

Secció III. Altres disposicions i actes administratius

ADMINISTRACIÓ DE LA COMUNITAT AUTÒNOMA PORTS DE LES ILLES BALEARS

253035*Acord adoptat pel Consell d'Administració de Ports de les Illes Balears pel qual s'acorda la implantació de mesures per millorar la qualitat ambiental de la Badia de Sant Antoni de Portmany*

El Consell d'Administració de Ports de les Illes Balears, reunit en sessió celebrada el 27 de maig de 2021, va acordar el següent:

Antecedents

1. A proposta del Consell d'Administració de Ports de les Illes Balears, el Consell de Govern, en data 28 de febrer de 2019 (BOIB núm. 27, de 2 de març de 2019), va acordar suspendre la concessió d'autoritzacions per a l'atraca d'embarcacions de transport regular de vehicles i mercaderies en el port de Sant Antoni de Portmany fins al 31 de desembre de 2020 o fins a l'aprovació del Pla General de Ports, si aquesta aprovació tingués lloc abans.

2. L'abril de 2020 es va elaborar, a instàncies de Ports de les Illes Balears, un informe d'avaluació del tràfic comercial al port de Sant Antoni de Portmany que inclou una anàlisi comparativa entre els escenaris amb i sense trànsit portuari comercial des d'un punt de vista tècnic, econòmic, social i mediambiental amb proposta d'actuacions complementàries per a la millora ambiental de la badia i de l'eficiència del port de Sant Antoni de Portmany. Aquest informe s'ha posat a disposició de les institucions i organitzacions afectades.

3. A proposta del Consell d'Administració de Ports de les Illes Balears, el Consell de Govern, en data 21 de desembre de 2020 (BOIB núm. 212, de 22 de desembre de 2020), va acordar la pròrroga de la suspensió provisional d'atorgament d'autoritzacions per a l'atraca d'embarcacions de transport i mercaderies al port de Sant Antoni de Portmany per un període de dos mesos (fins al 28 de febrer de 2021).

4. A proposta del Consell d'Administració de Ports de les Illes Balears, el Consell de Govern, en data 15 de març de 2021 (BOIB núm. 36, de 16 de març de 2021), va acordar la pròrroga de la suspensió provisional d'atorgament d'autoritzacions per a l'atraca d'embarcacions de transport i mercaderies al port de Sant Antoni de Portmany per un període de tres mesos (fins al 31 de maig de 2021), als efectes de continuar el procés de diàleg i participació amb les institucions i agents afectats.

5. L'objectiu d'aquestes pròrrogues fou continuar amb els treballs per consensuar amb els diferents agents socials implicats l'activitat marítima al port de Sant Antoni i la seva badia.

Per adoptar la resolució sobre l'activitat a la badia, s'han de tenir en compte els factors següents:

Amb relació a la infraestructura portuària i la seguretat

És de destacar que el port de Sant Antoni de Portmany és la instal·lació portuària de l'illa d'Eivissa i del conjunt de les Illes Balears més propera a la península. Aquest fet li atorga un caràcter estratègic per al conjunt de l'illa d'Eivissa i per a la comunitat, tant per la seva capacitat de ser una infraestructura de suport a les necessitats de transport insulars, com per representar un refugi potencial en condicions d'emergència. De fet, aquesta condició és recollida per la Llei 11/2010, de 2 de novembre, d'ordenació del transport marítim de les Illes Balears, en la qual es defineix el port de Sant Antoni com un port d'interès estratègic per a les Illes Balears.

En aquest sentit, l'estudi reflexiona sobre la idea que, en eliminar definitivament el tràfic comercial del port de Sant Antoni —que és una infraestructura en condicions de donar servei i dotada d'un moll comercial i una moderna estació marítima— l'illa d'Eivissa veuria seriosament compromesa la capacitat de transport de passatgers i mercaderies, ja que dependria exclusivament del port de la ciutat d'Eivissa.

