la modificació número 1 del Pla Especial del Port de Palma:

Direcció General de Territori i Paisatge, Servei d'Ordenació del Territori i Urbanisme (RS SAA 173)

Direcció General de Recursos Hídrics (RS SAA 174).

Consell de Mallorca, Departament de Territori, Direcció Insular d'Urbanisme (RS CMAT-GOIB 4684).

Consell de Mallorca, Departament de Territori, Direcció Insular de Territori i Paisatge (RS CMAT-GOIB 4684).

Consell de Mallorca, Departament de Cultura, Patrimoni i Política Lingüística, Direcció Insular de Patrimoni (RS CMAT-GOIB 4684).

Conselleria d'Administracions Públiques i Modernització, Direcció General d'Emergències i Interior (RS CMAT-GOIB 4684).

Conselleria de Transició Energètica i Sectors Productius, Direcció General d'Energia i Canvi Climàtic, Servei de Canvi Climàtic i Atmosfera (RS CMAT-GOIB 4684).

Conselleria Model Econòmic, Turisme i Treball (RS CMAT-GOIB 4684).

Conselleria de Salut i Consum, Direcció General de Salut Pública (RS CMAT-GOIB 4684).

A dia d'avui dins l'expedient consten els informes del Servei d'Ordenació del Territori i Urbanisme, del Servei de Canvi Climàtic i del Servei de Salut Ambiental.

El Servei d'Ordenació del Territori i Urbanisme va informar el següent:

Proposta

S'estableix com objecte la reubicació de volumetria de dues parcel·les de la zona dels Jardins de Sant Telm a la zona dels Molls de Ponent per ampliar la terminal:

- A les parcel·les 3.3.03 i 3.3.04 s'elimina el volum edificable.

- S'amplia l'edifici terminal ubicat a la parcel·la 5.0.07 mitjançant la creació d'una nova parcel·la 5.3.13 amb un volum edificable de 9.210 m3.

A més, a la documentació es fa referència a les ampliacions de les Estacions Marítimes de Ponent que s'actualitzen a la modificació del PE.

Qüestions ambientals

A la documentació es conclou que no s'estima un increment futur de l'activitat portuària i que es pot considerar no apreciable l'increment de mobilitat associada a la nova volumetria edificable dels Molls de Ponent.

Observacions ambientals

S'amplia la terminal EM4 i es destina al tràfic de passatge, tant en règim de transport com en règim de creuer turístic (punt 0.5.2 del document ambiental estratègic).

Al quadre de xifres, s'aprecia un increment de transport de passatgers constant entre 2018 i 2023 passant de 1.000.000 a 1.275.000 (punt 0.5.2 del document ambiental estratègic).

A les fotos aèries s'aprecia que s'està ampliant la superfície i la longitud dels molls, qüestió que no s'aprecia que es tracti a la documentació ambiental.

S'han ampliat altres terminals.

S'hauria d'efectuar una valoració dels efectes acumulatius de totes les actuacions, ja que pot ser que en conjunt sí es dona un increment de l'activitat.

A les Illes Balears, la Llei 6/1999 de Directrius d'Ordenació Territorial constitueix l'instrument superior i bàsic d'ordenació territorial, en desenvolupament de les DOT, per acord del Consell de Govern es va aprovar un sistema d'indicadors de sostenibilitat (BOIB 75 de 21/05 /2011). L'indicador 12, Índex diari de pressió humana, estima la càrrega demogràfica real que suporta el territori diàriament, recollint dades, entre d'altres, de l'Autoritat Portuària i Ports de les Illes Balears.

Conclusió

Caldria valorar el possible increment d'activitat portuària i els seus efectes sobre la càrrega demogràfica que suporta el territori i la mobilitat a la zona dels Molls de Ponent.

El Servei de Canvi Climàtic i Atmosfera va informar el següent:

1. Objecte

[...]

