

Secció III. Altres disposicions i actes administratius

ADMINISTRACIÓ DE LA COMUNITAT AUTÒNOMA CONSELLERIA DE MEDI AMBIENT I TERRITORI

3864 *Acord del Ple de la Comissió de Medi Ambient de les Illes Balears sobre la reforma integral port de Fornells – fase 2, TM Es Mercadal (141A/2018)*

En relació amb l'assumpte de referència, i d'acord amb l'establert a l'article 41.3 de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental, es publica l'Acord del Ple de la CMAIB, en sessió de 3 de març de 2020, sense perjudici de la posterior aprovació de l'acta,

DECLARACIÓ D'IMPACTE AMBIENTAL

Tramitació

Atès que es va rebre l'expedient en data 27/05/19, el projecte es tramita per procediment d'impacte d'acord amb la llei estatal 21/2013 d'Avaluació d'Impacte Ambiental i la Llei 12/2016, de 17 d'agost, d'avaluació ambiental de les Illes Balears. El projecte està inclòs a l'annex I, en diferents grups:

- Grup 7. Projectes d'infraestructures, punt 5. Ports comercials, pesquers o esportius, o la seva ampliació quan augmenti la superfície de la làmina d'aigua ocupada.
- Grup 10. Projectes en espais naturals protegits: Els projectes següents, quan es desenvolupen en espais naturals protegits o espais protegits Xarxa Natura 2000, d'acord amb la Llei 42/2007 i la Llei 5/2005, en zones humides incloses en la llista del Conveni de Ramsar i en zones especialment protegides d'importància per a la Mediterrània (ZEPIM) del Conveni per a la protecció del medi marí i de la regió costanera de la Mediterrània: Punt 3. Dragatges marins.

Per tant és necessària una Avaluació d'Impacte Ambiental Ordinària i ha de seguir la tramitació ambiental establerta al títol II, capítol II, secció 1ª de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental.

Informació del projecte: objecte, ubicació i descripció

Les obres estan encaminades a la millora de l'operativitat del port i a l'optimització de l'ús de terrenys portuaris i làmina d'aigua. Es preveu una reforma integral del Port per solucionar problemes estructurals importants (soscavacions, descalçaments, etc) que pateixen molls, paviments, xarxes de serveis etc., que implica ampliacions i reparacions de dics, molls, pantalans, ferm, edificis i demés infraestructures, tant a la part terrestre com marina. A més es preveu la instal·lació de 77 nous punts d'amarrament. Les actuacions principals són:

- 1.Reparació i ampliació del dic existent
- 2.Demolició i construcció d'un moll i reparacions d'altres
- 3.Construcció del moll de benzinera amb planta rectangular. Dipòsit de benzinera enterrat.
- 4.Trasllat del pantalà A. Prolongació i desplaçament del pantalà B
- 5.Zona d'amarrament d'auxiliars
- 6.Dragats
- 7.Ampliació zona de varada i reparació de rampa
- 8.Instal·lació de nous pantalans per augmentar punts d'amarrament
- 9.Nou edifici de serveis
- 10.Ordenació del trànsit de vehicles
- 11.Rotonda per tal de regular i ordenar els vehicles





12.Paviments

13.Zona pública en explanada per a esdeveniments

14.Zona de bany

15.Renovació de serveis de recollida de residus, aigua, llum, electricitat, sanejament i pluvials

Arran de l'informe del Servei de Planificació en relació al espai de Xarxa Natura, Port introdueix modificacions en el projecte, que també afecten al EIA. Aquestes modificacions, de forma resumida són:

1.Instal·lació de pantallà flotant amb pilots i fingers en tots els pantallans existents actualment al port i retirada dels tren de fondeig i dels morts o ancoratges actuals, cosa que elimina l'impacte per ocupació d'aquests. La instal·lació de fingers redueix el nombre d'amarraments disponibles, que passen dels 142 previst inicialment, a 77.

2.Reubicació de la flota del pantallà B, de manera que les embarcacions de major eslora s'ubiquin al lateral del canal d'accés a l'escar i les de menor eslora al lateral de la banda de terra. Amb això, el calat limitant del dragatge és el necessari pel canal, no per a les embarcacions de major eslora de pantallà B. Es redueix el dragatge a realitzar en aquesta zona en un total d'uns 480 m3. Això suposa una menor ocupació de el fons marí i per tant una menor afecció a superfície de Posidònia Oceànica.

3.Restrictió del dragatge en la zona de l'escull barrera de posidònia

Elements ambientals significatius de l'entorn del projecte

Diagnòstic territorial

Les obres es realitzen dintre de la zona portuària

Diagnòstic ambiental

La zona on es troba el Port de Fornells està afectada pel LIC ES5310035 Àrea marina del Nord de Menorca. Per aquesta raó és preceptiu l'informe de Xarxa Natura.

Resum del procés d'avaluació

Fase d'informació pública i de consultes

S'han realitzat dues Informacions Públiques, una primera que es va haver de repetir perquè l'anunci al BOIB no es va realitzar correctament i que faltava documentació essencial per poder informar.

En data 21 de juny de 2018, BOIB núm. 76 es va publicar la primera "Informació pública relativa a la tramitació ambiental ordinària del "Projecte bàsic de reforma integral del port de Fornells - Fase 2". Es varen rebre 4 al·legacions i, al projecte enviat per Ports IB, hi ha un informe de contestació a totes, tot i que no està signat.

Durant al IP han estat consultades les següents administracions:

1.D.G. d'Espais Naturals i Biodiversitat- Xarxa Natura 2000

2.Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente

3.Cultura, Patrimoni i Educació del Consell Insular de Menorca

4.D.G. de Pesca i Medi Marí

5.Demarcació de Costes a les Illes Balears

6.Consell Insular de Menorca

7.Associació Menorquina d'Empreses Nàutiques

8.Grup Balear d'Ornitologia i Defensa de la Naturalesa (GOB)

9.Associació Terraferida

10.Greenpeace

En relació a les consultes, la Llei 41/2010, de 29 de desembre, de protecció del medi marí, indica que l'autorització de qualsevol activitat que requereixi, bé l'execució d'obres o instal·lacions en les aigües marines, el seu llit o el seu subsòl, bé la col·locació o dipòsit de matèries sobre el fons marí, així com els abocaments regulats en el títol IV de la llei, ha de comptar amb l'informe favorable del Ministeri de Medi Ambient, i Medi Rural i Marí respecte de la compatibilitat de l'activitat o abocament amb l'estratègia marina corresponent. Ports Ib haurà de sol·licitar a l'administració competent la necessitat d'aquest informe.

-Informes del Servei de Planificació de la D.G. d'Espais Naturals i Biodiversitat- Xarxa Natura 2000. S'han informat 3 vegades:

- +El primer informe indica que no té suficient informació, demanant tota una sèrie de qüestions.
- +El segon informe indica que, amb la finalitat de que el projecte no posi en risc la integritat dels espais Xarxa Natura 2000 i que per tant pugui ser informat favorablement, s'han d'introduir una sèrie de modificacions als projecte.
- +Finalment el tercer informe conclou el següent:

“Per tot l'anterior i atès que:

1. Segons la Llei 42/2007, els òrgans competents no podran manifestar la seva conformitat amb l'execució del projecte si abans no s'han assegurat que no causarà perjudici a la integritat del lloc en qüestió.
2. D'acord amb la jurisprudència europea a l'hora d'avaluar si un projecte pot causar perjudici a la integritat d'un LIC, s'ha de tenir en compte no només la pèrdua de superfície d'hàbitats derivada del projecte en qüestió sinó també totes les pèrdues acumulades i produïdes per altres projectes des de la declaració del LIC.
3. L'eliminació dels 41 punts d'amarrament dels pantalans F i G, el canvi de tipologia de tots els pantalans existents, la delimitació i prohibició de navegació per damunt de l'escull barrera, l'establiment de canals de navegació, juntament amb les mesures compensatòries proposades pels promotors, més les addicionals que es proposen en aquest informe poden compensar, en gran part, les pèrdues de superfície de fanerògames marines que es produiran directament com a conseqüència de l'allargament del dic, del dragat interior i de l'ampliació de la rampa de varada, així com també podran compensar aquelles pèrdues indirectes derivades també de l'allargament del dic (per canvis en la agitació de les aigües) o les derivades de l'increment de la pressió nàutica en tot el LIC en qüestió i el LIC Punta Redona – Arenal d'en Castell.
4. La nova proposta de Ports IB no preveu reduir la capacitat dels pantalans A i B i per tant no té sentit actuar sobre els pantalans D i E i l'única actuació que s'ha de fer en relació amb aquests pantalans és corregir l'impacte indirecte delimitant el canal d'entrada i sortida tal com es proposa al plànol 7 de l'informe de contestació de desembre de 2019.
5. El mapa de dragats modificat continua mostrant el dragat d'una part molt important de l'escull barrera de posidònia, que és de vital importància per a la retenció del sediment arenós existent a la zona de bany que queda a redossa de l'escull.
6. Com a resultat del projecte, l'increment d'embarcacions susceptibles de transitar per l'àmbit dels dos LIC més afectats serà finalment de 74, sembla adequat doncs establir que el nombre de boies mínim que Ports IB ha de finançar a l'àmbit dels dos LIC sigui també de 74.
7. Per tal que les mesures compensatòries proposades per Ports IB tinguin l'efecte desitjat i siguin exitoses cal executar-les seguint alguns criteris.
8. Cal establir mecanismes adequats per tal de garantir que totes les mesures proposades, tant les correctores com les compensatòries, s'acabaran executant.
9. El Decret 25/2018 sobre la conservació de la Posidonia oceanica a les Illes Balears estableix que quan en el domini públic portuari hi hagi praderies de posidònia, com és el cas, l'administració portuària ha d'incorporar en els propis plans d'ús i gestió, en el termini de dos anys, un pla de conservació de la posidònia, o bé mesures de compensació, les quals seran informades per la conselleria competent en matèria de medi ambient.
10. Les mesures d'instal·lar nous camps de boies en zones conflictives (veure llistat de zones punt 11 de les consideracions tècniques) i de complementar el camp existent a la badia de Fornells (instal·lant boies a les cales del llevant de la badia i al costat nord del dic) es consideren insuficients per pal·liar l'impacte de 12,5 m²/any d'afectació estimada a fanerògames per mor de l'increment de la pressió nàutica, i per tant es considera que cal afegir com a mesura compensatòria/ preventiva el finançament d'una embarcació de vigilància de fondejos a l'àmbit dels dos LIC afectats.



