

Sección III. Otras disposiciones y actos administrativos

ADMINISTRACIÓN DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA

CONSEJERÍA DE VIVIENDA, TERRITORIO Y MOVILIDAD

12090

Resolución de la directora general de Armonización Urbanística y Evaluación Ambiental por la que se formula la declaración de impacto ambiental sobre el proyecto básico de cambio de bocana, redistribución de amarres e integración en el entorno del club náutico de s'Arenal, término municipal de Llucmajor (Exp. 108A-2021)

Visto el informe técnico con propuesta de resolución de día 13 de agosto de 2024, y de acuerdo con el apartado 1 del artículo único del Decreto 5/2024, de 29 de mayo, por el que se establecen las competencias y la estructura orgánica básica de las consejerías de la Administración de la Comunidad Autónoma de las Illes Balears, y la disposición transitoria primera del Decreto ley 3/2024, de 24 de mayo,

RESUELVO FORMULAR:

La declaración de impacto ambiental sobre el proyecto básico de cambio de bocana, redistribución de amarres e integración en el entorno del club náutico de s'Arenal, término municipal de Llucmajor, en los siguientes términos:

Según se establece en la letra b) del punto 1 del artículo 13 del Decreto Legislativo 1/2020, de 28 de agosto, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Evaluación Ambiental de las Illes Balears objeto de una evaluación de impacto ambiental ordinaria los proyectos incluidos en el anexo I.

El proyecto está incluido en el anexo I, Grupo 7. Proyectos de infraestructuras, en su punto 5. «Puertos comerciales, pesqueros o deportivos, o su ampliación cuando aumente la superficie de la lámina de agua ocupada», del Decreto Legislativo 1/2020, de 28 de agosto, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de evaluación ambiental de las Islas Baleares, que el artículo 13.1.b determina que deben someterse a evaluación de impacto ambiental ordinaria, y de acuerdo con el artículo 21 el trámite a seguir es el que determina la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

La tramitación a seguir es la que se establece en la sección 1ª, «Procedimiento de la evaluación de impacto ambiental ordinaria para la formulación de la declaración de impacto ambiental», del capítulo II del título II, de la Ley 21 /2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, y en el capítulo II «Evaluación de impacto ambiental de proyectos», del Título III del Decreto legislativo 1/2020.

De este proyecto se emitió el documento de alcance en fecha 12 de diciembre de 2018 donde se indicó que el EIA debía incluir los aspectos mencionados en el informe de alcance y los indicados en los informes recibidos de las administraciones afectadas, y las administraciones públicas afectadas y personas interesadas a las que debía consultarse durante el trámite de información pública.

1. Descripción del proyecto

El proyecto se ubica en el puerto deportivo existente en el núcleo urbano de s'Arenal, en el término municipal de Llucmajor, y consiste en una remodelación del puerto deportivo realizando un cambio en la ubicación de la bocana con el objetivo de resolver los problemas de escaso calado, constante aterramiento y exceso de agitación interior en algunas zonas.

Además, el proyecto también incluye:

- La mejora de las actuales instalaciones del puerto con dos nuevas explanadas para la ubicación de aparcamientos, un nuevo edificio para baños, modificar la longitud de algunos pantalanes para ajustarse a las nuevas mangas de los amarres y reubicar el varadero para remolques.
- Implantar un pequeño edificio para almacén y oficina complementario en la estación de combustible existente (que se mantendrá).
- Regularizar la anchura del muelle de acceso al puerto deportivo (contradique actual), ocupando un tramo de la playa y cediendo en otro.
- Ampliación de la dotación de servicios para abastecer a la zona remodelada.
- Mejora de los accesos actuales.
- Debido a la normativa sobrevenida y aprovechando el proyecto de remodelación del puerto se prevé llevar a cabo una redistribución de los amarres, sin aumentar su número. Se pasa de un conjunto de 646 barcos (puerto actual) a otro de 631 (puerto remodelado), disminuyéndose el número de amarres, pero aumentado el aprovechamiento de los mismos, de 24.723 m² a 28.132 m².
- Por otra parte, de acuerdo con lo acordado con el Consorcio de la Playa de Palma, el proyecto básico ha previsto una mayor

integración del puerto en el entorno, incorporándolo al itinerario peatonal que prolonga el paseo marítimo de la playa hacia la zona costera de Son Verí, al otro lado del puerto. Por eso se ha previsto la ampliación del actual paseo de peatones, ocupando las instalaciones del puerto y un reducido tramo de la playa.

- Por último, el proyecto básico prevé realizar dragados en el interior del puerto actual, en una zona entre la explanada de varada y la bocana actual, para recuperar los fondos originales, extrayendo la arena que ha entrado procedente de la playa.

La solución propuesta consiste en cerrar la bocana actual, prolongando las alineaciones del dique y de la escollera, y prolongar el contradique hasta el encuentro en ángulo de aproximadamente 15°, como se ve en la siguiente imagen pasa de 12,3 ha a 16,06 ha, es decir, amplía 3,76 ha.

La nueva bocana se orienta en dirección NE hacia la playa por lo que queda protegida de todos los temporales que puedan afectar a las obras.

La bocana prevista tendrá una anchura de 60 m. El calado oscilará alrededor de los 3 m, exceptuando la entrada del antepuerto, donde será de 4,7 m, lo que permitirá alejarlo de la zona de desvíos, dando mayor seguridad a la maniobra de entrada en aguas abrigadas. Para abrir la nueva bocana se demolerá parte del dique actual. La escollera desmontada se podrá utilizar para cerrar la actual bocana, y el resto del material, debidamente triturado, se usará para el relleno de la explanada anexa al contradique. La prolongación del dique actual consistirá en un dique escollera de 259 m para la protección de la nueva bocana que estará constituido por un núcleo de material de cantera sin clasificar sobre el que se apoya una capa filtro de escollera y un manto principal de escollera.

Por lo que respecta a los servicios, el suministro de agua potable de los nuevos amarres se suministrará de la red municipal. Para la evacuación de las aguas residuales y de sentinas de las embarcaciones, se seguirá utilizando, como actualmente, elementos móviles que se desplazan hasta la embarcación amarrada a petición de la misma. Las aguas residuales se vierten directamente a la estación de impulsión hacia la red de alcantarillado municipal, mientras que las de sentinas se vierten previamente en un separador de hidrocarburos. Para la evacuación de las aguas residuales producidas en el nuevo edificio de baños, se proyecta una estación de impulsión que conducirá las aguas hasta la estación existente junto al edificio social. Para el suministro eléctrico, junto a la entrada del puerto, en la calle Roses, se situará el centro de medida en media tensión (CMM), de donde saldrá la línea de MT que, con un tramo sumergido llegará hasta el contradique y correrá a lo largo del mismo hasta el muelle de espera, donde se ubicarán las estaciones transformadoras de donde saldrán las líneas de BT. Los muelles y explanadas se iluminan con farolas de 5 m de altura (24 en total) con luminaria VSAP de 150 W.

2. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto

La zona terrestre del puerto deportivo se suele clasificar como suelo urbano de acuerdo con el PTI de Mallorca y el MUIB, y al estar urbanizada se encuentra mayoritariamente libre de vegetación.