El balanç de superfícies i volumetria màxima edificable entre la situació de partida i la situació actual és un balanç 0.

2. Descripció

[...]

Segons l'Estudi d'Impacte Ambiental l'increment de superfície proposat no implica increment de capacitat, atès que la capacitat ve limitada per les dimensions físiques de moll.

3. Consideracions

3.1. Llei de Canvi Climàtic i Transició Energètica

La Llei 10/2019, de 22 de febrer, de Canvi Climàtic i Transició Energètica estableix uns objectius a aconseguir tant en la reducció d'emissions de gasos d'efecte hivernacle, com en la millora de l'eficiència energètica, com en la penetració d'energies renovables:

Objectius de reducció d'emissions

- a) El 40% per a l'any 2030.
- b) El 90% per a l'any 2050.

Objectius d'eficiència energètica

- a) El 20% per a l'any 2030.
- b) El 40% per a l'any 2050.

Objectius de Penetració d'Energies Renovables

- a) El 35% per a l'any 2030.
- b) El 100% per a l'any 2050.

Hi ha tot un seguit de condicionants que s'han de tenir en compte:

Article 20. Perspectiva climàtica en els instruments de planificació.

[...]

Article 31. Mesures de foment (apartats 1, 2, 3, 5 i 6).

Article 32. Eficiència energètica en edificacions (apartat 2).

Article 36. Grans infraestructures i equipaments públics (apartat 1).

Article 37. Infraestructures portuàries.

Article 38. Enllumenat públic (apartats 1 i 2).

Article 42. Primacia de les energies renovables.

Article 54. Paràmetres urbanístics.

Les instal·lacions de producció d'energia elèctrica a partir de fonts d'energia renovables ubicades en aparcaments en sòl urbà o sobre coberta, així com els suports i els elements auxiliars necessaris, no computen urbanísticament en ocupació, en edificabilitat, en distància a llindars ni en altura.

Article 61. Mobilitat sostenible als centres de treball (apartats 1, 2, 3 a) i g)).

Article 64. Infraestructures de càrrega de vehicles elèctrics (apartats 1, 2 i 3).

Disposició addicional sisena, Polítiques sectorials

A l'efecte del que disposen els articles 1, 2 i 3 d'aquesta llei, el Govern ha d'impulsar, en els diversos sectors de l'acció pública, polítiques que contribueixin eficaçment a la lluita contra els efectes del canvi climàtic i a la transició cap a un model energètic sostenible. Aquestes polítiques s'han d'inspirar, entre d'altres, en els criteris generals següents:

8. En l'àmbit del transport marítim i aeri s'han d'impulsar mesures de col·laboració amb les autoritats estatals per aconseguir la reducció d'emissions i la reducció de la vulnerabilitat al canvi climàtic en l'àmbit del transport marítim i el transport aeri, i en concret:

- a) La incorporació progressiva a ports de competència de l'Estat d'infraestructures de subministrament d'electricitat o gas natural per a les embarcacions.
- b) L'establiment de mesures per impulsar l'ús d'embarcacions menys contaminants.
- c) La declaració de zones de control de les emissions (ECA), juntament amb la definició dels criteris mínims en matèria d'emissions i de qualitat de l'aire que han de complir les embarcacions.

3.2. Consideracions pel que fa a l'adaptació als efectes del canvi climàtic

Les infraestructures portuàries han d'elaborar Plans d'Adaptació al Canvi Climàtic. La redacció d'aquest Pla d'Adaptació és una obligació segons la Llei 2/2013, de 29 de maig, de protecció i ús sostenible del litoral i de modificació de la Llei 22/1988, de 28 de juliol, de Costes.

En relació als efectes que el canvi climàtic pugui tenir durant el termini de vigència s'han de prendre en consideració els escenaris futurs d'augment de nivell de la mar, temperatura, acidesa, i altres índexs climàtics esperats.