11. Tot i que no s'ha atès el suggeriment de eliminar l'allargament previst en el pantalà B i tot i que certament aquest allargament no és massa adequat des del punt de vista ambiental, sembla que existeix espai suficient per inserir la majoria de pilones fora de l'escull o del rizoma mort de posidònia, fet que juntament amb el canvi de sistema d'amarrament de morts a fingers pot compensar l'impacte de l'allargament.

12. El trasllat previst de 6 m cap a l'oest del pantalà A podria fer que algunes pilones de subjecció d'aquest pantalà afectin alguna part de l'escull o de les mates de posidònia existents en aquest punt.

13. El pantalà H té una petita part que es localitza damunt mata morta de posidònia.

14. Si s'incorporen en el projecte i a l'EIA totes les modificacions proposades a l'informe de contestació elaborat per Ports IB el desembre de 2019, i s'acaben executant totes les mesures correctores i compensatòries que s'hi recullen més les addicionals que s'estableixen en aquest informe, s'haurà produït una millora substancial, des del punt de vista ambiental, del projecte, que permetrà garantir, en base als criteris de la guia metodològica d'avaluació de l'impacte ambiental en Xarxa Natura 2000 de gener de 2019 publicada pel MITECO, que els impactes derivats del projecte de reforma integral del Port de Fornells fase II no causaran un perjudici a la integritat de LIC ES5310035 Àrea Marina del Nord de Menorca ni a la integritat del LIC ES5310070 Punta redona Arenal d'en Castell.

s'informa favorablement el projecte de reforma integral del Port de Fornells - Fase 2, a l'àmbit del LIC ES5310035 Àrea marina del Nord de Menorca, sempre que les millores ambientals proposades per Ports IB a l'informe de Contestació de desembre de 2019 siguin incorporades al Projecte tècnic i a l'Estudi d'Impacte ambiental i sempre que es compleixin els següents condicionants:

1.El nombre de boies ecològiques mínim que PORTS IB ha de finançar, creant nous camps de boies fora de la badia de Fornells i completant l'existent a Fornells, ha d'ésser de 77. Per això, s'haurà de presentar un estudi de capacitat de càrrega de les següents cales, que determini el nombre de boies que s'ha d'instal·lar a cada una d'elles: Cala en Tusqueta, Arenal d'en Castell, Cala Pudent i Cala Rotja. El projecte per a la seva instal·lació haurà de passar la tramitació ambiental que pertorqui.

2.Ports IB ha finançar, mitjançant el fons posidònia, o mitjançant la via que estimi més adequada, un vigilant de fondejos que vigili, diàriament durant l'estiu, tot el LIC Àrea Marina del Nord de Menorca i tot el LIC Punta Redona Arenal d'en Castell.

3.No es pot dragar, sota cap circumstància, a la part delimitada en vermell del plànol 1 de l'annex cartogràfic d'aquest informe.

4.Sempre que sigui possible, s'ha d'evitar dragar la mata morta de posidònia o escull de la zona delimitada en verd del plànol 1 de l'annex cartogràfic d'aquest informe. El dragat de rizoma o mates, tant vives com mortes de posidònia d'aquesta zona només es podrà fer en el cas de que no hi hagi alternativa possible i en base a un informe motivat, que haurà de remetre's prèviament a la direcció general d'Espais Naturals i Biodiversitat.

5.No es permet actuar sobre els pantalans D i E, llevat de la delimitació del canal d'accés.

6.Tots els pantalans s'han de desinstal·lar durant l'hivern.

7.Per tal que les mesures correctores i compensatòries tinguin l'efecte desitjat, i que per tant siguin exitoses, cal tenir en compte alguns aspectes que es detallen a continuació:

-Tal com estableix el Decret 25/2018, de 27 de juliol, de conservació de la posidònia, el gestor dels nous camps de boies ha de ser una administració pública i ha de prevaler el criteri d'interès de servei públic i de conservació de l'espècie sobre l'econòmic.

-S'ha d'establir un reglament d'ús per a les boies que s'instal·lin a les cales del llevant de la badia el qual ha d'establir: un temps màxim de permanència a la boia; la gratuïtat o, en tot cas, un preu màxim equivalent al cost del servei i diferent en funció de l'eslora; i el sistema de reserves. Aquest reglament ha d'estar adreçat a l'estada diürna (matí, capvespre o dia sencer) i no a la pernòcta com en el cas de les boies que s'han de reinstal·lar a la zona arenosa del costat nord del dic.

-La zona de fondeig permès que s'ha de delimitar a la part central de la badia s'ha de traslladar a les cartes nàutiques. Ports IB s'ha de responsabilitzar, una volta delimitada aquesta zona, de donar trasllat de la nova ordenació de la badia a l'organisme oficial gestor de les cartes nàutiques.

-Abans d'instal·lar les boies que delimitin la zona de fondeig permès s'ha de comprovar que realment no hi ha fanerògames marines en tot aquest espai tal com mostra la cartografia existent.

8.Per tal de garantir que aquestes mesures correctores i compensatòries s'executen cal que l'acord de la CMAIB estableixi la prohibició de amarrar embarcacions al nou pantalà L fins que no s'hagin aportat les següents proves documentals que acreditin l'inici de les mesures compensatòries i l'execució de les mesures preventives i correctores:

-Fotografies submarines de l'entorn dels pantalans A i B que demostrin que no s'ha dragat la zona vermella de l'escull de posidònia delimitada al plànol 1 de l'annex cartogràfic, així com un mapa amb les noves cotes batimètriques resultants del dragat.





- Fotografies dels pantalans F y G on es demostrí que s'han eliminat els fíngers, les cornamuses i/o les anelles dels 41 llocs d'amarrament que s'han d'eliminar.
- Fotografies de les balisses instal·lades que delimiten la zona de navegació prohibida, els canals d'entrada i sortida, i la zona de fondeig permès del centre de la badia.
- Copia de l'anunci de licitació de les obres corresponents a la instal·lació del o dels camps de boies ecològiques de fora de la badia de Fornells.
- Fotografia de les boies ja instal·lades a les cales del llevant de la badia i del costat nord del dic.
- Copia de l'anunci de licitació del contracte de servei o, si escau, del conveni signat, o de qualsevol altre forma d'acord vàlida, per a l'execució de la restauració de 5119,92 m² de Posidònia oceànica i Cymodocea nodosa (aquesta actuació ha de dur associat un seguiment de les praderies de tota la zona portuària, especialment de la zona restaurada seguint els criteris de l'acord del Comitè de Xarxa Natura de 27 de maig de 2008).
- Copia del fulletó de bones pràctiques.

9. Les pilones que han de subjectar els pantalans A, B i H s'han d'inserir evitant afectar a l'escull o a les mates de posidònia, tal com es proposa als mapes 2 i 3 de l'annex cartogràfic.

-Informe, de data 12/7/18, del TAE del Servei de Patrimoni Històric del Consell de Menorca que recomana informar favorablement el projecte amb les prescripcions següents:

1. El projecte executiu s'haurà d'autoritzar pel departament de Cultura del Consell Insular de Menorca abans de l'atorgament de la llicència municipal, en compliment de l'article 37,1 de la Llei 12/1998 del patrimoni històric de les Illes Balears.