Per part de Ports de les Illes Balears s'han sol·licitat informes addicionals a l'informe a entitats com la Capitania Marítima d'Eivissa i l'Autoritat Portuària de Balears. D'aquests documents cal destacar:

— Des del punt de vista de la seguretat, és obvia la conveniència de disposar d'un segon port d'accés a l'illa en cas de qualsevol incidència o eventualitat al port d'Eivissa, així com per a casos de força major. La millor manera de poder assegurar la disponibilitat de les infraestructures en cas de necessitat és que l'ús al qual es dediquin sigui el mateix, i mantenir-les així en bon estat de conservació i amb les mesures complementàries adients.

— Aquest port està actualment declarat d'interès autonòmic en el Pla Sectorial de Transports i l'Informe de Capitania Marítima subratlla que el tràfic comercial és un servei públic essencial que s'ha de protegir.

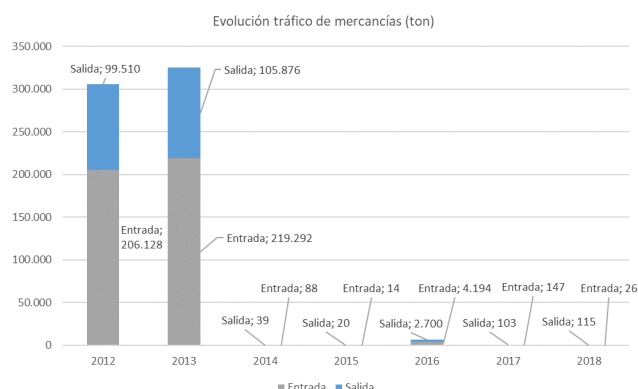


— Ambdós informes posen de relleu que la situació de congestió que sofreix el port d'Eivissa així com el pas dels Freus (Formentera) es veu afectada negativament per la suspensió del trànsit regular a Sant Antoni.

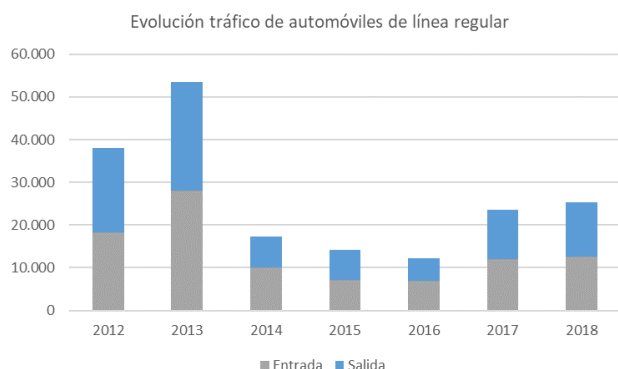
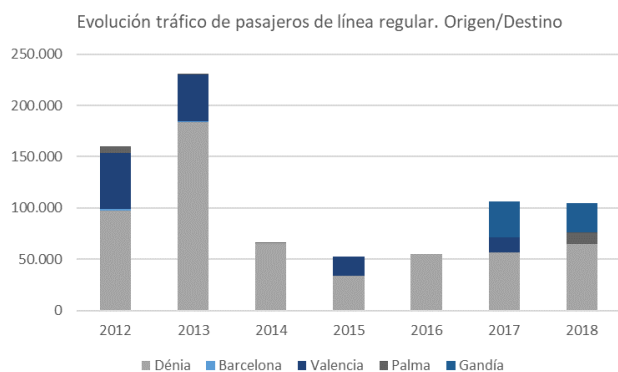
Amb relació a l'activitat del transport regular a la badia de Sant Antoni

L'estudi fa una quantificació detallada del que suposa el transport marítim regular per tal de contextualitzar els impactes en l'activitat global que es du a terme a tota la badia. En aquest sentit, l'informe confirma que, el 2019, del total anual de passatgers marítims que transiten a la badia de Sant Antoni, només el 25 % procedeix del transport regular, mentre que el 75% restant correspon a un trànsit molt més intensiu i temporal com és el de les *golondrines*, els xàrters o la navegació recreativa. D'altra banda, l'estudi destaca que el transport comercial regular només fa el 2 % de les escales anuals que rep el port de Sant Antoni.