L'Autoritat Portuària hauria d'analitzar els potencials efectes del canvi climàtic sobre la funcionalitat i estabilitat dels dics d'abric i els molls dels ports i instal·lacions portuàries dependents (operativitat dels molls d'una banda i que sobrepassi l'estabilitat dels dics per una altra). Un cop determinats aquests efectes sobre els ports i instal·lacions portuàries, s'hauria de realitzar una proposta per mitigar aquests efectes del canvi climàtic i, fins i tot, s'ha d'avaluar l'eliminació progressiva d'infraestructures vulnerables amb la recerca d'alternatives que ho siguin menys.

A més de les conseqüències que poden sorgir de l'augment del nivell de la mar, el projecte futur d'edificació a l'Estació Marítima 4 i la resta de la parcel·la hauria de presentar mesures que serveixin per millorar la resiliència davant d'aquests efectes del canvi climàtic. Algunes mesures que es podrien considerar serien limitar al màxim aquells elements que generen la bombolla urbana i fomentar mecanismes naturals de control de la temperatura, com l'evapotranspiració, mitjançant més arbrat, enjardinat o coberta vegetals...



Part essencial de l'adaptació al canvi climàtic passa per optimitzar la gestió dels recursos hídrics . Per això és necessària la recuperació de l'aigua de pluja i contribuir a l'adaptació a la seva escassetat. En aquest sentit es consideren mesures adequades: obligació que el disseny d'edificis inclogui la captura i utilització de les aigües pluvials i la pregestió d'aigües grises.

3.3. Consideracions sobre Qualitat de l'Aire

Durant la fase d'obres s'haurien de tenir en compte bones pràctiques per a la prevenció de la contaminació atmosfèrica. Un exemple es pot trobar a <http://atmosfera.caib.es>.

El port podria donar més exigència als concessionaris quant a bones pràctiques ambientals, sobretot quant a contaminació atmosfèrica. En aquest sentit es va elaborar en el seu dia una guia en conjunt amb la pròpia Autoritat Portuària, consultable a <http://atmosfera.caib.es>.

4. Conclusions

1. El balanç de superfícies i volumetria màxima edificable entre la situació de partida i la situació actual és un balanç 0, de manera que no es considera un augment de l'edificabilitat i el trasllat a l'Estació Marítima 4 suposa un aspecte positiu quant a millora del paisatge.

El promotor declara que l'augment de l'Estació Marítima 4 no suposa un augment de la capacitat de número de passatgers anuals, que ve delimitada pel propi moll.

2. Es recorda a l'Autoritat Portuària que, tot i que romangui fora de l'àmbit d'aplicació de la Llei 10/2019, de 22 de febrer, de canvi climàtic i transició energètica, s'haurien de tenir en compte en un futur els aspectes que d'aquesta deriven, per tal de ser coherents amb la resta de polítiques del territori balear (punt 3.1 d'aquest informe).

El Servei de Salut Ambiental va informar el següent:

S'informa favorablement atès que no s'han observat possibles riscos per la salut ambiental. Es recomana l'ús d'aigua regenerada pel reg de les obres (disminució de les partícules en suspensió) o de les zones verdes planejades, per reduir el consum d'aigua potable en tasques que no necessiten aquesta qualitat.

Aquest informe és únicament vàlid a efectes de salut ambiental i no eximeix de l'obligat compliment de tota la resta de la normativa que sigui aplicable al projecte.