La parte marina se encuentra en zona sensible a la eutrofización. Al sur del puerto se encuentra un espacio protegido Red Natura 2000, concretamente el LIC y ZEPA ES0000081 Cap Enderrocat - Cap Blanc. También en el sur incluida dentro del espacio anterior, se encuentra la Reserva Marina de la Bahía de Palma.

En la parte marina del proyecto se localiza el hábitat de interés comunitario prioritario 1120* praderas de posidonia y el hábitat de interés comunitario 1110 bancos de arena cubiertos permanentemente por agua marina, poco profunda, donde se localiza pradera de Cymodocea nodosa. En la zona se tiene constancia de la localización de la especie en peligro de extinción Pinna nobilis, la nacra, pero se indica que durante los trabajos de prospección realizados en 2019 no se ha localizado ningún ejemplar.

Se encuentran muchas especies de aves, entre las que cabe destacar por su abundancia durante todo el año: Burhinus oedicnemus, Sylvia sarda balearica, Galerida theklae, Phalacrocorax aristotelis desmaresti y Falco Peregrinus.

El proyecto se localiza en el ámbito de la Demarcación Marina Levantina-Balear, establecida en la Ley 41/2010, de 29 de diciembre, aprobada su estrategia por el Real decreto 1365/2018, de 2 de noviembre, por el que se aprueban las estrategias marinas.

En cuanto a las aguas superficiales, de acuerdo con la información oficial del IDEIB, en el puerto deportivo del Arenal desembocan el torrente de son Verí y el torrente de na Clot. Además, dichos torrentes, junto con el torrente des Jueus, situado al norte del puerto deportivo y que desemboca en la playa de Palma, en la punta de los republicanos, forman una gran llanura geomorfológica de inundación que comprende la parte norte del puerto deportivo abarcando la bocana actual y los pantales del noreste, además de la playa anexa al puerto.

No se ha delimitado ningún área con riesgo potencial significativo de inundación (ARPSI). La zona de la playa citada y la bocana del puerto también es APR de inundación.

Respecto a las aguas subterráneas, la parte terrestre del proyecto se localiza entre dos masas de agua subterránea (MAS), la 1814 M1 Xorrigó que se encuentra en buen estado y la 1814 M2 Sant Jordi que se encuentra en mal estado. Es una zona vulnerable a la contaminación de acuíferos con nivel moderado, y la zona norte también es vulnerable a la contaminación por nitratos. El pozo de abastecimiento urbano más cercano se encuentra casi a más de 1 km del puerto.



3. Resumen del proceso de evaluación

3.1. Fase de información pública

El expediente del proyecto se ha sometido a información pública por un plazo de 30 días mediante su publicación en el BOIB núm. 39 de 20 de marzo de 2021, así como en la página web de Ports IB y en el Ayuntamiento de Lluçmajor. Ports IB ha certificado que no se han presentado alegaciones. No consta que se haya anunciado en periódicos.

3.2. Consulta a las administraciones afectadas

En fecha 22 de marzo de 2021, de acuerdo con el art. 37 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental y el art. 21 del Decreto legislativo 1/2020, de 28 de agosto, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de evaluación ambiental de las Illes Balears, Ports de les Illes Balears solicita consulta a las siguientes administraciones afectadas:

- Departamento técnico de coordinación y gestión del agua de la DG de Recursos Hídricos.
- Servicio de Costas de la DG de Ordenación del Territorio.
- Demarcación de Costas de Baleares.
- Área de Medio Ambiente y Bienestar Animal del Ayuntamiento de Palma
- Área de Infraestructuras y Accesibilidad del Ayuntamiento de Palma.
- Ayuntamiento de Lluçmajor.
- Agencia Balear del Agua y la Calidad Ambiental (ABAQUA).
- Servicio de Recursos Marinos de la DG de Pesca y Medio Marino.
- Servicio de Planificación en el Medio Natural de la DG de Espacios Naturales y Biodiversidad.
- Servicio de Protección de Especies de la DG de Espacios Naturales y Biodiversidad.
- Servicio de Cambio Climático y Atmósfera.
- Instituto Mediterráneo de Estudios Avanzados (IMEDEA).
- Dirección Insular de Patrimonio del Consell de Mallorca.
- Dirección Insular de Medio Ambiente del Consell de Mallorca.
- Dirección Insular de Infraestructuras del Consell de Mallorca.
- Asociación de vecinos del Arenal.
- Terraferida.
- Greenpeace.
- Grupo Balear de Ornitología y Defensa de la Naturaleza (GOB-Mallorca).
- Autoridad Portuaria de Baleares.
- Capitanía Marítima de Palma.
- Servicio Marítimo de la DG de Transporte Marítimo y Aéreo.
- Dirección General de Turismo.
- Dirección General de Emergencias e Interior.

3.3. Informes recibidos

- Informe de la Autoridad Portuaria de Baleares de fecha 12 de abril de 2021 que señala que el único aspecto objeto de informe por parte de Autoridad Portuaria son las señales marítimas e indica un enlace donde se encuentra el procedimiento a seguir por tramitar nuevos balizamientos.
- Informe de la DG de Transporte Marítimo y Aéreo de fecha 7 de abril de 2021 que considera que no es necesario realizar ninguna observación desde el punto de vista de sus competencias.
- Informe del Servicio de Protección de Especies de la DG de Espacios Naturales y Biodiversidad de fecha 15 de abril de 2021 que concluye:

«Informar favorablemente el proyecto con los siguientes condicionantes:

- 1. Plan de vigilancia ambiental. Se realizará un seguimiento periódico (mínimo anual) de la posidonia ubicada en el interior del puerto y en diferentes puntos situados alrededor del puerto hasta una distancia mínima de 50 metros. También se hará seguimiento de la posible presencia de Pinna nobilis. Los informes periódicos de seguimiento del plan de vigilancia ambiental se remitirán al Servicio de Protección de Especies. El plan de seguimiento debe incluir el estado de Posidonia oceanica y Cymodocea nodosa antes de la realización del proyecto y su evolución posterior.*
- 2. Anualmente se analizará la tendencia de los indicadores de calidad del estado de las fanerógamas marinas citadas anteriormente. Al cabo de 5 años de seguimiento se realizará un análisis de la evolución de todos los*



indicadores y, en caso de que se detecte un empeoramiento en su estado de conservación, se tendrán que aplicar medidas compensatorias. Se puede optar por una replantación de Posidonia oceanica o por una aportación al Fondo posidonia.

3. En caso de optar por la replantación se elaborará un proyecto que deberá ser aprobado por el Comité posidonia con las siguientes condiciones:

1. Plantación 1,5 veces la superficie afectada.
 2. Se seleccionará un área similar al original o ecológicamente más adecuada en función de los siguientes factores: caracterización de sedimentos, batimetría, comunidad envolvente, hidrodinamismo.
 3. Se hará la plantación en áreas donde haya existido posidonia anteriormente o áreas donde está presente pero con alguna afectación.
 4. Se realizará la plantación en áreas sin impactos.
 5. Habrá que identificar y planificar la gestión de posibles afecciones futuras.
 6. Habrá que implementar un programa de seguimiento.
 7. Si la supervivencia después de los dos primeros años es inferior al 80% se repetirá la plantación hasta conseguir ese objetivo.
- Informe del Servicio de Recursos Marinos de la DG de Pesca y Medio Marino de fecha 15 de abril de 2021 que concluye *informar favorablemente el proyecto siempre que se cumplan las medidas correctoras del estudio de impacto ambiental.*
 - Informe de DI de Patrimonio del Consejo de Mallorca de fecha 19 de abril de 2021 que concluye:

«Examinada la documentación presentada y los datos de este servicio no se encuentra ningún elemento declarado como Bien de Interés Cultural que pueda ser afectado por esta actuación. Esto sin perjuicio de otros documentos o información que puedan aparecer con posterioridad a esta consulta.