Amb relació al tràfic de mercaderies, l'any 2014, coincidint amb l'obertura del moll de Botafoc a Eivissa, que concentra la majoria de les operacions de tràfic comercial de l'illa d'Eivissa, es va produir una reducció substancial del volum, que va suposar, de facto, l'eliminació del tràfic de càrrega pesada i de camions de gran longitud.



Aquest canvi va suposar també una reducció del nombre de passatgers i de vehicles en règim de passatge, el que va disminuir de manera significativa les molèsties i els impactes negatius produïts a la zona costanera i en la qualitat ambiental; i va minvar també les molèsties als residents i visitants d'aquest important nucli poblacional i turístic, a causa, en part, d'una deficient interconnexió amb la xarxa viària local.



Amb relació a la protecció mediambiental del conjunt de la badia de Sant Antoni

En referència als impactes mediambientals, i amb relació lògica amb les xifres esmentades abans, l'informe conclou que el tràfic comercial no és la font de contaminació més important de la badia de Sant Antoni i que els seus impactes són fàcilment reversibles atesa la capacitat d'acció i decisió de Ports IB sobre les característiques de la flota, així com sobre el seu comportament.

En aquest sentit, l'informe senyala que el trànsit marítim total del port ha suposat l'emissió de 5.614 tones de CO₂ durant el 2018 a la badia de Sant Antoni. D'aquest total, el trànsit nauticorecreatiu, amb 1.048,6 tones, i el trànsit interior (*golondrines* i activitats turístiques), amb 3.958,3 tones, són els responsables del 89,2 % del total d'aquestes emissions. El trànsit regular, per contra, és el responsable del 10,8 % del total de gasos d'efecte hivernacle fruit de l'activitat portuària.

D'altra banda, l'estudi analitza dues de les principals queixes que el tràfic comercial havia generat en l'àmbit social: el renou i l'onatge provocat pels grans vaixells. En aquest sentit, l'informe conclou que, en termes de contaminació acústica, el trànsit comercial genera un nivell sonor màxim a peu de moll de 44,5 dB, quan la normativa municipal estableix que els nivells es mantinguin entre els 55 i els 65 dB. I, d'altra banda, amb relació a l'onatge que els vaixells poden arribar a generar a les platges del municipi, l'estudi demostra que si es defineix una velocitat màxima d'entre els 10-15 nusos, l'impacte quedaria sensiblement alleujat i el faria poc perceptible per a banyistes i navegants.

Ports IB és molt conscient que la badia de Portmany és, sens dubte, un dels principals atractius per als municipis de Sant Antoni i Sant Josep pel seu gran valor mediambiental i paisatgístic; a més, per tractar-se d'un lloc estratègic, així com pel seu gran potencial per desenvolupar activitats per a turistes i residents, es converteix en una prioritat de protecció.

El municipi eivissenc de Sant Antoni de Portmany ha fet una aposta decidida per desenvolupar polítiques sostenibles i ha potenciat la recuperació i la protecció dels seus actius naturals. Per assolir aquest objectiu, existeix una comunitat social i institucional que pretén impulsar les activitats esportives i turístiques de la badia de Portmany i convertir-la en el seu pulmó econòmic.

Ports IB, continuant el camí iniciat pel Govern de les Illes Balears respecte de les polítiques mediambientals, es troba en sintonia amb la voluntat social i institucional local i, per aquest motiu, s'han dut a terme estudis i reunions amb diferents sectors en la recerca d'un acord consensuat amb tots els agents municipals, que tenen com a objectius principals el dret a la mobilitat dels passatgers i l'aprofitament de les infraestructures existents, així com la preservació de l'espai natural.