5. Anàlisi dels criteris de l'annex V de la Llei 21/2013

S'han analitzat els criteris de l'annex V de la Llei 21/2013, d'Avaluació Ambiental, i no es preveu que el pla pugui tenir efectes significatius sobre el medi ambient, en concret:

1. Característiques de la Modificació: la modificació del Pla Especial del Port de Palma té com a objectiu realitzar els canvis d'ús /qualificació urbanística necessaris per a la reubicació de la volumetria corresponent a les parcel·les 3.3.03 i 3.3.04 situades al Contramoll Mollet a la zona dels Molls de Ponent per tal d'ampliar l'edifici de la terminal ubicada a la parcel·la 5.3.07 (estació marítima EM4) mitjançant la creació d'una nova parcel·la denominada 5.3.13. La parcel·la 5.3.13 tindrà una superfície de 921 m2, corresponent a la suma de les superfícies de les parcel·les 3.3.03 i 3.3.04. Amb aquesta reubicació de l'edificabilitat no es podrà edificar a les parcel·les 3.3.03 i 3.3.04 i es generarà un nou espai urbà el qual millorarà l'obertura visual de la ciutat cap a la mar. Com a conseqüència de la modificació, les parcel·les 3.3.03 i 3.3.04 es qualificaran amb un ús global d'espais lliures d'edificació.

El balanç de superfícies i volumetria màxima edificable entre la situació de partida i la situació proposada és un balanç 0.

2. Característiques dels efectes i de l'àrea probablement afectada: l'àmbit territorial de la modificació núm. 1 del Pla Especial del Port de Palma es concreta en dos emplaçaments diferenciats: el Contramoll Mollet (parcel·les 3.3.03 i 3.3.04) i els Molls de Ponent (parcel·les 5.2.04 i 5.3.13).

El pla no afecta a cap espai natural protegit per la Llei 5/2005, de 26 de maig, per a la conservació del espais de rellevància ambiental (LECO) ni per la Llei 1/1991, de 30 de gener, d'espais naturals i de règim urbanístic de les àrees d'espacial protecció de les Illes Balears (LEN). No forma part de Xarxa Natura 2000 i no s'hi troben hàbitats d'interès comunitari. Pel que fa a la vegetació, l'àmbit de la modificació del Pla Especial del Port de Palma es troba a un entorn totalment antropitzat i no ocupa cap superfície amb vegetació.

Quant al paisatge, les parcel·les 3.3.03 i 3.3.04 de la zona del Contramoll Mollet es troben devora els jardins i la Capella de Sant Elm i la modificació proposada permet augmentar l'obertura de la ciutat cap a la mar. Pel que fa a la zona dels Molls de Ponent, l'entorn de la parcel·la 5.2.04 és el propi d'una àrea portuària (esplanades per a dipòsit de mercaderies i vehicles, molls, una estació marítima i la terminal EM4 de transport de passatgers). Es considera que a l'àmbit dels Molls de Ponent, l'afecció al paisatge serà mínima i que fins i tot pot





suposar una millora respecte a l'ús actual de la zona com a dipòsit de mercaderies. Al document ambiental s'ha analitzat l'afecció paisatgística des dels punts d'observació més representatius de la zona (Castell de Bellver, estació marítima i Passeig Marítim) amb distintes visuals. S'ha fet també una simulació de la futura actuació. Es conclou que l'edifici objecte d'ampliació s'integra a l'entorn i no afecta de manera significativa la conca visual actual del Port de Palma.

Les dues parcel·les del Contramoll Mollet es troben a zona de policia del torrent de sa Riera.

En relació amb el patrimoni cultural, a l'àrea afectada per la modificació del pla especial del Port de Palma no es troba cap bé d'interès cultural o bé catalogat. No obstant això, junt a les parcel·les 3.3.03 i 3.3.04 es troba la Capella de Sant Elm, la qual s'inclou al Catàleg de protecció d'edificis i elements d'interès paisatgístic de Palma.