Respecto al patrimonio arqueológico subacuático, en tanto que la bahía de Palma, y en concreto s'Arenal, ha sido espacio de fondeo desde la antigüedad y se tiene constancia de la existencia de diferentes pecios en las proximidades debería plantearse una prospección arqueológica subacuática antes del inicio de las obras con el fin de descartar la existencia de eventuales restos patrimoniales en la zona de actuación».

- Informe de ABAQUA de fecha 26 de abril de 2021 que informa que el proyecto no afecta a ninguna de las instalaciones ni infraestructuras, en materia de abastecimiento y desalación, gestionadas por el Área de Construcción y Gestión de Abastecimiento y Desaladores de la Agencia Balear del Agua.
- Informe del Servicio de Planificación en el Medio Natural de la DG de Espacios Naturales y Biodiversidad de fecha 24 de mayo de 2021 que informa:

«Que el proyecto no tiene relación directa con la gestión de los sitios de la Red Natura 2000 o es necesario para gestionarlos, y que no afectará a espacios protegidos Red Natura 2000 de manera apreciable, siempre que se cumplan las siguientes condiciones:

- *Se lleven a cabo las medidas preventivas y correctoras y el plan de vigilancia ambiental que establece el estudio de impacto ambiental del proyecto y el Programa de seguimiento que determina el estudio de dinámica litoral de GPO INGENIERÍA de septiembre 2016.*
- *En cuanto a las medidas para protección de la posidonia adyacente al puerto, hay que decir que en caso de que se detecte afección en las praderas situadas en el exterior del puerto, el seguimiento de esta afección deberá ampliarse hasta unos 100 m en el interior del LIC y ZEPA Cabo Enderrocat- Cap Blanc, y en caso de detectar afección establecer medidas correctoras o compensatorias adicionales. Además, este seguimiento, en su caso, no debe ser sólo de las praderas de posidonia (hábitat de interés comunitario prioritario 1120) sino también de las praderas de Cymodocea nodosa (hábitat de interés comunitario 1110).*

Se indica que la forma de control será a través de vídeos, pero también habrá que hacer un informe con explicación de lo observado y las conclusiones por parte de técnico ambiental responsable de la fase de explotación de acuerdo con el plan de vigilancia ambiental, documentación que deberá enviarse, junto con otra correspondiente en su caso, al órgano ambiental (CMAIB).

- *El material extraído del dragado, que se propone entregar a vertedero controlado, en caso de volcarse en el medio marino, no se puede verter en ninguna zona que pueda provocar afecciones ni directa ni indirectamente en los espacios protegidos XN 2000.*



Además, se informa al órgano ambiental que la ubicación de la nueva bocana supone la afección a praderas de *Cymodocea nodosa* (hábitat de interés comunitario 1110) ya comunidades de algas fotófilas y praderas de *Posidonia oceanica* sobre sustrato rocoso (hábitat de interés comunitario prioritario 1120*), situados fuera de espacios protegidos Red Natura 2000.

- Informe de la Consejería de Modelo Económico, Turismo y Trabajo de fecha 5 de julio de 2021 que concluye que el proyecto no contradice las determinaciones de la normativa turística vigente, por lo que, se puede informar favorablemente.
- Informe del Área de Medio Ambiente del Ayuntamiento de Palma de fecha 5 de julio de 2021 que señala:

«En fecha 28 de febrero del año 2018 ya se emitió informe referente a este proyecto y en los puntos generales sigue vigente lo expuesto en este informe, a saber:

La existencia del Club náutico actual ha generado un basculamiento de la playa emergida y redistribución batimétrica del sumergida con una acumulación de arena en la zona entre el torrente dels Jueus y el puerto (contradic), y un vaciamiento de arena en la zona de la playa de Palma, entre el torrente dels Jueus y el balneario 2. Este hecho obliga a los servicios municipales del ayuntamiento de Palma a realizar rellenos de arena (redistribución de la misma de la playa) antes del inicio de cada temporada, en esta zona, ya que la playa emergida cercana al torrente dels Jueus desaparece casi completamente y en su extensión más cercana al balneario 2 sólo alcanza perfiles emergidos de unos 10 metros, mientras que a partir del balneario 2 se inicia un nuevo recrecimiento progresivo del perfil emergido de playa. La deriva general de las corrientes está haciendo actualmente que la arena, de la zona de los balnearios cercanos al Arenal de Llucmajor de la Playa de Palma, esté basculando hacia la zona de Can Pastilla y los últimos balnearios de la playa. Lo que está provocando un recrecimiento de la playa tanto en el perfil longitudinal como vertical de la misma.

El proyecto coincide con el desagüe de una zona inundable (Atlas de redes de drenaje y llanuras de inundación de las Islas Baleares 698-9).

Y concluye:

«No se puede informar favorablemente el proyecto, puesto que no soluciona los problemas actuales que se constatan en la playa de Palma por parte de los servicios municipales, así como por las afecciones que producirán las obras tanto a nivel ecológico y de seguridad sobre la playa de Palma y sus usuarios, de realizarse el proyecto durante la época de baño [...], sin olvidar los posibles cambios de movilidad que se producirán en la zona, así como el estudio sobre la población flotante afectada por las obras de ejecución, entendiéndose que las mismas se deberían realizar única y exclusivamente fuera de la temporada de baño del ayuntamiento de Palma, lo que deja unos escasos meses anuales para la realización de las obras».

- Informe de la Dirección General de la Costa y el Mar del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico de fecha 18 de abril de 2022 del que se resumen algunas de las consideraciones:
 - En virtud de lo dispuesto en el artículo 49 de la Ley de Costas, al tratarse de la ampliación de un puerto existente de competencia de la CA de las Illes Balears, es necesaria la previa adscripción por parte del Estado de los bienes de DPMT que, en su caso, correspondan. Observando las cifras descritas en el proyecto se puede concluir que esta superficie será superior a 40.000 m².
 - La situación de la playa del Arenal, al norte del club náutico, no es la adecuada, ésta ha sufrido un basculamiento debido al polo de difracción que supone el dique norte del puerto.

Por eso se considera que habría que analizar entre las alternativas una en la que se modificara este punto de difracción, de forma que no se produjera este basculamiento de playa tan pronunciado, consiguiendo una anchura más uniforme en la playa del Arenal.