2. El projecte executiu preveurà les intervencions arqueològiques esmentades en aquest informe que s'hauran de realitzar abans de l'inici de les obres

En relació a aquest informe, el document contesta el següent:

“En el Port de Fornells existe un yacimiento arqueológico submarino descrito en la carta arqueológica submarina de Menorca declarado Bien de Interés Cultural BIC (Código del CIME 07037-55-001291-FLL-01) mediante la disposición adicional primera de la Ley 16/1985 del patrimonio histórico español. Asimismo, están catalogados 10 yacimientos que incluyen embarcaciones aún no localizadas y dos yacimientos submarinos en el entorno de Illa de Ses Sargantanes. El BIC ocupa toda la extensión del puerto y no está delimitado por tanto, durante la ejecución del proyecto, debe preverse la posibilidad de encontrar restos arqueológicos. Las acciones de proyecto capaces de producir impacto sobre el factor histórico-patrimonial, son los trabajos marítimos descritos en el EIA como es el dragado para mejora de calados, las operaciones de excavación localizada para la cimentación de las estructuras portuarias, el relleno del material granular de escollera para la ampliación del dique y el varadero. Asimismo se consideran la parte sumergida de las obras civiles en la construcción de muelles, el nuevo martillo del dique de abrigo, zona de baño con escalones al mar, nuevo varadero para embarcaciones de recreo y los anclajes ecológicos para fondeo de pantalanes.

Fase ejecución: Si bien en las inspecciones submarinas realizadas y en los trabajos de campo realizados para la caracterización bionómica de los fondos marinos del área de proyecto no se ha detectado restos arqueológicos, no puede descartarse que las acciones de dragado y excavación de cimentaciones de las estructuras no descubra la aparición de éstos e incluso la destrucción de algunos restos. Con la ejecución del proyecto, el aumento de puntos de amarre aumenta y cabe esperar que el número de embarcaciones fondeadas, principalmente aquellas que buscan abrigo, disminuya si bien no pueda eliminarse completamente.

Tal como se indica en el EIA, La caracterización y evaluación de los impactos producidos por el proyecto se realiza en base a una metodología de análisis fundamentalmente cualitativa, y en menor medida cuantitativa, que tiene en cuenta tanto la importancia del impacto y su valor, como las características del impacto y sus acciones derivadas. El ámbito de estudio es la zona de territorio afectada por todos los factores considerados y queda delimitada por los límites geográficos definidos en la descripción del medio físico y del medio socioeconómico. Para ello se realiza una serie de listados, de factores impactados y de acciones impactantes lo más amplia posible, para posteriormente insertar en una matriz de acción-efecto en la que se consideran las acciones realmente significativas del proyecto. Una vez realizada esta identificación, se configura la matriz citada, mediante consultas y análisis entre los redactores del presente trabajo. Con ello se da una primera valoración cualitativa de los impactos identificados, para proceder a posteriori al estudio de medidas correctoras, que mitiguen o palien los posibles efectos nocivos del proyecto sobre el medio.

S'adjunta una matriu d'impacte que no està omplerta i diuen que es calculen els impactes, però no els indiquen. Finalment informen que l'impacte és negatiu i moderat.

Así pues deberán tomarse medidas preventivas, correctoras y minimizadoras a fin de asegurar la no afectación sobre este factor.





Medidas Preventivas

1. Previo a la ejecución de obra debe realizarse una inspección por parte de un arqueólogo profesional de toda el área de proyecto a fin de asegurar la presencia de restos.
2. En caso de detección del yacimiento, debe plantearse un proyecto de estudio del mismo mediante la ejecución de sondeos arqueológicos manuales para la evaluación del estado del mismo. Este plan deberá validarse por el Departament de Cultura i Patrimoni del Consell Insular de Menorca previo al otorgamiento de la licencia de obras.
3. Tras los trabajos previos de detección y valoración de los yacimientos o restos arqueológicos, deberá definirse el sistema de dragado a fin de asegurar la mejor metodología en la recuperación, asimismo, en este plan-protocolo de actuación deberá indicarse el tratamiento, clasificación de los restos y control arqueológico a realizar durante la ejecución de las obras.
4. Una vez llevada a término la intervención arqueológica, deberán presentarse los resultados al Servicio de Patrimonio Histórico a fin de evaluar el impacto sobre eventuales restos patrimoniales, emitir los informes preceptivos, y se plantearán, si cabe, aquellas modificaciones necesarias para garantizar su conservación.
5. Durante la totalidad de los trabajos marítimos permanecerá en obra un técnico con capacidad suficiente para valorar los restos arqueológicos que se detecten.

Medidas Correctoras

1. En el caso de recuperación de restos arqueológicos en el transcurso de las obras, se comprobará que el plan de trabajo redactado es el adecuado para los restos recuperados. En caso necesario, se revisará el protocolo de actuación en acuerdo con la administración competente en la materia.

2. Mientras se acuerde el nuevo protocolo de actuación, los trabajos con posible afectación sobre este factor se paralizarán hasta nueva orden.

-Informe, de data 19/7/18, del Servei de Recursos Marins de la Direcció de Pesca i Medi Marí que recomana informar DESFAVORABLEMENT el projecte en vista de les afectacions als hàbitats de la Badia de Fornells, i Les previsibles afectacions a la pesca, ja que:

1. No s'analitzen els efectes de l'augment de la freqüentació provocada per la major oferta d'amarraments sobre els hàbitats marins de la Badia de Fornells i, per tant, sobre la pesca professional.
2. Tampoc no s'analitza amb prou detall la previsible eutrofització provocada pel dragat, amb l'increment del risc de blooms d'algues tòxiques i altres efectes indesitjats. Les mesures preventives que es descriuen per les operacions de dragat i el tractament dels materials de dragat són poc detallades i semblen insuficients per evitar que aquests contaminants acabin finalment a les aigües de la Badia.

En relació a aquest informe, l'estudi nou de la empresa d'obra presenta els impactes en fase de construcció i d'explotació que no s'havien descrit al EIA anterior, qualificant l'impacte com a compatible. Es proposa una sèrie de mesures:

*Serán de aplicación las mismas medidas moderadoras especificadas para los impactos de modificación de la calidad del agua marina y de los sedimentos. Para minimizar la afectación sobre los recursos pesqueros se tomará especial atención a la generación de blooms de algas tóxicas o alteraciones en las concentraciones de nutrientes.

*Se consensuará un calendario de actuaciones con la cofradía de pescadores de Fornells y todos aquellos actores del sector pesquero implicados para minimizar las afectaciones sobre los recursos pesqueros y sobre esta actividad debido a las actuaciones del proyecto.

*La dirección de obra deberá intentar realizar las obras preferiblemente en la época con menor interacción con la explotación de los recursos de la bahía (preferentemente fuera de los meses de invierno).

-Informe, de data 13/7/18, del Consell de Menorca que emet informe favorable amb les condicions següents, que hauran de complir-se abans de l'atorgament de la llicència:

1. Les obres proposades entre les fites 970 i 973b (tram provisional del DPMT segons el plànol de la Demarcació de Costes 2007), destinades a crear una zona d'aparcament per a remolcs d'embarcacions, afecten a terrenys qualificats com a sistema Local de Jardins Públics, (clau V de l'àmbit de l'UA FOR 6) pel planejament vigent.

2. Pendent de l'aprovació definitiva del DPMT entre les fites 971 i 973b actualment en tramitació, caldrà justificar l'afectació de les actuacions proposades en aquest àmbit i la seva viabilitat tenint en compte que, de conformitat a l'article 60 de la LUIB, "La modificació de



figures del planejament urbanístic que tenguin per objecte alterar la zonificació o l'ús urbanístic dels espais lliures o de les zones verdes considerats pel planejament urbanístic com a sistemes urbanístics generals o locals, ha de garantir el manteniment de la superfície i de la funcionalitat dels sistemes objecte de la modificació, amb referència al nucli d'assentament afectat”

En relació a aquest informe, s'indica el següent:

Según el plano de Demarcación de Costas en Illes Balears de fecha 28 de julio de 2016 DESLINDE DE LOS BIENES DE DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO-TERRESTRE DEL T.M. DE ES MERCADAL Hoja 72/141 facilitado por Ports IB, las obras propuestas entre los mojones 970 y 973b, se encuentran en el espacio traspasado a la Comunidad Autónoma según el Real Decreto 480/85 de 20 de febrero.

Así mismo, Ports IB ha facilitado la Notificación de la aprobación por O.M. de fecha 19 de febrero de 2018, de deslinde de los Bienes de DPMT de algunos tramos de costa entre los que los vértices 971 y 973b de Fornells, a los que se refiere el proyecto. En dicha notificación, se indica que, con fecha de 19 de febrero de 2018 la administración competente ha resuelto prestar conformidad a los planos hojas 70 y 72 de fecha 28 de julio de 2016, de deslinde aprobado por O.M. de febrero de 2009.

-Informe, de data 16/8/18, del Servei de Costes i Litoral informa el següent:

1.El projecte haurà de contemplar les mesures correctores o atenuants dels eventuais impactes derivats del desenvolupament de les obres, que poguessin generar un augment de la terbolesa o alteració de les condicions de l'entorn marí dels voltants, en concret les activitats de dragatges, demolicions i excavacions, i l'ús per a farciments de materials granulars i esculleres d'aportació, o els reutilitzats procedents de la pròpia obra.