Amb relació al paper del port en la configuració social i econòmica del municipi

En l'informe es quantifica i destaca la idea que el trànsit de passatgers desenvolupat en el port de Sant Antoni suposa un factor socioeconòmic rellevant per al conjunt de l'illa d'Eivissa tant en el present com en el futur, si es té en compte les evolucions de la demanda turística. S'ha de tenir en compte també que aquesta activitat ha de ser compatible amb la preservació dels valors mediambientals de la badia.

Debat obert i reunions amb l'objectiu d'articular una solució consensuada, transversal i global per al port i la badia

Amb tota la informació obtinguda, Ports IB ha dut a terme múltiples reunions amb institucions i entitats com el Consell Insular d'Eivissa; l'Ajuntament de Sant Antoni de Portmany; l'Ajuntament de Sant Josep de sa Talaia; l'Ajuntament d'Eivissa; els grups municipals del consistori de l'Ajuntament de Sant Antoni de Portmany; les associacions i representants empresarials CAEB, PIMEEF, Foment del Turisme, etc.; la plataforma Salvem Sa Badia i el Club Nàutic de Sant Antoni.

Aquestes reunions tenien un doble objectiu: d'una banda, compartir les dades objectives de l'estudi sobre les possibles afeccions del tràfic comercial al port així com dels informes oficials obtinguts per Ports IB; i, de l'altra, recollir les propostes i opinions de tots els agents amb la finalitat d'articular i consensuar una proposta transversal i global, ja que les implicacions d'aquesta proposta no es poden entendre només des del punt de vista de l'activitat del port i la mobilitat dels ciutadans, sinó que han d'incloure la incardinació en el conjunt de la badia de Sant Antoni i, igualment, és necessari incorporar criteris en clau insular, així com el compliment de la normativa de seguretat marítima i la legislació vigent.

Es persegueix la idea de reducció al màxim possible dels impactes mediambientals, visuals, de velocitat i sons de l'activitat al port, de manera que sense deixar de fer-ne ús es pugui fer del port de Sant Antoni una instal·lació més sostenible, tant socialment com mediambientalment, integrada en el nou model turístic de badia que volen els residents de tots dos municipis.

La comptabilització d'aquest model amb l'activitat del transport regular ha girat al voltant d'una qüestió essencial: les eslores dels vaixells i la relació amb els impactes ambientals produïts.

Sobre això, es proposa un paquet de mesures que repercutiran en una millora de les condicions ambientals actuals de la badia i en el seu funcionament, així com en les sinergies amb el municipi de Sant Antoni. Són propostes innovadores que no només minven els impactes



mediambientals del tràfic comercial regular, sinó que augmenten la competitivitat del port en mantenir, amb limitacions i condicions, el trànsit regular de passatgers, tot preservant el caràcter principalment turístic i recreatiu del port així com plantegen alguns sectors de la població local.

MESURES PER A LA MILLORA DE LA QUALITAT AMBIENTAL DE LA BADIA DE SANT ANTONI DE PORTMANY

I. Accions relatives al trànsit marítim regular i a les infraestructures del port

1. Limitació del tràfic comercial únicament i exclusivament a vaixells ro-pax de línia regular per al transport de passatgers i els seus vehicles (transport dels vehicles en règim de passatge), llevat de situacions d'emergència i força major, amb limitació d'eslora màxima de 65 metres. Aquesta acció suposa l'eliminació dels vehicles pesants i les plataformes de gran longitud, i redueix l'impacte visual de les embarcacions així com els impactes ambientals a la badia directament relacionats amb la tipologia de vaixell.