- La apertura de la nueva bocana implicará una demolición parcial del actual dique, que es colindante con pradera de *Posidonia*, con lo que es esperable una afección directa, y no indirecta, sobre esta pradera, de 0,43 ha.
- Además, la pradera de *Posidonia* pasará de estar ubicada en el exterior del puerto, a quedar incluida dentro de las aguas portuarias.
- Se recuerda que las praderas de *Posidonia oceanica* constituyen un Hábitat de Interés Comunitario, y además prioritario (HIC 1120*) de la Directiva Europea Hábitats, además de ser una especie protegida según consta en el Real decreto 139/2011. Por todo ello, el impacto sobre esta pradera de 0,43 ha no puede considerarse una afección menor. Además, hay que añadir la afección directa (0,29 ha) y la afección indirecta (0,19 ha) sobre la pradera de *Cymodocea nodosa*, especie también integrante de un Hábitat de Interés Comunitario (HIC 1110), y también incluida como especie protegida en el RD 139/2011. Es necesario que en el EIA se argumente o justifique con más atención la afección sobre estas especies de fanerógamas marinas.



En concreto, respecto a la *Posidonia oceanica*, debería justificarse detalladamente la afección tanto durante la fase de construcción como de explotación. Durante la fase de obras debido a que la actual pradera, que se indica que llega a la batimetría de -4 m, se encuentra colindante con parte del dique que se pretende demoler para abrir la futura bocana, siendo más que posible una afección directa sobre ella. Y por otra parte, durante la fase de explotación, puesto que, si se lleva a cabo esta alternativa, la pradera de *Posidonia oceanica* pasaría de estar situada en el exterior del puerto, a quedar ubicada dentro de la bocana del futuro puerto, y por tanto dentro de las aguas portuarias, con el consecuente cambio en las condiciones marítimas y ambientales de las aguas mencionadas (aumento de turbidez, falta de oxigenación, contaminación por tráfico de embarcaciones a motor, carencia de luz, etc.), lo que supondrá, indudablemente, una futura afección (directa y/o indirecta), sobre su estado de conservación. Aunque en el EIA se recalca que se proponen medidas de seguimiento del estado de la pradera, cualquier afección que empiece a sufrir esta pradera es posible que no se pueda corregir dada su particular ubicación, y que las medidas de seguimiento sólo sirvan para constatar el futuro deterioro.

- En relación con la playa del Arenal deberían valorarse otras alternativas que evitaran la afección a la *Posidonia oceanica* y que aseguren que no se producirán afecciones a la dinámica litoral que puedan afectar a las praderas de fanerógamas marinas, o establecer medidas que compensen suficientemente estas afecciones.
- Las actuaciones que se pretenden llevar a cabo comportan, además, un aumento en la superficie que ocuparán las aguas portuarias, que implicará un trámite de ocupación de Dominio Público Marítimo-Terrestre, con el respectivo informe de adscripción. Desde esta dirección general, tanto en la evaluación de alternativas en la evaluación ambiental estratégica de planes y programas, como en la evaluación de alternativas de la evaluación de impacto ambiental de los proyectos, se tiende a valorar positivamente las alternativas que impliquen una menor ocupación del medio marino; y una menor afección a sus especies, hábitats y espacios protegidos, por encima de las valoraciones económicas y técnicas. Sin embargo, en ninguna de las alternativas presentadas se plantea una actuación distinta al cierre de la bocana actual, o una alternativa diferente al crecimiento hacia el mar, como pudiera ser un retranqueo hacia tierra, mediante el desmantelamiento parcial de los elementos existentes actualmente. Es más, al criterio "ocupación" se le da un peso de tan sólo 20 puntos en el análisis multicriterio, siendo uno de los más bajos, en comparación con el resto de criterios.
- El artículo 3.3 de la Ley 41/2010, de 29 de diciembre, de protección del medio marino establece que: "La autorización de cualquier actividad que requiera, bien la ejecución de obras o instalaciones en las aguas marinas, el lecho o el subsuelo, bien la colocación o depósito de materias sobre el fondo marino, así como los vertidos regulados en el título IV de la presente ley, deberá contar con el informe favorable del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino respecto a la compatibilidad de la actividad o vertido con la estrategia marina correspondiente de conformidad con los criterios que se establezcan reglamentariamente". De acuerdo con lo anterior, el Real Decreto 79/2019, de 22 de febrero, regula el informe de compatibilidad y establece los criterios de compatibilidad con las estrategias marinas. Sin embargo, a la vista de la documentación aportada, y dadas las diferentes incertidumbres que se ciernen sobre la alternativa escogida e indicadas en los puntos precedentes, **esta Dirección General concluye que, actualmente, no es posible emitir el informe de Compatibilidad favorable con la Estrategia Marina de la Demarcación Levantino-Balear.**

4. Integración de la evaluación

4.1 Alternativas

En el EIA se indica que en el documento inicial del proyecto se había planteado una alternativa de crecimiento frontal y hacia el lado izquierdo del puerto actual, aproximándose al límite de la reserva marina y del LIC y ZEPA, y que en la fase de Estudio de Impacto Ambiental (EIA) se ha descartado esta alternativa, dado que, si bien se trata de una alternativa técnicamente viable que permite solucionar los actuales problemas del puerto, se considera ambientalmente inviable, por su proximidad y efectos probables sobre el espacio protegido. En el EIA se señala que también, tal y como se indica en el documento de alcance, se ha descartado la alternativa de proyecto de 2014.

Las alternativas planteadas en el EIA son:

- Alternativa cero: mantener la situación actual, sin solucionar los problemas de operatividad y seguridad.
- Alternativa 1 : supone el crecimiento frontal del puerto, incrementándose la superficie en unas 4 ha, cierra la bocana actual, prolonga el dique y la escollera, y prolonga el contradique hasta el encuentro en ángulo de aproximadamente 15°. Soluciona los actuales problemas de aterramiento y seguridad del puerto, no supone un incremento del número de amarre, sino que se hace una redistribución y reajuste de la zona remodelada.
- Alternativa 2: supone el crecimiento frontal del puerto, incrementándose la superficie en unas 7 ha, cierra la bocana actual y prolonga el dique y de la escollera, y prolonga y amplía el contradique. Soluciona los actuales problemas de aterramiento y seguridad del puerto y permite una ampliación del número de amarres existentes.
- Alternativa 3 : supone el crecimiento frontal del puerto, incrementándose la superficie en unas 4 ha, cierra la bocana actual, prolonga el dique y la escollera, y desplaza y prolonga el contradique hasta el encuentro. Soluciona los actuales problemas de aterramiento y seguridad del puerto y permite una ampliación del número de amarres existentes, pero supone la necesidad de hacer dragados, no sólo en el ámbito actual de puerto para solucionar los problemas de aterramiento, sino también en zona ampliada, para poder tener las condiciones de operatividad adecuadas.

- Alternativa 4 : supone el crecimiento frontal del puerto, incrementándose la superficie en unas 4 ha, cierra la bocana actual, prolonga el dique y la escollera, y prolonga el contradique hasta el encuentro en ángulo recto (a diferencia de la alternativa 1, donde el ángulo es de aproximadamente 15°), para un mejor aprovechamiento de la superficie cerrada. Soluciona los actuales problemas de aterramiento y seguridad del puerto, no supone un incremento del número de amarre, sino que se hace una redistribución y reajuste de la zona remodelada.

Para seleccionar la alternativa se han descrito los efectos de cada criterio para cada alternativa y se ha elaborado una tabla con criterios y se ha dado valor a: la importancia del criterio, el grado de idoneidad y la idoneidad ponderada, resultando que la alternativa 1 es la más idónea, y es la que se ha descrito en el apartado de descripción del proyecto del EIA.