2.Es considera convenient habilitar un apartat específic al pressupost del projecte per a aquest concepte, així com establir una planificació de la instal·lació dels sistemes de contenció o correctors coordinada amb el procés d'obra previst.

3.En relació amb l'assenyalat en l'anterior punt 9, Ports IB ha de sol·licitar a la Direcció General d'Ordenació del Territori autorització d'abocament a la mar de la xarxa d'aigües pluvials prevista en el projecte, segons el procediment establert a la legislació de costes.

4.Pel que fa a la xarxa de captació i tractament d'aigües procedents del sector de l'esplanada - varadero, s'haurà d'acompanyar pla de contingència davant una eventual entrada en funcionament del sobreeixidor d'emergència del sistema, que en cap cas es pot fer servir per abocar l'aigua que surt del decantador i del separador d'hidrocarburs .

5.S'haurà d'obtenir autorització de l'organisme o entitat gestora de la xarxa general de sanejament a la qual es té previst abocar l'efluent tractat.

6.El projecte haurà de preveure els sistemes de captació i correcció dels efluentes amb potencial contingut contaminant, i la seva destinació, de manera que si es preveïés l'abocament a la dàrsena s'hauria de sol·licitar la pertinent autorització davant aquesta Direcció General.

En relació a aquest informe, s'indiquen tota una sèrie de mesures moderadores i correctores que s'hauran d'incorporar al PVA.

En data 21 de juny de 2018, BOIB núm. 76 es va publicar la primera "Informació pública relativa a la tramitació ambiental ordinària del "Projecte bàsic de reforma integral del port de Fornells - Fase 2". Es varen rebre 4 al·legacions i, al projecte enviat per Ports IB, hi ha un informe de contestació a totes, tot i que no està signat.

En data 7 de febrer de 2019, BOIB núm. 17 es va publicar la segona "Informació pública relativa a la tramitació ambiental ordinària del "Projecte bàsic de reforma integral del port de Fornells - Fase 2". Només es va fer la consulta a l'Ajuntament de Es Mercadal atès que durant la primera IP no es va realitzar correctament.

Es varen rebre diferents al·legacions al projecte.

MÉS per Menorca amb registre d'entrada núm. 1934 per la qual sol·licita no incloure en el projecte de reforma integral del port de Fornells (Fase II) cap nova edificació en superfície a la zona de domini públic Es Pla de Fornells. Ports IB dona resposta indicant que l'edifici proposat dona resposta a les necessitats de l'ús portuari tal i com s'indica o l'estudi d'alternatives, on se valoren les diferents propostes de disseny i ubicació.

L'ajuntament respon en data 5/3/19, on el batle indica que adjunta l'informe emès pels tècnics municipals, reiterant l'oposició municipal a que l'edifici projectat pugui allotjar serveis de cantina, bar o usos similars:

L'informe del enginyer analitza les diferents lleis portuàries i acaba indicant que « (...) Dicho lo anterior la controversia podría radicar en la implementación de un nuevo edificio de servicios -cantina, servicios y almacenes- en la explanada que se configura como espacio delimitado por el Paseo Marítimo, vial de acceso a la Pza de s'algaret, muelle sur y gasolinera, nuevo varadero y zona de baños. En general parecería razonable que su ubicación y emplazamiento viniera previamente avalado por un Plan de usos y Gestión del Puerto de Fornells que definiera

tanto una ordenación global como detallada de la bahía con sus respectivas zonas de equipamiento náutico, ocio, Infraestructura y servicios y que, además, tuviera en cuenta las previsiones urbanísticas del planeamiento municipal.

Con todo y como se ha indicado en el presente informe, todas las actuaciones que pudiera emprender el ente Ports Illes Balears en la zona de servicios del puerto no estarían sujetas a la normativa urbanística municipal de acuerdo con la Ley 612014 de Puertos Illes Balears en tanto que fueran consideradas obras públicas de interés general.”

En data 3/4/19 es rep notificació del Ple de l'Ajuntament des Mercadal de data 27/3/19, que indica: «Es dona compte de la següent moció del grup ENTESA de Es Mercadal i Fornells, la qual es va retre compte en la Comissió d'urbanisme i Obres celebrada en data 18 de febrer de 2019, i que es va dur pel seu debat en el ple extraordinari celebrat a petició d'aquest grup el passat 21 de febrer de 2019, si bé va quedar damunt la taula per ser tractada en el següent ple, el present de dia 27/03/2019:

(..) Per tot això, tal com preveu l'article 14 del Reglament Orgànic de l'Ajuntament des Mercadal, el Grup Municipal del l'Entesa des Mercadal i Fornells sol·licita la convocatòria del Plenari de l'Ajuntament des Mercadal en sessió extraordinària, i proposa per al seu debat i aprovació, si escau, el següent acord:

1. L'Ajuntament des Mercadal insta el Govern de les Illes Balears i l'ens Ports de les Illes Balears a no incloure en el projecte de reforma integral del Port de Fornells, Fase 2, cap nova edificació en superfície a la zona de domini públic Es Pla de Fornells.
2. L'Ajuntament des Mercadal farà arribar aquest acord al Govern de les Illes Balears i l'ens Ports de les Illes Balears dins el període d'alegacions establert a l'efecte

Passada a votació aquesta proposta amb l'esmena del PP la qual consisteix en esmenar el punt segon de la mateixa amb el següent text:

Que l'Ajuntament des Mercadal acorda instar i enviar pel conductes reglamentaris i urgent al Consell d'Administració al President, al Vicepresident i Director Gerent de Ports a que s'esmeni el projecte que està en tramitació administrativa i que s'incorpori l'acord de ple.

Modificacions de l'EIA i del projecte

Per tal de clarificar els documents i la tramitació realitzada, a continuació s'indiquen les diferents modificacions i aclariments realitzats a conseqüència dels diferents informes de les administracions rebudes.

Per una banda, en març de 2019 Ports va ampliar la informació de l'EIA presentant una d'addenda que analitzava els informes rebuts durant la fase d'IP i un nou document de valoració i caracterització d'impactes en el medi marí realitzat per una empresa diferent a la que ha redactat l'EIA. Aquests documents NO han estat exposats al públic, i van enviar-se al Servei de Planificació, però no al Servei de Pesca, que havia informat desfavorablement.

Per altra banda, arran de l'informe del servei de Planificació de data 23/9/19, Ports realitza una sèrie de modificacions al projecte, indicats a un Informe de Ports.

Segons l'article 38 de la llei 21/2013 d'avaluació ambiental si, fruit del tràmit d'informació pública i consultes, el promotor incorporés en el projecte o a l'EIA modificacions que suposin efectes ambientals significatius diferents dels previstos originalment s'haurà de dur a terme un nou tramit d'informació pública i consultes.

En relació a l'addenda presentades, Ports considera que es tracta d'informació addicional, però s'ha de tenir en compte que, tant a les contestacions als informes de les administracions com al nou document d'impactes sobre el medi marí, s'avaluen nous impactes o o es millora l'avaluació dels que hi havia i s'incorporen noves mesures que no estan contemplades al PVA presentat inicialment.

En relació a les modificacions arran de l'informe de XN2000, aquest diu que si s'incorporen en el projecte i a l'EIA totes les modificacions proposades a l'informe de contestació elaborat per Ports IB i s'acaben executant totes les mesures correctores i compensatòries proposades al document i a l'informe de XN200, s'haurà produït una millora substancial, des del punt de vista ambiental, del projecte. Es podria dir que les modificacions NO suposen efectes ambientals significatius diferents dels previstos originalment, sinó que seran menors als inicialment previstos.

Finalment, és important esmentar que les modificacions i inclusions de mesures realitzada arran dels informes rebuts, s'han lliurat en forma d'annexes o addendes. No s'ha presentat l'EIA ni el projecte modificat. Atesa la urgència de les obres, es troba que no és necessari que les modificacions es contemplin dintre del projecte i l'EIA per a aprovar la present DIA. S'haurà de redactar el projecte constructiu i l'EIA incloent totes les valoracions dels impactes i les noves mesures proposades tant als informes de les administracions com les addendes que incorpori un nou PVA complet. Abans de la licitació del projecte constructiu s'haurà d'enviar al Servei de Planificació al Medi Natural de la Direcció General d'Espais Naturals i Biodiversitat per a que comprovi que s'han incorporat les modificacions i mesures previstes.

Alternatives

El projecte presenta un annex omplert d'estudi d'alternatives, que parteix dels problemes existents i proposa alternatives per a diferents actuacions. L'EIA descriu breument cadascuna de les alternatives proposades i realitza una anàlisi de les diferents alternatives per a cada actuació.

De forma resumida, les actuacions que han tingut diferents alternatives són:

- Edifici de serveis
- Escar
- Distribució de flota
- Dic de llevant per a millora d'abric

L'elecció de les alternatives escollides s'ha basat en diferents aspectes com viabilitat tècnica, econòmica i ambiental.