Pel que fa a la qualitat de l'aire i segons l'estudi One Corporation to Pollute Them All. Luxury Cruises Air Emissions in Europe, fet per Faig Abbasov (Transports & Environment, 2019), el port Palma és el segon d'Europa amb les concentracions més elevades de SO_x, fet atribuïble al trànsit de creuers. Al document ambiental es presenta un estudi de la qualitat de l'aire fet per l'Autoritat Portuària durant el període comprès entre l'1 de setembre de 2019 i el 31 de desembre de 2019. Si comparam les dades mesurades al port de Palma durant aquest període amb els valors límit establerts al Reial decret 102/2011, de 28 de gener, relatiu a la millora de la qualitat de l'aire, a l'estació P1 es va superar una vegada el valor límit horari de SO₂ (350 µg/m³) i 14 vegades el valor límit diari de PM₁₀ (50 µg/m³). A les altres estacions també es varen registrar superacions del valor límit diari de PM₁₀. Els valors màxims registrats a les diferents estacions varien entre 260 i 89 µg/m³. Cal indicar que el valor màxim diari de SO₂ no es pot superar en més de 24 vegades per any civil i el valor límit diari de PM₁₀ no es pot superar en més de 35 ocasions a l'any. Per tant, és probable que a alguns punts de mesura es pugui superar en un any més de 35 vegades el valor límit diari de partícules per la qual cosa s'ha d'evitar l'augment del tràfic marítim.

S'ha de destacar l'impacte positiu que tindrà l'eliminació de l'edificabilitat a les parcel·les 3.3.03 i 3.3.04 de la zona del contramoll Mollet sobre el medi ambient. En aquest sentit, la modificació número 1 del Pla Especial del Port de Palma suposarà una millora paisatgística de la façana marítima de Palma. Així, es generarà més superfície enjardinada, es donarà rellevància a la capella de Sant Elm i es generarà una obertura visual més àmplia cap a la mar.

Pel que fa a l'àmbit dels Molls de Ponent, a l'informe del Servei d'Ordenació del Territori i Urbanisme es comenta que «A les fotos aèries s'aprecia que s'està ampliant la superfície i la longitud dels molls, qüestió que no s'aprecia que es tracti a la documentació ambiental». En aquest sentit, cal indicar que tot i que les ampliacions dels molls que s'han dut i que es duen a terme a l'àmbit d'estudi s'associen a un augment del tràfic marítim amb els corresponents impactes ambientals, l'avaluació ambiental estratègica de la modificació del Pla Especial s'ha de centrar en la reubicació del volum i usos actualment pmesos a les parcel·les 3.3.03 i 3.3.04 a altres parcel·les del port de Palma (en concret, la parcel·la 5.2.04). No obstant això, i per tal que aquesta modificació es pugui considerar, com s'indica al document ambiental, d'escassa entitat i sense efectes significatius sobre el medi ambient, s'ha de garantir que la millora de les condicions de l'EM4 que se'n derivi de la modificació no implicarà un augment del nombre de passatgers, del nombre de creuers amb base a Palma o del nombre màxim de passatgers per creuer, el qual segons les dades presentades és de 2.700.

En cas que no es compleixin aquests requisits, s'hauria de sotmetre aquest pla al procediment d'avaluació ambiental estratègica ordinària i avaluar, entre altres, els efectes sobre la qualitat de l'aire, el consum d'aigua i la mobilitat, els quals s'han avaluat considerant que no es produirà un augment de passatgers respecte a la situació actual.

Conclusions de l'Informe ambiental estratègic

Primer. No subjectar a avaluació ambiental estratègica ordinària la «Modificació número 1 del Pla Especial del Port de Palma», atès que no es preveu que pugui tenir efectes significatius sobre el medi ambient d'acord amb els criteris de l'annex V de la Llei 21/2013, sempre que es compleixin les mesures correctores proposades al Document Ambiental i els condicionants següents:

1. Pel que fa a la futura ampliació de l'Estació Marítima 4 que se'n derivi de la modificació del Pla Especial del Port de Palma:

- S'ha de garantir que la millora de les condicions de l'EM4 no implicarà un augment del nombre de passatgers, del nombre de creuers amb base a Palma o del nombre màxim de passatgers per creuer, el qual segons les dades presentades és de 2.700. En cas contrari, el pla s'hauria de sotmetre al procediment d'avaluació ambiental estratègica ordinària per tal d'avaluar, entre altres, els efectes sobre la mobilitat, el consum de recursos i la qualitat de l'aire.
- L'ampliació de l'EM4 haurà de tenir un consum energètic quasi nul.
- Durant la fase d'obres s'han de tenir en compte bones pràctiques per a la prevenció de la contaminació atmosfèrica. Un exemple es pot trobar a <http://atmosfera.caib.es>.
- Durant la fase de construcció, s'han d'emprar materials de baix impacte ambiental, preferentment d'origen local.
- S'ha d'incorporar la generació solar fotovoltaica per a autoconsum a la coberta de l'edifici de l'EM4.
- El projecte d'ampliació de l'EM4 haurà d'incloure una certificació de construcció sostenible que garanteixi, per a la seva construcció, ús i desmantellament, la reducció d'emissions de gasos amb efecte d'hivernacle, l'eficiència energètica, l'estalvi d'aigua i la reducció dels residus.



g) S'hauran de preveure mesures per a l'aprofitament de les aigües pluvials.

2. L'enllumenat públic haurà de ser tal que es minimitzi el consum elèctric.

3. A l'àmbit del Contramoll Mollet, s'han d'adoptar tècniques o sistemes urbans de drenatge sostenible i incorporar mesures per fomentar la infiltració de les superfícies de les parcel·les 3.3.03 i 3.3.04.

Es recomana:

- L'ús de l'aigua regenerada per a les obres dels projectes que se'n derivin de la modificació número 1 del Pla Especial del Port de Palma.

Es recorda:

1. Atès que l'àmbit del Contramoll Mollet es troba a zona de policia de torrent, les actuacions que se'n derivin de la modificació número 1 del Pla Especial del Port de Palma a aquest àmbit necessitaran l'autorització de la Direcció General de Recursos Hídrics d'acord amb l'establert al punt 4 de l'article 9 del Reglament del Domini Públic Hidràulic i al punt 4 de l'article 114 del Pla Hidrològic de les Illes Balears.

2. Pel que fa al espai lliure previst a l'àmbit del Contramoll Mollet, s'ha de tenir en compte l'establert al punt 2a) l'article 60 del Reglament general de la Llei 2/2014, de 25 de març, d'ordenació i ús del sòl, per a l'illa de Mallorca.

3. S'ha de complir l'establert als articles 61 i 63 del Pla Hidrològic de les Illes Balears vigent en relació als comptadors d'aigua i fontaneria de baix consum i al reg de parcs, jardins i zones verdes urbanes, respectivament.

4. S'ha d'elaborar un pla d'Adaptació al Canvi climàtic segons el que indica la Llei 2/2013, de 29 de maig, de protecció i ús sostenible del litoral i de modificació de la llei 22/1988, de 28 de juliol de Costes.

Segon. Es publicarà el present informe ambiental al Butlletí Oficial de les Illes Balears, d'acord amb el que disposa l'article 31.3 de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'Avaluació Ambiental.

Tercer. L'informe ambiental estratègic perdrà la seva vigència i cessarà en la producció dels efectes que li són propis si, una vegada publicat en el BOIB, no s'hagués procedit a l'aprovació del pla o programa en el termini màxim de quatre anys des de la publicació, d'acord amb el que disposa l'article 31.4 de la Llei 21/2013.

Quart. L'informe ambiental estratègic no serà objecte de cap recurs, sense perjudici del que, si és el cas, escaigui en via administrativa o judicial davant de l'acte d'aprovació del pla o programa, d'acord amb el que disposa l'article 31.5 de la Llei 21/2013.

Cinquè. Aquesta resolució s'emeta sense perjudici de les competències urbanístiques, de gestió o territorials de les administracions competents i de les autoritzacions o informes necessaris per a l'aprovació.

Palma, 9 d'octubre de 2020

El president de la CMAIB

Antoni Alorda Vilarrubias