Sin embargo, y dado que no se cuenta con informe favorable de la DG de la Costa y el Mar, se ha presentado nueva documentación en la que se analizan nuevas alternativas, documentación que se explica en el apartado de consideraciones técnicas.

4.2. Principales impactos de la alternativa escogida y su corrección

Los principales impactos de la alternativa escogida en el EIA durante la fase de construcción se producen sobre el fondo marino, por un lado, por el impacto sobre el hábitat de interés comunitario (HIC) prioritario 1120* praderas de posidonia y , por otro, por el impacto sobre el hábitat de interés comunitario 1110 bancos de arena cubiertos permanentemente por agua marina, poco profunda, donde se localiza pradera de Cymodocea nodosa, tanto por la afección directa por destrucción de praderas por la ocupación por las nuevas instalaciones, como por la turbidez del agua que se producirá durante las obras. También destaca el posible impacto sobre Pinna nobilis en caso de que exista algún ejemplar donde se realicen las obras. En el EIA se prevén medidas para su corrección como la utilización de barreras antiturbidez o el lavado previo de los materiales de cantera a utilizar y el traslado de ejemplares de nacra, en caso de localizarlos Sin embargo, y dada la importancia del HIC prioritario de posidonia oceanica debería profundizarse más en el análisis del impacto sobre este hábitat, medidas para minimizarlo y alternativas para evitar su afección, así como la afección al HIC 1110.

Entre otros, durante la fase de obras también se producirán impactos a consecuencia de las obras de demolición y construcción y del dragado a realizar que provocarán aumento de la turbidez del agua por dispersión de finos e impactos según el lugar donde se deposite el material dragado. También se producirán impactos por la contaminación atmosférica durante las obras por emisión de polvo y partículas y ruidos.

Durante la fase de funcionamiento, entre otros, también se producirán impactos sobre los hábitats de interés comunitario, ya que éstos pasan a estar dentro de las instalaciones del puerto, con las consecuentes afecciones sobre éstos por la pérdida de calidad de las aguas dentro de un puerto para emisiones de contaminantes por el propio funcionamiento y/o por vertidos accidentales (materia orgánica, aceites, grasas, hidrocarburos, jabones, aguas residuales, sentinas, etc.).

En cuanto a la posible afección al espacio protegido Red Natura 2000, a las especies presentes en la zona y a la reserva marina de la Bahía de Palma, éstas han sido valoradas por los órganos competentes en la materia que han establecido condiciones al respecto para evitar su afección.

No obstante estos impactos que se han destacado, cabe poner énfasis en que se trata de un puerto deportivo existente que ha provocado el basculamiento de la playa de Palma por la propia construcción del puerto y debido al polo de difracción que supone el dique del norte, tal y como afirma el propio EIA y que han puesto de manifiesto algunas administraciones competentes y afectadas, la DG de la Costa y el Mar y el ayuntamiento de Palma, y que es esta configuración también la que provoca los actuales problemas del puerto de aterramiento, bajo calado y agitación interior. Es por esto, que el presente proyecto de remodelación del puerto para evitar estos problemas, no puede obviar la situación actual de la playa de Palma causada por el mismo puerto, y que tal y como piden las administraciones competentes, deben considerarse alternativas en las que se modifique el punto de difracción, de forma que no se produzca este basculamiento de la playa tan pronunciado, consiguiendo una anchura más uniforme en la playa del Arenal.

5. Consideraciones técnicas

En el EIA se analiza el estudio bionómico del medio marino. Primero se señala que la información corresponde a la del estudio realizado por los procedimientos ambientales de otras soluciones de remodelación y ampliación del puerto deportivo. Después indica que los estudios iniciales se realizaron en 2005, se actualizaron en 2012, y habiéndose actualizado de nuevo en 2019 (principalmente en la zona cercana en el puerto), no se han identificado modificaciones que nos indiquen que haya podido haber cambios significativos. Se aporta cartografía y una tabla con las superficies afectadas de comunidades biológicas marinas y de los recursos potenciales afectados por la ejecución del proyecto, diferenciando entre la superficie directamente afectada por la obra y la superficie indirectamente afectada (bocana o recinto), indicando la superficie de referencia estudiada de cada biocenosis, obtenidas del estudio bionómico, de donde resulta una afección directa a Cymodocea de 0,29 ha y a posidonia de 0 ha, y una afección indirecta a Cymodocea de 0,19 ha y a posidonia de 0,43 ha. Se indica que las modificaciones entre los datos aportadas en el documento inicial del proyecto y las aportadas en el EIA corresponden principalmente a un error en la digitalización del proyecto, que ha sido subsanado, y que también ha habido pequeñas modificaciones, no significativas, derivadas de la actualización del estudio de biocenosis. Se indica que el proyecto no afecta directamente a la pradera de posidonia, sin embargo, una reducida superficie de pradera acompañada de algas fotófilas quedará en el interior de la nueva bocana. Hay que decir que no se comparten estas



afirmaciones porque la posidonia es anexa al puerto donde debe abrirse la bocana y se verá directamente afectada por las obras y en la fase de funcionamiento del puerto la posidonia que queda dentro de la bocana se verá afectada directamente por el tráfico de embarcaciones y por las condiciones de las aguas del interior del puerto.

En el EIA se recoge que en este sentido, el decreto 25/2018, de 27 de julio, sobre la conservación de la posidonia oceánica en las Illes Balears indica que:

Disposición transitoria primera. Puertos de competencia autonómica.

2. Cuando en el dominio público portuario autonómico existan praderas de Posidonia, la administración portuaria, en el marco establecido en el artículo 13.4 de la ley 10/2005, debe incorporar en los propios planes de uso y gestión, en el plazo de dos años, un plan de conservación de Posidonia o medidas de compensación. La Consejería de Medio Ambiente, Agricultura y Pesca emitirá, con carácter preceptivo y previo a su aprobación, un informe en relación con la conservación o las medidas de compensación de la especie y del hábitat.

Se indica además que en el EIA se proponen medidas de seguimiento del estado de la pradera de Posidonia acompañado de algas fotófilas que permanecerá dentro del puerto remodelado.

En el EIA se indica que en las proximidades del proyecto existen dos conducciones submarinas, aunque parece que una no está bien cartografiada en el Inventario de emisarios submarinos de 2007. En el IDEIB aparecen dichas conducciones submarinas. Se indica que la CV-M-LL 1 está fuera de servicio y la CV-M-LL 2 que es la que está mal cartografiada no resulta afectada. Sobre la afección a estas conducciones y su cartografía correcta se debe contar con el informe del Servicio de Vertidos de la Dirección General de costas y litoral de la Consejería del Mar y del Ciclo del Agua.

Cabe destacar también la importancia del impacto de la contaminación de las aguas generadas en las explanadas de varada o varaderos, aguas que deben ser recogidas por un sistema de rejillas y canaletas y pasar por un decantador, antes de ser vertidas a las aguas interiores del puerto. En el EIA no se ha recogido (tal y como se pidió en el informe del documento de alcance del EIA del proyecto, así como tampoco se han recogido otros aspectos requeridos), si el puerto cuenta con este sistema y sus características y funcionamiento, así como si cuenta con la autorización de vertido desde tierra al mar del Servicio de Vertidos de acuerdo con el artículo 156 del RD 876/2014, de 10 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento General de Costas. Si no es el caso, deberá contar con dicha autorización.