Principals impactes de l'alternativa escollida i la seva correcció

Com ja s'ha comentat, es presenta un EIA i addendes posteriors on es realitza una descripció de el projecte i s'informa de totes les accions que poden produir impactes, en fase d'obres i de funcionament. Tant a les contestacions als informes de les administracions com al nou document d'impactes sobre el medi marí, s'avaluen nous impactes o es millora l'avaluació dels que hi havia i s'incorporen noves mesures.

Es presenta la metodologia de valoració d'impactes utilitzada en l'estudi i anàlisi dels impactes. S'indiquen els elements generadors d'impacte durant la fase d'obres (construcció de les infraestructures, operacions de dragatge, ocupació del medi marítim, mitjans terrestres i marítims) i en fase de funcionament (funcionament de les instal·lacions, tràfic marítim). Es realitza una identificació, valoració i tipificació dels impactes sobre la base dels atributs d'impactes establerts per la llei (intensitat, signe, persistència, incidència, etc.).

Es presenta la matriu d'impactes amb els elements generadors i els receptors d'impactes. S'annexa un estudi d'incidència paisatgística.

L'estudi conclou resumidament que el projecte:

1. suposarà una millora dels equipaments i infraestructures i permetrà oferir millors serveis a les embarcacions i millor gestió de residus d'embarcacions
2. l'impacte de el projecte és d'intensitat notable donada la seva localització en un espai natural protegit i els impactes generats sobre les comunitats protegides, en particular sobre *Cymodocea nodosa*.
3. l'impacte sobre les comunitats bentòniques s'ha considerat sever, a causa de l'eliminació directa de fons ocupats per *Cymodocea nodosa* durant la fase d'obres. L'impacte sobre la praderia de *Posidonia oceanica* es pot considerar mínim durant la fase d'obres si es tenen en compte les mesures moderadores proposades per a les possibles afectacions indirectes per alteració de la qualitat dels sediments i de l'aigua marina. L'impacte de la prolongació del dic és reduït i mostra zones més allunyades que no quedin afectades per l'excavació, de manera que es valora que l'impacte sobre comunitats bentòniques en fase de funcionament serà mínim.
4. Tot i que la valoració final dels impactes identificats és, per a la majoria, compatible, es comptarà amb les mesures moderadores i correctores exposades anteriorment per atenuar els possibles impactes sobre el medi
5. No s'han identificat impactes crítics, de manera que l'obra analitzada és viable des d'un punt de vista mediambiental si es consideren les mesures moderadores i correctores exposades.

Es presenten mesures moderadores i correctores, que s'han de complementar amb les proposades posteriorment. Es presenta un mínim PVA inicial que no contempla les mesures proposades al llarg de la tramitació, raó per la qual el projecte constructiu i l'EIA modificat haurà de contenir un detallat PVA amb totes les mesures proposades pels diferents informes i la present DIA.

En fase de funcionament es preveu com a mesura moderadora el seguiment de les praderies de *Cymodocea nodosa* localitzades al morro del dic i a llevant d'aquest per avaluar el grau d'excavació i l'àrea potencialment afectada per l'actuació. No té sentit avaluar si no s'indica que conseqüències tindrà ni es proposen mesures arran dels resultats obtinguts. Té més sentit fer una cartografia de seguiment de les fanerògames, cada 5 anys de tota la zona.

En relació al EIA, el document indica que els impactes sobre les comunitats són severos i d'intensitat notable, no obstant finalment els valora com a compatibles. Es troba que la valoració és una mica subjectiva i alguns impactes estan infravalorats. No obstant això, tenint en compte les modificacions i les mesures imposades pel Servei de Planificació i la present DIA, es millorarà la situació actual del port.

El document indica que "Hi ha la opció d'explorar mesures de caràcter compensatori per reparar l'eliminació de comunitats de fanerògames marines, en concret de *Cymodocea nodosa*. Aquestes mesures implicarien la repoblació de *Cymodocea nodosa* en una superfície igual a l'afectada en una zona pròxima a l'execució del projecte." En un EIA no es pot plantejar una mesura, sinó assegurar que s'haurà de fer i indicar on, quan i de quina manera.

En relació als impactes sobre les comunitats i les mesures a aplicar, s'estarà al que indica l'informe de Planificació, raó per la qual no es realitza aquí una anàlisi en profunditat d'aquestes.

Les fonts de contaminació durant el funcionament d'aquest tipus de ports són, principalment, el manteniment de les embarcacions que es realitzen a les esplanades de varada o escars, l'abocament d'aigües residuals o de sentina, els abocaments fortuïts de combustible des de la benzinera o els residus sòlids que s'aboquen a les aigües portuàries.

Els principals impactes durant la fase de construcció és el dragatge i totes les accions que posen en suspensió sediments amb diferents graus de contaminació, atès que produeixen el soterrament de les comunitats. D'aquesta manera el sediment enterra comunitats i el material contaminat es posa a disposició de la cadena tròfica.

Zones d'avarada

Es presenten dues zones de varada perquè d'aquesta manera resolen el problema de manca d'espai a l'estiu i milloren l'operativitat del port durant tot l'any, sobretot en temporada estival. Les dues zones previstes són la zona actual que es farà servir per a ús exclusiu industrial i una altra zona de varada d'embarcacions situat davant dels pantalans K i L, al sud de la badia, formada per rampa, aparcament per vehicles i remolcs i oficines.

A l'escar o «varadero» es generen el gruix de residus perillosos d'un port: olis usats, filtres bruts, envasos i absorbents contaminats, bateries, aerosols, plàstics, residus de rascat, pintures, antifouling (amb biocides i metalls pesants). A més, durant les neteges amb aigua a pressió dels cascos de les embarcacions, que es fan previ al manteniment i pintura, l'aigua surt a pressió i arrossega pintura, antifouling i tot tipus de material contaminant que, si no es recull, contamina aigua i sediments. Entre els contaminants orgànics més perillosos per l'ecosistema estan els biocides, utilitzats com a principi actiu a les pintures anti-incrustants que es fan servir per a protegir les embarcacions dels organismes que formen comunitats incrustants (fouling). A inicis de la dècada dels 60 es va començar a utilitzar unes pintures basades en compostos orgànics d'estany com TBT (Tributilestany) o TPT (Trifenilestany) que varen tenir molt d'èxit perquè tenien una durabilitat àmpliament superior a les anteriors. Posteriorment, als anys 80 van sorgir problemes ambientals relacionats amb la seva toxicitat, fet que va portar a la «International Maritime Organization» a proposar la seva prohibició mundial al 2003, que entrar en vigència a partir de desembre de 2008. Els residus precipiten directament a les aigües del Port o son arrossegats per l'aigua de neteges o de pluja, sedimenten al fons marí i s'incorporen a diferents organismes marins: es bioacumulen i biomagnifiquen: des dels invertebrats pugen per la cadena tròfica, arribant a acumular-se en peixos, aus i homes.

A més, les aigües residuals que es produeixen a la zona de la benzinera, ja sigui per la pluja o per petits vessaments en la zona de subministrament, també són font de contaminació.

Per això es indispensable comptar, a la superfície d'esplanada de l'escar i a la benzinera, de reixes i un sistema canaletes que condueixen l'aigua als decantadors i al separador d'hidrocarburs abans d'abocar-la a les aigües interiors del Port o a la xarxa municipal. Aquests abocaments necessiten l'autorització de l'administració competent.

L'abocament a les aigües del Port necessita autorització del Servei de Costes i Litoral, tal com indiquen al seu informe. Implica la redacció d'un projecte que informi del punt d'abocament informar del punt d'abocament de les aigües de l'escar i si hi ha un tractament previ de l'aigua, realitzar un estudi inicial de la qualitat de les aigües del port i un pla de vigilància i control on s'indica les analítiques a realitzar. També s'ha d'informar si existeixen fonts de contaminació com conduccions d'abocament d'aigües residuals dintre del Port.

S'ha realitzat una consulta en relació amb la gestió de les aigües de l'escar que s'ha portat a terme durant aquests anys. Ports ha indicat que hi han unes reixes que connecten amb la xarxa de sanejament i que, prèviament, fan passar l'aigua per decantador i separador d'hidrocarburs, però no s'aporta documentació ni plànols del sistema de decantació, del separador d'hidrocarburs, de les bombes o dels pous existents. Informen que compleixen amb els paràmetres que marca l'ajuntament per a aigües industrials. No ho poden evidenciar documentalment perquè no tenen autorització municipal, encara que diuen que l'ajuntament està assabentat. No s'aporta analítiques, registres de neteja o registres de l'empresa gestora dels residus.

A més, es pot veure al plànol que la zona de varada té una pendent cap a la mar i és molt probable que l'aigua de l'escar baixi de forma habitual per la rampa. A més, el propi estudi indica que la xarxa de sanejament municipal sofreix de nombrosos problemes d'embussos en el passeig marítim a causa del poc pendent existent. La canonada existent és de formigó i té de fugides i filtracions. Per tant, és molt probable que els sediments de la zona estiguin contaminats.