2. Limitació, de forma conjunta amb la Capitania Marítima, de la velocitat d'aproximació dels vaixells comercials en línia regular al port (tant dins el port com en la trajectòria per la badia) i de les maniobres d'entrada per tal de reduir l'afecció de l'ona generada i d'altres impactes relacionats. Proposta de velocitats que ha de regular Capitania Marítima:

- Des de 3 milles abans de la bocana: màxim 12 nusos.
- Des d'una milla abans de la bocana: màxim 7 nusos.

Limitació de velocitat a la zona portuària:

- Al port: màxim 5 nusos (necessaris per fer la maniobra amb seguretat).

3. Limitació de les emissions sonores efectuades pels vaixells de transport regular de passatgers d'una forma concordant amb les ordenances municipals de Sant Antoni de Portmany.

4. Limitació de la tipologia dels vehicles embarcats i desembarcats en el moll en règim de passatge. Per tal de minimitzar l'impacte sobre el trànsit de vehicles del municipi en els carrers d'accés i sortida del port, només es pot viatjar amb els vehicles permesos en règim de passatge.

5. Establiment d'un protocol d'actuació per a l'embarcament/desembarcament de vehicles, de tal forma que el **personal de Ports IB, en col·laboració amb la Policia Local**, reguli de manera optima el trànsit terrestre generat durant l'operativa, **per tal d'interferir el mínim possible en la circulació del municipi.**

6. De forma consensuada amb l'Ajuntament de Sant Antoni, el possible tancament al trànsit de vehicles del dic amb accés només en les hores d'embarcament i desembarcament.

II. Accions relatives a mesures mediambientals

1. Tramitació ambiental i execució de dragatge de manteniment i de neteja del port per eliminar els fangs acumulats al llarg dels anys pels abocaments de la badia. Amb aquesta actuació es reduirà la quantitat de fangs que es posen en suspensió i que poden afectar la turbulència de les aigües i, per tant, la posidònia i altres hàbitats. Inversió estimada de 200.000 €.

2. Instal·lació i manteniment d'una xarxa de sensors per al control de la qualitat de l'aire en la zona portuària i urbana adjacent, tant del trànsit regular com de la resta d'activitat del port. Aquest monitoratge permetrà poder prendre decisions de noves actuacions i esmenes per implantar. Inversió estimada de 70.000 €.

3. Instal·lació i manteniment d'una xarxa de sensors per al control dels nivells sonors provocats per l'activitat portuària. Inversió estimada de 15.000 €.

4. Establiment d'un programa de vigilància periòdica de la qualitat de les aigües, tant en punts propers al moll comercial com en els pantans d'embarcacions nauticoesportives, de transport local de passatgers i excursions (*golondrines*) o pesca.

5. Realització d'un pla de vigilància de la posidònia conjunt per a tota la badia en col·laboració amb la resta d'administracions implicades, que ha de disposar de punts de control i vigilància per delimitar riscos i amenaces provocats per les activitats que s'hi



desenvolupen i així poder definir accions correctores i mitigadores. Inversió estimada de 70.000 €.

6. Realització de campanyes de sensibilització ambiental sobre residus, abocaments, mala praxi en la navegació i l'ancoratge, etc., dirigides als usuaris del port i a la població de la badia en general. Inversió estimada de 5.000 €.

7. Impulsar, juntament amb la Direcció General de Transport Marítim i Aeri, l'establiment de mesures addicionals per tal de millorar la flota actual del port d'embarcacions destinades al lloguer o les excursions marítimes, com poden ser **rebaixes o descomptes de les taxes a les embarcacions amb baixes emissions de CO2 o que facin servir energies renovables.**

III. Accions relatives als ancoratges

1. Regulació de zones d'ancoratge en la totalitat de la badia amb la finalitat d'evitar ancoratges il·legals sobre la posidònia, i per millorar el control de les embarcacions per tal de reduir la sinistralitat de vaixells que acaben destrossats a les platges de la badia per no estar ben amarrats o amb ancoratges no adequats cada vegada que hi ha temporals. Amb aquesta finalitat serà necessària l'ampliació de la zona II de Ports IB a través de la sol·licitud a la Direcció General de la Costa i la Mar, del Ministeri per a la Transició Ecològica i el Repte Demogràfic, de l'adscripció de la làmina d'aigua requerida.