En el EIA se recoge que habrá un muelle para embarcaciones para rutas turísticas. En este sentido cabe decir que se trata de una instalación de temporada que debe contar con la autorización del Servicio de Costas y Litoral de la Dirección General de costas y litoral de la Consejería del Mar y del Ciclo del Agua.

En el EIA también se indica que se da continuidad al paso peatonal por la playa pero que no se afecta al torrente de Son Verí. Hay que tener presente que se trata de una llanura geomorfológica de inundación. Sin embargo se cuenta con el informe del Servicio de Aguas Superficiales de la Dirección General de Recursos Hídricos de la Consejería de Medio Ambiente y Territorio de fecha 21 de octubre de 2019 emitido al trámite del documento de alcance del proyecto (exp .CMAIB 212A/2017) que concluye que el proyecto es autorizable según la Ley de Aguas, el RDPH y el PHIB con respecto al DPH de las aguas superficiales, zonas de protección (servidumbre y policía) y zonas inundables o potencialmente inundables, debiendo solicitarse dicha autorización. Además cabe señalar que determina:

«De acuerdo con los datos de la «Red Hidrográfica provisional del Mapa Topográfico Balear de 1995 y del Mapa Topográfico de las Islas Baleares de 2006/2008 y 2010» y el Mapa topográfico de Mallorca de 2010, el ámbito de las obras en realizar afecta a las desembocaduras de los torrentes de son Verí, de sa Clot y des Jueus. Las obras se desarrollan en DPMT.

De acuerdo con los datos de la capa de «zonas susceptibles de sufrir inundaciones de forma natural» obtenidas del trabajo de Bernadí Gelabert, contenidas en el IDEIB, el proyecto se encuentra en una zona potencialmente inundable. No se ha delimitado esta zona inundable mediante la elaboración de los mapas de peligrosidad de inundación del Plan de gestión de riesgos como ARPSI. Según se indica en el PHIB (art. 105), el promotor debería elaborarlos».

En el EIA se explica que se tendrán que dragar 4.030 m3, que se realizará mediante extracción desde tierra (puerto) mediante bombas de succión. Se presentan los resultados de las analíticas de sedimentos. Se indica que se han realizado análisis químicos de muestras de sedimentos situados en la zona donde el proyecto ha previsto las actuaciones de dragado, realizados por el Centro Balear de Biología Aplicada, siguiendo lo que establece el documento de Directrices para la caracterización del material dragado y su reubicación en aguas del dominio público marítimo-terrestre (Comisión Interministerial de Estrategias Marinas 2017), y en el EIA se concluye que los materiales dragados pertenecientes a la categoría A podrán volcarse en el mar excepto en las zonas de exclusión. Sin embargo, propone repetir los análisis de sedimentos antes de las actuaciones de dragado, para poder determinar en su momento el destino más adecuado, y que en cualquier caso, se establecerán las medidas que indique la autoridad competente. Así el EIA explica las alternativas de destinar los materiales dragados a relleno de explanadas o canteras autorizadas o vertederos, previa decantación a balsas en el propio puerto, pero no concreta por qué solución se opta.



En el EIA se presentan los resultados de las analíticas del agua del mar concluyente que cumple los límites de la normativa vigente.

En cuanto a los impactos en la costa por el cambio climático de acuerdo con el estudio PIMA-ADAPTA-COSTAS disponible en el IDEIB, la parte de la playa de Palma anexa al puerto, se verá afectada por este impacto.

En el análisis de los impactos de la alternativa elegida del EIA se indica que *«la remodelación de un puerto existente podría tener influencias negativas sobre la dinámica litoral, por lo que se realiza un estudio de dinámica litoral, que concluye que: 1. La afección a largo plazo de las actuaciones propuestas es nula, sin que se prevea ningún basculamiento de la Playa de El Arenal. 2. A corto plazo las modificaciones de los campos de corrientes que inducen las actuaciones, no conllevan cambios en la batimetría de la Playa de S'Arenal. Al no existir basculación, erosión o acreción alguna por efecto de las nuevas obras, no se espera afección a la bionomía por ocupación de fondos con arena de playa. Las alternativas 2, 3 y 4 suponen efectos sobre la dinámica litoral y sobre la playa, siendo necesaria la aplicación de medidas correctoras»*.

No se puede indicar que no existe basculamiento cuando ya existe actualmente y es lo que debe evitarse cuando el impacto presente es debido al puerto existente que provoca la basculación de la playa de Palma. Tal y como determina el informe del Ayuntamiento de Palma: *«La existencia del Club náutico actual ha generado un basculamiento de la playa emergida y redistribución batimétrica del sumergida con una acumulación de arena en la zona entre el torrente dels Jueus y el puerto (contradic), y un vaciamiento de arena en la zona de la playa de Palma, entre el torrente dels Jueus y el balneario 2. Este hecho obliga a los servicios municipales del ayuntamiento de Palma a realizar rellenos de arena (redistribución de la misma de la playa) antes del inicio de cada temporada, en esta zona, puesto que la playa emergida cercana al torrente dels Jueus desaparece casi completamente y en su extensión más cercana al balneario 2 sólo alcanza perfiles emergidos de unos 10 metros, mientras que a partir del balneario 2 se inicia un nuevo progresivo recrecimiento del perfil emergido de playa. La deriva general de las corrientes está haciendo actualmente que la arena, de la zona de los balnearios cercanos al Arenal de Lluçmajor de la Playa de Palma, esté basculando hacia la zona de Can Pastilla y los últimos balnearios de la playa. Lo que está provocando un recrecimiento de la playa tanto en el perfil longitudinal como vertical de la misma»*.

Como se ha indicado en los antecedentes en fecha 17 de marzo de 2023 se envió a la CMAIB la misma documentación que se ha entregado a la DG de la Costa y el Mar, que es:

- Análisis del estudio de distintas alternativas para el cambio de bocana, redistribución de amarres e integración en el entorno del club náutico del Arenal, término municipal de Lluçmajor de fecha 15 de marzo de 2023 firmado por Jerónimo Saiz Gomila, ingeniero de caminos, canales y puertos, y por Fernando Muniesa, director ejecutivo del club náutico Arenal.
- Análisis de afección a la dinámica litoral de las alternativas 6, 7 y 8 de desarrollo del puerto. Consta logo de la empresa gpo y versión de 7/12/2022 con redactor ASB. Se desconoce fecha y autor con firma.
- Documentación complementaria del estudio de impacto ambiental. Información justificativa y subsanación de deficiencias relativas al Informe de la Dirección General de la Costa y el Mar e Informe de compatibilidad con las Estrategias Marinas, de fecha junio de 2020, con autoría de Àngel Pomar i Gomà, biólogo, y Clara Fuertes Salom, ambientóloga. Doc no firmado ni digital ni a mano.

Del análisis formal de esta documentación cabe decir que no está firmada, salvo el análisis de distintas alternativas, ni se ha expuesto al público ni a consulta.