Atesa la naturalesa dels fons i la existència i importància de les comunitats es troba necessari que, durant les operacions de construcció i demolició, el nucli actiu de l'obra estigui envoltat per cortines anti-terbolesa per controlar la dispersió de fins. Al projecte constructiu s'haurà d'explicar les fases de demolició i construcció, indicant com i de quina manera es preveu utilitzar les cortines, a més de les seves dimensions. La cortina haurà d'estar valorada al pressupost.

En els plànols aportats no es pot veure clarament el sistema de reixes, canaletes, decantadors i separadors d'hidrocarburs.

En ambdues zones de varador s'haurà de disposar de sistema de reixes, decantadors i sistemes de recollida d'hidrocarburs. Al projecte constructiu s'hauran d'incloure plànols en planta del sistema de reixes i canaletes i plànols en perfil i esquema del funcionament del decantador i separador d'hidrocarburs. No es podran realitzar reparacions de vaixells o neteges amb aigua a pressió fora de les zones habilitades. Es realitzaran fulletons i cartells explicant aquestes mesures.

A més, es una pràctica habitual fer manteniments de les embarcacions a la zona d'amarrament, cosa que genera impactes directes en funció del tipus de manteniment i de la utilització de substàncies contaminants. Amb tot, es considera indispensable evitar realitzar operacions de neteja a pressió i de manteniment de certa entitat i amb productes contaminants, en llocs diferents del taller o zona habilitada al varador. Com que això depèn molt dels treballadors i usuaris, s'hauran de fer fulletons explicatius indicant les zones habilitades i les conseqüències ambientals de no utilitzar-les. S'haurà de promoure la formació i sensibilització activa de totes les persones implicades en l'activitat del Port, tant treballadors com usuaris, perquè s'utilitzin i apliquin tots els elements de el sistema de gestió ambiental, disminuint al màxim els impactes associats a aquestes activitats.

Dragatges

Com s'ha comentat abans, els dragatges són una font de contaminació elevada per resuspenso de material.

S'han realitzat analítiques del sediment en 6 estacions, i els sediments superficials de l'estació FOR-S-02 presenten concentracions d'un metall pesat, el coure. No es presenten els resultats del laboratori.

El volum previst al projecte és d'uns 4.140 m³. A l'annex 13 Gestió de residus s'indica que " s'analitzarà el material dragatge per a la seva possible utilització com a material d'ompliment de les pròpies obres de molls, es plantejarà la seva gestió mitjançant el transport a pedrera autoritzada, s'abocarà en un punt habilitat o a abocador. També es planteja la possibilitat d'utilització del material de dragatge per regeneració de platges a l'interior de la badia de Fornells o bé, transportar-directament a abocador. .

En primer lloc, no es poden proposar alternatives sense haver-les avaluat prèviament. La gestió dels residus ha d'estar totalment concretada abans de l'aprovació del projecte, caracteritzant molt bé el material per poder gestionar-lo de forma correcta. Si es vol dipositar el material en pedreres, s'haurà de fer consulta prèviament al Servei de Mines i al Servei de Residus. Per la qüestió de dipositar-los en terra i assecar-los s'ha de tenir en compte els lixiviat poden estar contaminats i s'han de tractar.

En relació a les característiques dels materials, els sediments procedents de les obres de dragatge portuari són habitualment sediments argilencs, amb molta capacitat d'adsorbir contaminants, i amb una resistència molt baixa, raó per la qual no sempre asseguren l'estabilitat necessària per a ser utilitzats en obres públiques.

També s'ha de tenir en compte si existeixen fonts de contaminació del sistema de sanejament o d'abocaments no controlats, del sistema de clavegueram, col·lector o altre contaminació difusa atès que contamina l'aigua i sediments.

Com s'ha comentat, atès que la zona de varada té una pendent cap a la mar i que la xarxa de sanejament municipal existent sofreix de nombrosos problemes d'embussos a causa del poc pendent existent, es molt probable que s'hagin produït abocaments a la mar d'aigües de la zona de varada. A més, es una pràctica habitual fer manteniments de les embarcacions a la zona d'amarrament, cosa que genera impactes directes en funció del tipus de manteniment i de la utilització de substàncies contaminants. Amb tot, es molt probable que els sediments de la zona tinguin diferents graus de contaminació, raó per la qual es es troba que s'han realitzat poques analítiques i que les estacions no caracteritzen completament la zona de dragatge.

Amb tot, s'haurà de caracteritzar més àmpliament la zona de dragatge i avaluar molt bé diferents alternatives de gestió dels sediments, concretant quina serà la millor gestió dels dragatges en funció de la seva naturalesa i contaminació. Es recomana l'aplicació de les "Directrices para la caracterización del material dragado y su reubicación en aguas del dominio público marítimo-terrestre".

Abans de realitzar les obres de dragatge s'haurà de tenir l'autorització de recollida de residus pel gestor o l'administració pertinent.

Pel que fa als dragatges de manteniment, si en un futur fos necessari un dragatge, s'haurà de consultar prèviament la necessitat d'un informe favorable de el Servei de Planificació.

Retirada dels trens de fondejos

Es retirarà el tren de fondeig existent de morts de formigó per als pantalans i es procedirà a la substitució dels mòduls de pantalà actuals per nous mòduls amb sistema de pilots i fingers. En relació a la retirada de morts, s'haurà de preveure quina serà la seva gestió.

Repercussions ambientals dels fondejos a la badia

Les condicions geomètriques i d'abric, entre d'altres, propicien que es produeixin fondejos incontrolats, que no tenen d'ordenació, regulació o autorització administrativa i que, a causa del creixent nombre i pressió sobre el medi, comporta una degradació d'aquest cada vegada major.

Com s'ha comentat, amb les modificacions i les mesures proposades pel Servei de Planificació es millorarà la situació actual. Però, tot i l'execució del projecte modificat i l'adopció de les mesures proposades, si no realitza un control actiu de la zona durant temporada alta, és probable que es segueixi fondejant de manera irregular. Per això és tan important un control i seguiment de la zona, tant en forma de vigilància presencial com a través de l'edició de fullets i guies gratuïtes en format paper i digital, indicant com i on fondejar i les raons per les quals es porta el control tan exhaustiu. A més s'haurà d'indicar en les cartes nàutiques.

No s'està d'acord amb el document quan indica que oferir més amarratges evitarà o disminuirà l'abocament d'aigües de sentines o que minvarà la pressió de fondejos incontrolats en aquesta zona. De forma general aquest problema no se soluciona incrementant el nombre d'amarratges atès que de ben segur, altres vaixells ocuparan el seu lloc. A més, s'hauria de diferenciar les embarcacions locals de particulars, que es probable que fondegin a d'altres zones, de les embarcacions de o per a turistes, que són les que fondegen més habitualment a la badia.

Amb tot, s'insta a les administracions a cercar fórmules de gestió que vagin més enllà d'incrementar les ofertes d'amarratges, com ara crear zones de limitació o prohibició de fondeig és zones especialment vulnerables com aquesta on estigui vigilat i sancionat el fondeig fora de les zones habilitades.

Benzinera

Es planteja nou moll per a la benzinera per resoldre els problemes de descalçaments i sots, i es projecta en planta de forma rectangular per millorar operativitat d'aquest moll a l'augmentar la longitud útil de les seves alineacions per al servei de repostatge de combustible i possible zona d'espera. A més, com el dipòsit de la benzinera existent està en superfície i genera impacte visual negatiu en aquesta zona, es planteja desmuntar-lo i soterrar aquest dipòsit de combustible col·locant a l'interior de recinte de l'escar del port.

Hi ha la possibilitat d'un abocament accidental de la benzinera durant l'ompliment dels dipòsits enterrats, per trencament de mànegues, per abocaments directes de producte des dels sortidors a la mar durant el repostatge de les embarcacions, etc.

Qualsevol tipus d'abocament representa un impacte molt negatiu, l'afecció del qual varia en funció de l'extensió, intensitat de l'abocament i l'afecció a la zona protegida.

Per tant, el Port ha de redactar i aprovar un pla de contingències, un Pla d'Autoprotecció que s'ha de registrar al Registre de Plans d'emergències de la Direcció General d'Emergències de la CAIB.

En relació a això es recomana encaridament la lectura i aplicació de la ROM 5.1 Qualitat de les aigües portuàries, que es planteja com un instrument de gestió per a compatibilitzar l'activitat portuària amb la qualitat dels sistemes aquàtics afectats per aquesta activitat. Té l'objectiu principal de desenvolupar un sistema intern d'avaluació de la qualitat, adequat a les peculiaritats de cada sistema portuari, disposar d'informació pròpia sobre els riscos i els impactes ambientals en les aigües portuàries i contribuir a la sostenibilitat de les activitats dutes a terme en les zones portuàries. Atesa la especial zona es considera molt important realitzar les activitats i estudis proposats a aquesta ROM.