IV. Accions relatives a millora de la mobilitat i zones públiques

1. De forma consensuada amb l'Ajuntament, es modificaria la secció del carrer de la Mar i es faria una plataforma única, de forma que si **en temporada d'estiu es tancàs el trànsit de vehicles en horari consensuat (p. ex. de 20.30 h a 24.00 h) s'habilitaria el passeig només per als vianants** i es crearia una zona d'activitat i ús públic en primera línia del port.

2. **Millora de la pavimentació** de la zona del dic per tal de generar una continuació de la zona de passeig per la banda inferior a la passarel·la damunt de l'espatller del dic fins al morro. Inversió estimada de 250.000 €.

3. **En el cas d'acord amb l'Ajuntament, es podria redactar un projecte per a l'obertura del carrer de Madrid i fixar només un sentit de circulació de sortida** per tal que hi hagi una altra via de sortida del port que faciliti la regulació del trànsit al municipi. Per tal de fer possible aquesta proposta, Ports IB assumiria la modificació de la situació de la rotonda actual i diversificaria qualsevol possible congestió puntual fruit del desembarcament dels vehicles en règim de passatge, actuació que suposaria una millora important de la primera línia del municipi. Inversió estimada de 2.500.000 €.

4. Per consens amb la corporació municipal i en el cas de l'obertura del carrer de Madrid, es plantejaria la modificació de la **circulació del carrer de la Mar, que podria ser només en sentit d'entrada, el que reduiria el trànsit de primera línia al 50 %.**

ESTIMACIÓ DE LA INVERSIÓ PER DUR A TERME LES MESURES PROPOSADES

Aquest conjunt de mesures suposa una inversió estimada d'aproximadament 3.110.000 €

Per l'anterior, el president que subscriu eleva a la consideració del Consell d'Administració la següent proposta d'

Acord

Primer. Aprovar les Mesures per a la millora de la qualitat ambiental de la badia de Sant Antoni de Portmany per un import estimat de 3.110.000 €, amb el contingut assenyalat en els antecedents.

Segon. En el marc d'aquest conjunt de mesures, limitar a partir de l'1 de juny de 2021 l'activitat de transport regular del port de Sant Antoni de Portmany a embarcacions de trànsit de persones i vehicles (en règim de passatge), d'eslora màxima de 65 m, excepte en casos de emergència o necessitat d'interès públic.

Tercer. Constituir una comissió participativa de seguiment de les mesures acordades en aquest Acord, formada per representants dels municipis de la badia de Sant Antoni de Portmany i la resta d'agents i organitzacions implicades en la conservació de la badia.

Quart. Donar compte d'aquest Acord al Consell de Govern.

Cinquè. Publicar aquest Acord en el *Butlletí Oficial de les Illes Balears* i fer constar que contra aquest, que exhaureix la via administrativa, es pot interposar un recurs potestatiu de reposició davant el Consell d'Administració, en el termini d'un mes comptador des de la publicació, d'acord amb el que estableixen els articles 123 i següents de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les





administracions públiques, i l'article 57 de la Llei 3/2003, de 26 de març, de règim jurídic de l'Administració de la Comunitat Autònoma de les Illes Balears. També es pot interposar directament un recurs contenciós administratiu davant la Sala Contenciosa Administrativa del Tribunal Superior de Justícia de les Illes Balears en el termini de dos mesos des de la publicació, d'acord amb el que disposen els articles 8.2, 10.1.a) i 46 de la Llei 29/1998, de 13 de juliol, reguladora de la jurisdicció contenciosa administrativa.

Palma, 10 de juny de 2021

El vicepresident executiu

Francisco Javier Ramis Otazua