Esta nueva documentación modifica el proyecto y los impactos del proyecto, y no se ha sometido a exposición pública ni a consulta de las administraciones públicas afectadas, por tanto, deben realizarse estos trámites. Por otra parte, es necesario hacer un refundido del proyecto y el estudio de impacto ambiental para considerar estas modificaciones así como las consideraciones hechas en este informe y en los de las administraciones consultadas (se necesitan nuevas alternativas), y por tanto, este proyecto se informa desfavorablemente.

Entrando a considerar el contenido de la nueva documentación, en lo que se refiere a la «Documentación complementaria del estudio de impacto ambiental. Información justificativa y subsanación de deficiencias relativas al Informe de la Dirección General de la Costa y el Mar e Informe de compatibilidad con las Estrategias Marinas, de fecha junio de 2020», de su contenido cabe destacar:

1. Responde a la petición de la DG de la Costa y el Mar sobre que habría que analizar entre las alternativas una en la que se modificase el punto de difracción, de modo que no se produjera el actual basculamiento de playa tan pronunciado, consiguiendo una anchura más uniforme en la playa del Arenal, indicando que: *«Se ha elegido precisamente la alternativa de mantener el polo de difracción por conservar la línea de equilibrio actual de la playa. La alternativa de configurar el puerto con un nuevo polo de difracción que devolviera la playa a un perfil de equilibrio con una anchura más uniforme, supondría una nueva concepción del puerto que supera absolutamente el alcance de la modificación en estudio, que único que pretende es resolver los problemas de la bocana sin crear otros»*.
2. Se explica que: *«Teniendo en cuenta los resultados de los informes, se ha planteado una alternativa que reduce la anchura de la bocana exterior, de forma que se reduce la superficie ocupada, reduciéndose sensiblemente la superficie de pradera de Cymodocea a desempeñar»*.



Se disminuye la anchura de la bocana exterior a 70 m y se suprime el muelle de espera y el consecuente espigón de defensa. La superficie de la zona de servicios, según la alternativa propuesta en este informe, disminuye 6.255 m², en la zona de la bocana, respecto a la alternativa de 2020 que se encuentra en tramitación».

3. Se ha incrementado el grado de detalle de la cartografía de posidonia de la zona afectada por la nueva bocana, incorporándose los resultados más precisos de la cartografía más reciente, de forma que las superficies afectadas de pradera de posidonia son inferiores a las estimadas en el EIA.

La mencionada desagregación de categorías se ha fundamentado en la utilización de la delimitación más reciente realizada por el Decreto 25/2018, de 27 de julio, sobre la conservación de la Posidonia oceanica en las Islas Baleares, confirmada mediante las ortofotografías aéreas, donde se ha realizado tratamiento cromático para verificar la exactitud y precisión de la nueva delimitación, y reconocimiento visual in situ (29.06.2022).

Así, en el EIA la unidad de posidonia estaba agregada en una única unidad con alga fotófila, donde la superficie total de ambas comunidades había sido estimada en 0,43 ha.

Desagregadas las comunidades de pradera de posidonia y localizada con precisión, cabe señalar que las zonas con cobertura de posidonia se encuentran casi en su totalidad frente al tramo de dique que no se modifica. La superficie de pradera de posidonia situada frente al tramo que se desmonta, potencialmente afectada por caída (y recogida) de alguna piedra de escollera, es inferior a 25 m² (0,003 ha), que sería la afectada en fase de ejecución. Por lo que respecta a la fase de explotación, de acuerdo con las estimaciones anteriores, la superficie de pradera de posidonia afectada por la explotación resulta de 0,15 ha (de acuerdo con la cartografía del Decreto 25/2018), no existen diferencias entre la solución de 2020 y la solución de 2022. La afección se podrá producir para quedar esta superficie de pradera dentro de la bocana portuaria.

Respecto a la Cymodocea, la propuesta de 2022 implica una reducción de efectos sobre la pradera de Cymodocea, ya sean los efectos por la implantación del dique, como los efectos durante la fase de explotación de posible pérdida de calidad por circulación de embarcaciones puesto que no aparece esta comunidad en el ámbito de la nueva bocana. La nueva propuesta implica una afectación directa de 0,14 ha, tratándose del espacio directamente ocupado por el dique, existiendo una reducción de 0,29 ha a 0,14 ha. El espacio ahora ocupado por la nueva bocana no presenta pradera de Cymodocea, por lo que descartan ahora efectos derivados de la fase de explotación. La alternativa de 2022 implica la eliminación de efectos en la fase de explotación, dado que en 2020 quedaban 0,19 ha en la bocana.

4. Se proponen medidas compensatorias para la afección a la posidonia.

Se indica que en el Informe del Servicio de Protección de Especies se propone el desarrollo de medidas compensatorias, en caso de que se detectara empeoramiento del estado de la pradera de posidonia, concretamente en caso de que se optara por la realización de compensación por el promotor, debería reponerse una superficie de 1,5 veces la superficie afectada.

Se ha previsto que las medidas compensatorias sobre esta pradera no se encuentren condicionadas a la constatación de la afectación negativa, así se han propuesto las medidas compensatorias:

EJE 1. Instalación de una zona de fondeo ecológico para evitar afección por fondeo sobre pradera, permitiendo la recuperación de zonas afectadas por este fondeo.

Instalación de un sistema de fondeo ecológico en la pradera de posidonia que se encuentra en el LIC y ZEPA Cap Enderrocat y Cap Blanc, con una superficie de 10 ha con instalación de 50 boyas de fondeo para embarcaciones de diferente eslora. La finalidad es evitar la afección que generan embarcaciones si fondean sobre pradera de Posidonia. En la actualidad en los meses de junio a septiembre, esta zona soporta una carga de fondeo de una media de 65 barcos durante el día y 25 de noche. La gestión del campo de fondeo se podría realizar por la administración, mediante entrega a PORTS IB o mediante gestión directa por el Club Náutico, pudiéndose establecer los cánones que se consideren adecuados, como gratuidad de fondeo durante el día y cobro por el uso nocturno. Se implementaría un sistema de vigilancia y seguimiento de la evolución de la pradera de posidonia durante los próximos años, a fin de confirmar la recuperación de la posidonia. Inversión: 200.000€.

EJE 2. Convenio IMEDEA para financiación becas.

Puesta en marcha de un convenio de colaboración con IMEDEA (Instituto Mediterráneo de Estudios Avanzados) para financiar unas becas anuales para estudios de máster sobre la Reserva Marina de la Bahía de Palma (Red Natura 2000). Colaboración por un período mínimo de 5 años, con una inversión aproximada de 10.000 € anuales.

EJE 3. Colaboración con la Associació Vell marí para actuaciones de conservación.

Firma de un acuerdo de colaboración con la Associació Vell marí (asociación dedicada a la conservación, investigación, comunicación y

educación marina) para promover su actividad. Se concretaría la colaboración en la cesión de un amarre, con la creación del aula del mar en la embarcación y la implementación de cursos y campus de buceo para niños y adultos. Colaboración por un período mínimo de 5 años, con una inversión aproximada de 18.000 € anuales.

De este documento cabe decir que modifica el proyecto y el EIA y no se ha sometido a información pública y consulta de las administraciones públicas afectadas. Además, incluye una medida compensatoria de un campo de fondeo que es un proyecto en sí, que además de requerir EIA, puede afectar al espacio protegido XN2000 y hace falta informe sobre dicha afección de acuerdo con el artículo 39 de la Ley 5/2005, de 26 de mayo, de conservación de los espacios de relevancia ambiental (LECO) Además incorpora una nueva alternativa 2022 como nuevo proyecto sin relacionarla con los otros dos documentos citados que se han aportado, que consisten en estudios de alternativas.