De forma general s'han de contemplar les següents mesures:

1.El port ha de disposar un sistema de contenció de fàcil desplegament en cas que es produeixi un abocament accidental. Es disposarà de barreres anti-contaminació desmuntables per evitar la sortida o impedir l'entrada d'abocaments en cas d'abocaments accidentals i per facilitar la neteja del port.

2.Instal·lar sistemes anti-retorn en la conducció entre el dipòsit de carburant i el sortidor per evitar abocaments en cas de fuga.Els sistemes antiretorn hauran d'estar instal·lats molt propers entre si perquè si es produís algun abocament es vessi el mínim possible

3.Realitzar periòdicament totes les revisions i manteniment de benzinera, dipòsits i conduccions

4.Emprar únicament personal qualificat, amb formació tècnica i mediambiental i que sempre hi hagi algú al port un d'ells que sàpiga utilitzar tots els sistemes de contenció.

5. Els sistemes de contenció han de ser suficients en nombre i longitud (ample de canal) de manera que en el cas d'un abocament, aquest pugui contenir completament. Haurà de preveure' al pressupost.

6. Es recomana compartir i informar al Servei de Planificació perquè es puguin unir esforços i es treballi de forma coordinada en cas d'accident. S'haurien de plantejar simulacres de forma regular.

Impactes de les obres

Es tracta d'una remodelació que implica obres d'una gran entitat, raó per la qual es molt important planificar i controlar acuradament totes les fases de la obra, tenint especial cura amb els impactes que pugui ocasionar sobre el medi ambient i sobre la població, aplicant mesures que minimitzin els impactes de pols, soroll, etc

Es relació als residus, es presenta la localització i el centre escollit per a la gestió, la tipologia de residus previstos, estimació, etc.

En relació al plànols de gestió mediambiental, no s'ha pogut trobar les papereres. S'hauran d'instal·lar un bon nombre de contenidors i papereres, de manera que es fomenti i faciliti al màxim la seva utilització. La zona de gestió de residus perillosos haurà d'estar molt ben senyalitzada.

Es presenta un annex de planificació de les obres on s'estableix un termini aproximat d'execució de 294 dies laborables, que suposen uns 19 mesos des de l'inici de les obres, incloent les temporades d'estiu que es paralitzen les obres i les festivitats.

El PVA modificat de contenir moltes mesures durant les obres, incidint, com a mínim, en els següents aspectes:

- Planificació de les obres per a minimitzar les molèsties: anàlisi i planificació del la millor localització dels accessos a l'obra, realització de les obres fora de l'època de bany, talls de trànsit, etc.
- Planificació, delimitació i marcatge de l'àrea d'ocupació de les obres que permeti minimitzar la superfície afectada i evitar molèsties i impactes innecessaris
- Planificar correctament l'aplec i emmagatzematge de materials
- Minimitzar la generació de residus i planificar-ne correctament la seva gestió. (Reciclatge, emmagatzematge i transport), complint amb el Pla Sectorial per a la Gestió dels Residus de Construcció, Demolició, Voluminosos i Pneumàtics fora d'ús (PDSGRCDVPFUM).
- Utilització maquinària de baix consum, mantenir-la en bon estat i planificar els seus moviments.
- Control del consum dels recursos (electricitat, aigua,...)
- Protecció i control de la qualitat atmosfèrica i acústica
- Desmantellament de les instal·lacions temporals que hi hagin, neteja del terreny i el condicionament de les superfícies afectades.
- La tipologia de construcció i els materials previstos a l'obra hauran de ser coherents amb l'entorn del lloc i el seu àmbit visual per tal de reduir l'impacte visual i permetre la màxima integració paisatgística.

En relació al canvi climàtic, l'escalfament del planeta a causa de l'augment de les concentracions de gasos d'efecte hivernacle, està generant canvis en la freqüència i intensitat de les inundacions costaneres i altres fenòmens meteorològics extrems. L'augment del nivell medi del mar i l'increment de la intensitat dels temporals com a conseqüència del canvi climàtic provoquen danys en les infraestructures portuàries i alteracions en l'operativitat del mateix. Els ports són infraestructures especialment sensibles a causa de la seva localització a la costa i a la seva llarga vida útil, i els impactes potencials a causa del canvi climàtic repercutiran negativament en l'operativitat del port. Tot i ser una de les qüestions en la que incideix més la llei ambiental, no es comenta si s'ha tingut en compte aquest factor durant el disseny de les alternatives, i si són necessàries l'aplicació de mesures. Tampoc s'ha fet consulta al Servei de canvi climàtic i atmosfera. Al projecte constructiu i l'EIA associat s'haurà d'indicar aquesta qüestió.

El projecte té un pressupost de gairebé 7.825.059,11 d'euros raó per la qual i d'acord amb l'article 29 de la Llei 12/2016, de 17 d'agost, d'avaluació ambiental de les Illes Balears, es designarà un auditor ambiental que garanteixi el compliment de les mesures. S'haurà d'indicar el pressupost i les mesures previstes per a la aplicació del PVA i el seguiment ambiental previst.

Finalment, per minimitzar els impactes del Port durant el seu funcionament, s'haurà de redactar i aplicar un sistema de gestió ambiental del port. A internet existeixen nombroses guies de lliure accés, com el "Manual per a la implantació de sistemes de gestió ambiental als ports esportius editat per la Generalitat de Catalunya"

Conclusions

Per tot l'anterior, es proposa formular la declaració d'impacte ambiental favorable a la realització del projecte i estudi d'impacte ambiental de la reforma integral del Port de Fornells-Fase 2^a, atès que previsiblement no es produiran impactes adversos significatius sobre el medi ambient i es millorarà la situació actual, sempre que es compleixin i s'incorporin totes les modificacions i mesures proposades, a més dels següents condicionants:

1) Derivats de l'informe del Servei de Planificació:

-El nombre de boies ecològiques mínim que PORTS IB ha de finançar, creant nous camps de boies fora de la badia de Fornells i completant l'existent a Fornells, ha d'ésser de 77. Per això, s'haurà de presentar un estudi de capacitat de càrrega de les següents cales, que determini el nombre de boies que s'ha d'instal·lar a cada una d'elles: Cala en Tusqueta, Arenal d'en Castell, Cala Pudent i Cala Rotja, o en altres on sigui adequat. El projecte per a la seva instal·lació haurà de passar la tramitació ambiental que pertorqui.

-Ports IB ha finançar, mitjançant aportacions al Fons Posidònia, o mitjançant la via que estimi més adequada, un vigilant de fondejos que vigili, diàriament durant l'estiu, tot el LIC Àrea Marina del Nord de Menorca i tot el LIC Punta Redona Arenal d'en Castell.

No es pot dragar, sota cap circumstància, a la part delimitada en vermell del plànol 1 de l'annex cartogràfic d'aquest informe.

-Sempre que sigui possible, s'ha d'evitar dragar la mata morta de posidònia o escull de la zona delimitada en verd del plànol 1 de l'annex cartogràfic d'aquest informe. El dragat de rizoma o mates, tant vives com mortes de posidònia d'aquesta zona només es podrà fer en el cas de que no hi hagi alternativa possible i en base a un informe motivat, que haurà de remetre's prèviament a la direcció general d'Espais Naturals i Biodiversitat.

-No es permet actuar sobre els pantalans D i E, llevat de la delimitació del canal d'accés.

Tots els pantalans s'han de desinstal·lar durant l'hivern.

Per tal que les mesures correctores i compensatòries tinguin l'efecte desitjat, i que per tant siguin exitoses, cal tenir en compte alguns aspectes que es detallen a continuació:

+Tal com estableix el Decret 25/2018, de 27 de juliol, de conservació de la posidònia, el gestor dels nous camps de boies ha de ser una administració pública i ha de prevaler el criteri d'interès de servei públic i de conservació de l'espècie sobre l'econòmic.

+S'ha d'establir un reglament d'ús per a les boies que s'instal·lin a les cales del llevant de la badia el qual ha d'establir: un temps màxim de permanència a la boia; la gratuïtat o, en tot cas, un preu màxim equivalent al cost del servei i diferent en funció de l'eslora; i el sistema de reserves. Aquest reglament ha d'estar adreçat a l'estada diürna (matí, capvespre o dia sencer) i no a la pernocta com en el cas de les boies que s'han de reinstal·lar a la zona arenosa del costat nord del dic.

+La zona de fondeig permès que s'ha de delimitar a la part central de la badia s'ha de traslladar a les cartes nàutiques. Ports IB s'ha de responsabilitzar, una volta delimitada aquesta zona, de donar trasllat de la nova ordenació de la badia a l'organisme oficial gestor de les cartes nàutiques.

+Abans d'instal·lar les boies que delimitin la zona de fondeig permès s'ha de comprovar que realment no hi ha fanerògames marines en tot aquest espai tal com mostra la cartografia existent.