Un campo de fondeo es un proyecto sometido a EIA de acuerdo con el Decreto Legislativo 1/2020, de 28 de agosto, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de evaluación ambiental de las Illes Balears, que artículo 13.2.b determina que deben someterse a evaluación de impacto ambiental simplificada los proyectos que figuren en su anexo 2. En su anexo 2, grupo 7. Otros proyectos, punto 9, figura: *Cualquier proyecto o actuación que pueda afectar a los ecosistemas marinos.*

Los otros dos documentos aportados y las conclusiones de éstos son:

- Análisis del estudio de distintas alternativas para el cambio de bocana, redistribución de amarres e integración en el entorno del club náutico del Arenal, término municipal de Lluçmajor de fecha 15 de marzo de 2023 firmado por Jerónimo Saiz Gomila, ingeniero de caminos, canales y puertos, y por Fernando Muniesa, director ejecutivo del club náutico Arenal.

Concluye que: *“Después de estudiar 8 alternativas variadas, que la solución proyectada, siendo viable económicamente, no crea ningún perjuicio a la playa, que mantiene el perfil de equilibrio. Cualquier intento de mejorar este perfil de equilibrio actual, provocando un cierto desbasculamiento, resulta inviable económicamente, inviabilidad que aumenta cuanto más se corrija la playa. En consecuencia, y dada la necesidad de corregir los problemas funcionales que causa la actual configuración de la bocana, se considera más adecuada la solución propuesta al proyecto en tramitación”.*

En este documento se habla de una alternativa 5 (sin planos) y sin relacionarla con los demás documentos, donde no aparece la alternativa 5. También se habla de la alternativa 6, 7 y 8 (también sin planos), pero de lo indicado en las conclusiones parece que a pesar de estudiar nuevas alternativas se mantiene la alternativa del proyecto en tramitación.

- Análisis de afección a la dinámica litoral de las alternativas 6, 7 y 8 de desarrollo del puerto. Consta logo de la empresa gpo y versión de 7/12/2022 con redactor ASB. Se desconoce fecha y autor con firma.

En este estudio se concluye:

«Las principales recomendaciones que se pueden extraer de los estudios técnicos realizados se enumeran a continuación:

- *Descartar las alternativas 5, 6 y 7.*
- *Validar tanto la alternativa 4 como la alternativa 8 desde el punto de vista de la afección a la dinámica litoral, ya que la alternativa 4 no implica afección sobre la playa y la alternativa 8 generaría un desbasculamiento de la playa que se considera un efecto positivo.*
- *Desarrollar la alternativa 4 u 8, o combinaciones de éstas, después de un análisis multicriterio que aúne tanto la afección a la dinámica litoral como la viabilidad económico-financiera de las inversiones necesarias. Este análisis deberá dar un peso adecuado y consensuado a cada uno de los dos criterios principales mencionados, si bien puede considerar adicionalmente otros como son la interacción entre bañistas y embarcaciones que acceden a puerto, y el peligro de aterramiento de la bocana.*
- *Asimismo, conviene destacar que el desarrollo de cualquier otra alternativa diferente a las aquí recomendadas, además de cumplir los requisitos de la zonificación propuesta en el apartado 4.5 (véase la Figura 22), deberá contar tanto con el correspondiente estudio de largo plazo como con el de corto plazo de afección a la dinámica litoral».*

De estos dos documentos cabe decir que presentan alternativas de proyecto que no incorpora el EIA. Así, vistos estos 3 nuevos documentos, que modifican el proyecto y el EIA en tramitación, es necesario realizar un nuevo proyecto y un nuevo estudio de impacto ambiental que incorpore la documentación completa a someter a EIA ordinaria. Se recuerda que toda la documentación debe estar fechada y firmada.

Dado que:

- La posidonia es anexa al puerto donde se pretende abrir la bocana y se verá directamente afectada por las obras, y en la fase de funcionamiento del puerto la posidonia que queda dentro de la bocana se verá afectada directamente por el tráfico de embarcaciones y por las condiciones de las aguas del interior del puerto.



- La existencia del Club náutico del Arenal actual genera un basculamiento de la playa emergida y redistribución batimétrica de la playa sumergida, con una acumulación de arena en la zona entre el torrente dels Jueus y el puerto (contradique), y un vaciamiento de arena en la zona de la playa de Palma, entre el torrente dels Jueus y el balneario, por lo que el impacto por basculamiento debe considerarse y minimizarse.
- La nueva documentación aportada consiste en tres nuevos documentos que modifican el proyecto y los impactos del proyecto, y no se han sometido a exposición pública ni consulta de las administraciones públicas afectadas.
- En la documentación complementaria del estudio de impacto ambiental de fecha junio de 2020 se ha incluido una medida compensatoria de un campo de fondeo que es un proyecto en sí, que además de requerir evaluación de impacto ambiental, puede afectar al espacio protegido Red Natura 2000 y hace falta informe sobre dicha afección de acuerdo con el artículo 39 de la Ley 5/2005, de 26 de mayo, de conservación de los espacios de relevancia ambiental (LECO).
- En la documentación complementaria del estudio de impacto ambiental de fecha junio de 2020 se ha incorporado una nueva alternativa 2022 como nuevo proyecto sin relacionarla con los otros dos documentos aportados cuando éstos consisten en estudios de alternativas.
- Con la nueva documentación aportada persisten los impactos ambientales negativos y el carácter desfavorable del proyecto.

Conclusiones

Primero. Por todo lo anterior, se formula **la declaración de impacto ambiental desfavorable del proyecto básico de cambio de bocana, redistribución de amarres e integración en el entorno del club náutico del Arenal, término municipal de Lluçmajor, dado que se puede concluir que previsiblemente se van a producir impactos adversos significativos.**

Segundo. Se publicará la presente declaración de impacto ambiental en el Boletín Oficial de las Islas Baleares, de acuerdo con lo que dispone el artículo 41.3 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental.

Tercero. La declaración de impacto ambiental no será objeto de ningún recurso, sin perjuicio de lo que, en su caso, proceda en vía administrativa o judicial ante el acto de autorización del proyecto, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 41.4 de la Ley 21/2013.

Cuarto. Esta resolución se emite sin perjuicio de las competencias urbanísticas, de gestión o territoriales de las administraciones competentes y de las autorizaciones o informes necesarios para su aprobación.

Quinto. Según la disposición transitoria primera del Decreto ley 3/2024, de 24 de mayo, de medidas urgentes de simplificación y racionalización administrativas de las administraciones públicas de las Illes Balears, los efectos de la supresión de la Comisión de Medio Ambiente de las Illes Balears se producirán a partir del día 29 de mayo de 2024 y los procedimientos de evaluación que se hayan iniciado antes de la fecha mencionada deben resolverse por la dirección general competente, sin que sea necesario el dictamen de los comités técnicos.

(Firmado electrónicamente: 25 de noviembre de 2024)

La directora general de Armonización Urbanística y Evaluación Ambiental

Maria Paz Andrade Barberá