-Per tal de garantir que aquestes mesures correctores i compensatòries s'executen cal que l'acord de la CMAIB estableixi la prohibició de amarrar embarcacions al nou pantalà L fins que no s'hagin aportat les següents proves documentals que acreditin l'inici de les mesures compensatòries i l'execució de les mesures preventives i correctores:

+Fotografies submarines de l'entorn dels pantalans A i B que demostrin que no s'ha dragat la zona vermella de l'escull de posidònia delimitada al plànol 1 de l'annex cartogràfic, així com un mapa amb les noves cotes batimètriques resultants del dragat.

+Fotografies dels pantalans F y G on es demostrin que s'han eliminat els fingers, les cornamuses i/o les anelles dels 41 llocs d'amarrament que s'han d'eliminar.

+Fotografies de les balisses instal·lades que delimiten la zona de navegació prohibida, els canals d'entrada i sortida, i la zona de fondeig permès del centre de la badia.

+Copia de l'anunci de licitació de les obres corresponents a la instal·lació del o dels camps de boies ecològiques de fora de la badia de Fornells.

+Fotografia de les boies ja instal·lades a les cales del llevant de la badia i del costat nord del dic.

+Copia de l'anunci de licitació del contracte de servei o, si escau, del conveni signat, o de qualsevol altre forma d'acord vàlida, per a l'execució de la restauració de 5119,92 m² de Posidònia oceànica i Cymodocea nodosa (aquesta actuació ha de dur associat un seguiment de les praderies de tota la zona portuària, especialment de la zona restaurada seguint els criteris de l'acord del Comitè de Xarxa Natura de 27 de maig de 2008).

+Copia del fulletó de bones pràctiques.

-Les pilones que han de subjectar els pantalans A, B i H s'han d'inserir evitant afectar a l'escull o a les mates de posidònia, tal com es proposa als mapes 2 i 3 de l'annex cartogràfic.

1. S'ha de tenir en compte que els camps de boies han de passar la tramitació ambiental pertinent. Es realitzarà un control i seguiment de les zones de fondeig establertes, tant en forma de vigilància diària presencial durant la temporada alta com a través de l'edició de fullets i guies gratuïtes en format paper i digital, indicant com i on fondejar i les raons per les quals es porta el control tan exhaustiu. A més s'haurà d'indicar en les cartes nàutiques.



2. En ambdues zones de varador s'haurà de disposar de sistema de reixes, decantadors i sistemes de recollida d'hidrocarburs. Al projecte constructiu s'hauran d'incloure plànols en planta del sistema de reixes i canaletes i plànols en perfil i esquema del funcionament del decantador i separador d'hidrocarburs. No es podran realitzar reparacions de vaixells o neteges amb aigua a pressió fora de les zones habilitades. Es realitzaran fulletons i cartells explicant les zones habilitades i les conseqüències ambientals de no utilitzar-les.

3. S'haurà de promoure la formació i sensibilització activa de totes les persones implicades en l'activitat del Port, tant treballadors com usuaris, perquè s'utilitzin i apliquin tots els elements de el sistema de gestió ambiental, disminuint al màxim els impactes associats a aquestes activitats.

4. Durant les operacions de construcció i demolició, el nucli actiu de l'obra estigui envoltat completament per cortines anti-terbolesa per controlar la dispersió de fins. Al projecte constructiu s'haurà d'explicar les fases de demolició i construcció, indicant com i de quina manera es faran servir les cortines. Les cortines haurà d'estar valorada al pressupost.

5. S'haurà de caracteritzar més àmpliament la zona de dragatge i avaluar molt bé diferents alternatives de gestió dels sediments, concretant quina serà la millor gestió dels dragatges en funció de la seva naturalesa i contaminació. Abans de realitzar les obres de dragatge s'haurà de tenir l'autorització de recollida de residus pel gestor o l'administració pertinent.

6. S'haurà de consultar prèviament la necessitat d'un informe favorable de el Servei de Planificació en relació als dragatges de manteniment

7. Realitzar una cartografia de seguiment de les fanerògames, cada 5 anys, de tota la zona portuària

8. S'haurà de preveure quina serà la seva gestió dels morts i trets de fondejos que s'eliminen

9. Redactar i aprovar un pla de contingències o Pla d'Autoprotecció que s'ha de registrar al Registre de Plans d'emergències de la Direcció General d'Emergències de la CAIB.

10. En relació a la benzina i dipòsit de combustible, s'haurà de:

- Disposar d'un sistema de contenció de fàcil desplegament en cas que es produeixi un abocament accidental. Es disposarà de barreres anti-contaminació desmuntables per evitar la sortida o impedir l'entrada d'abocaments en cas d'abocaments accidentals i per facilitar la neteja del port.

- Instal·lar sistemes anti-retorn en la conducció entre el dipòsit de carburant i el sortidor per evitar abocaments en cas de fuga. Els sistemes antiretorn hauran d'estar instal·lats molt propers entre si perquè si es produís algun abocament es vessi el mínim possible

- Realitzar periòdicament totes les revisions i manteniment de benzina, dipòsits i conduccions

- Emprar únicament personal qualificat, amb formació tècnica i mediambiental i que sempre hi hagi algú al port un d'ells que sàpiga utilitzar tots els sistemes de contenció.

- Els sistemes de contenció han de ser suficients en nombre i longitud (ample de canal) de manera que en el cas d'un abocament, aquest pugui contenir completament. Haurà de preveure' al pressupost.

- S'haurien de plantejar simulacres de forma regular.

1. Designar un auditor ambiental que garanteixi el compliment de les mesures. S'haurà d'indicar el pressupost i les mesures previstes per a la aplicació del PVA i el seguiment ambiental previst.

2. Sol·licitar la necessitat d'obtenir l'informe del Ministeri per a la Transició Ecològica i el Repte Demogràfic en relació a la compatibilitat de l'activitat o abocament amb l'estratègia marina corresponent, tal com s'estableix a la Llei 41/2010, de 29 de desembre, de protecció del medi marí.

3. S'haurà de redactar el projecte constructiu i l'EIA incloent les noves valoracions dels impactes, les noves mesures proposades (amb mesures de mitigació del canvi climàtic) i un nou PVA complert. Abans de la licitació del projecte constructiu s'haurà d'enviar al Servei de Planificació al Medi Natural de la Direcció General d'Espais Naturals i Biodiversitat i al servei d'Assessorament Ambiental per a que comprovin que s'han incorporat les modificacions i mesures previstes.

4. S'haurà de redactar, aplicar i mantenir un sistema de gestió ambiental del port.

5. Cal la substitució de les xarxes de servei del port en la zona d'actuació (aigua potable i sanejament) que actualment provoquen fuites i filtracions, i procurar un acord per substituir les xarxes municipals que calguin.

Es recorda que:

1. És convenient l'aplicació de la ROM 5.1 Qualitat de les aigües portuàries.



2.S'insta a les administracions competents a cercar fórmules de gestió que vagin més enllà d'incrementar les ofertes d'amarratges, com ara crear zones de limitació o prohibició de fondeig en zones especialment vulnerables com aquesta on estigui vigilat i sancionat el fondeig fora de les zones habilitades.

3.Segons l'informe del TAE del Servei de Patrimoni Històric del Consell de Menorca:

1. El projecte executiu s'haurà d'autoritzar pel departament de Cultura del Consell Insular de Menorca abans de l'atorgament de la llicència municipal, en compliment de l'article 37,1 de la Llei 12/1998 del patrimoni històric de les Illes Balears.

2. El projecte executiu preveurà les intervencions arqueològiques esmentades en aquest informe que s'hauran de realitzar abans de l'inici de les obres.

4.Així mateix, l'òrgan substantiu ha de valorar:

a) Que segons l'informe del Consell de Menorca , les obres proposades entre les fites 970 i 973b (tram provisional del DPMT segons el plànol de la Demarcació de Costes 2007), destinades a crear una zona d'aparcament per a remolcs d'embarcacions, afecten a terrenys qualificats com a sistema Local de Jardins Públics, (clau V de l'àmbit de l'UA FOR 6) pel planejament vigent. Pendent de l'aprovació definitiva del DPMT entre les fites 971 i 973b actualment en tramitació, caldrà justificar l'afectació de les actuacions proposades en aquest àmbit i la seva viabilitat tenint en compte que, de conformitat a l'article 60 de la LUIB, "La modificació de figures del planejament urbanístic que tenguin per objecte alterar la zonificació o l'ús urbanístic dels espais lliures o de les zones verdes considerats pel planejament urbanístic com a sistemes urbanístics generals o locals, ha de garantir el manteniment de la superfície i de la funcionalitat dels sistemes objecte de la modificació, amb referència al nucli d'assentament afectat".

b) L'ajuntament ha instat a Ports de les IB a no incloure en el projecte de reforma integral del Port de Fornells, Fase 2, cap nova edificació en superfície a la zona de domini públic Es Pla de Fornells.

Aquesta Declaració d'impacte ambiental s'emet sense perjudici de les competències urbanístiques, de gestió o territorials de les administracions competents i de les autoritzacions o informes necessaris per a l'obtenció de l'autorització.

Palma, 19 de març de 2020

El president de la CMAIB,
Antoni Alorda Vilarrubias

