



Sección V. Anuncios

Subsección segunda. Otros anuncios oficiales

ADMINISTRACIÓN DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA CONSEJERÍA DE TURISMO Y DEPORTES

6834

Reiteración del trámite de subsanación de deficiencias detectadas en la solicitud de concesión administrativa formulada para la ejecución de obras comprendidas en el Proyecto Básico de embarcadero estacional Port Ferrat, situado en la zona de Punta Grossa, Eivissa

Reiteración del trámite de subsanación de deficiencias detectadas en la solicitud de concesión administrativa formulada por D. Ignacio Silva Botas para la ejecución de obras comprendidas en el Proyecto Básico de embarcadero estacional Port Ferrat, situado en la zona de Punta Grossa, Eivissa

Por desconocimiento de los/as interesados/as o por ignorar el lugar en que se encuentra/n o no haber sido hallado/s en su/s domicilio/s y para dar cumplimiento a lo que prevé el artículo 59.5 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, se pone en su conocimiento y se hace público lo siguiente:

En fecha 6 de julio de 2012, tuvo entrada en Ports de les Illes Balears (R.e.3379/12) su escrito, presentado ante la oficina de correos el 14-12-2012, por el que, formula una alegación contra parte del contenido del escrito de subsanación de deficiencias detectadas en su solicitud de concesión, que le fue notificado en fecha 23 de mayo de 2012; concretamente contra el art.74.2 de la Ley 10/2005, de Ports, que establece la necesidad de iniciar concurso para el otorgamiento de la concesión administrativa, en su caso, una vez aprobado definitivamente el proyecto básico presentado.

Fundamenta su alegación en que este requisito de formulación de concurso lo considera desproporcionado y de no aplicación al caso, ya que la instalación que propone no puede asimilarse a un puerto, por los siguientes motivos:

- Es un embarcadero estacional.
- Es una instalación ligera que afecta mínimamente al fondo marino.
- No comprende la mayoría de servicios portuarios básicos, sino solamente los mínimos e imprescindibles para el servicio de amarre temporal de las embarcaciones.
- Es una instalación desmontable destinada a resolver las puntas de demanda de amarres en temporada turística.
- Tampoco puede asimilarse a la ampliación de un Puerto.

Asimismo, indica que el embarcadero supone una importante inversión que precisa de un período razonable para su amortización y el trámite de concurso supondría una dilación -innecesaria y perjudicial para el interés público- de los plazos de disponibilidad de la infraestructura.

Dicho escrito fue reiterado en los mismos términos el 17 de diciembre de 2012 (R.e.5377).

Al respecto, el ITOP, Jefe de Negociado IV de esta Entidad emitió informe en fecha 4-12-12, indicando lo siguiente:

“En los informes obrantes en el expediente se indica que, de acuerdo al anexo del Reglamento de la Ley 10/2005, aprobado por el Decreto 11/2011 de 18 de febrero, el embarcadero estacional de Port Ferrat debe encuadrarse como una instalación náutica, cuyas características y dimensionamiento deben asimilarse a la de una dársena deportiva con la particularidad de su estacionalidad.

Según el citado anexo la diferencia entre el puerto deportivo y la dársena deportiva estriba únicamente en que en las dársenas deportivas sus instalaciones no cubren la totalidad de las operaciones precisas para la flota deportiva y sus tripulantes, debiendo recurrir para ello a otras instalaciones portuarias. En el caso que nos ocupa, cabe añadir la particularidad de su estacionalidad, es decir sus aguas abrigadas no permiten el atraque permanente de las embarcaciones deportivas. Pero ello, en opinión del técnico que suscribe, no es motivo para no asimilar el embarcadero estacional Port Ferrat a un puerto en relación a lo indicado en el art. 74.2 arriba mencionado, eludiendo así la convocatoria de concurso, por los siguientes motivos:

La inversión necesaria para realizar las obras, 36.041.830,01€, es semejante a la de un puerto.

El hecho de que la instalación esté constituida por cajones flotantes fijados por unos elementos de arriostamiento, no significa que pueda considerarse desmontable. Ello es debido a que las dimensiones de dichos cajones (20,00 m de eslora, 20,20 m de manga y 8 m de puntal en el dique, y 21,50 m de eslora, 12,00 de manga y 2,50 m de calado en los elementos disipadores del dique) no permiten su traslado ni





almacenaje con facilidad, y además existen multitud de instalaciones y obras de carácter fijo y permanente, como por ejemplo: el muelle de pilotes en parte del dique, el contradique de 90 m de longitud con el edificio de capitanía; elementos mixtos de acero y hormigón en parte del dique y en sus elementos disipadores ubicados paralelamente al mismo, cimentados sobre banquetas de escollera de 500 kg a la cota -8,00 m y coronados a la +1,50 m; y todas las obras a realizar en tierra.

El uso estacional, entre junio y septiembre, del objeto principal de la actividad, amarre y desamarre de embarcaciones, no implica la absoluta falta de uso y mantenimiento de las instalaciones en el resto del año.

Por lo citado hasta ahora se justifica que no se trata de una instalación ligera, más cuando se trata de amarres de 25 a 80 m de eslora. El hecho de que se afecte más o menos el fondo marino, lo cual debe ser valorado por el órgano ambiental, no es motivo para discernir si una instalación se puede asimilar o no a un puerto.

Efectivamente no se prestarán todos los servicios indicados en el art. 49.2 de la Ley 10/2005, pero por las características de la instalación que nos ocupa, de acuerdo al art. 49.3, por orden del consejero competente en materia de puertos se regularán la implantación de dichos servicios, los regímenes específicos de prestación y las posibles exenciones. En opinión del técnico que suscribe únicamente se podrían exonerar los siguientes servicios: botadura de embarcaciones, medios de izada y de reparación de embarcaciones, servicios comerciales y sistema de almacenaje cubierto.

Por otro lado el peticionario alega que con la instalación planteada se resuelven las puntas de demanda de amarres en temporada turística, que la tecnología propuesta es de vanguardia y en el caso de un concurso se penaliza injustamente el esfuerzo tecnológico y empresarial de ofertar una tecnología de elevado coste con las limitaciones asumidas de una explotación temporal para su amortización y que supone una importante inversión que precisa de un periodo razonable para su amortización. En relación a todo ello, el técnico que suscribe considera que no existe perjuicio alguno en caso de convocar un concurso, puesto que si el peticionario no resultara adjudicatario tiene derecho a percibir los gastos del proyecto, y en caso de serlo el plazo de la concesión será suficiente para amortizar la inversión.

Por último el alegante indica que los trámites del concurso dilatarían innecesariamente la prestación del servicio de amarre temporal, el cual gracias a la tecnología propuesta podría estar operativo para el verano de 2013. Teniendo en cuenta que se debe redactar un Plan Director Sectorial como instrumento válido de planificación portuaria para analizar las necesidades reales de crecimiento del sector, el técnico que suscribe considera que la urgencia en resolver la demanda de amarres en temporada turística no justifica eludir el concurso, más cuando la duración del trámite del mismo en relación al plazo del procedimiento de otorgamiento de la concesión administrativa no es significativo. Además, con independencia de esto, siendo el plazo de ejecución de las obras, según el proyecto, de 18 meses, el embarcadero estacional no puede estar operativo en el verano de 2013.”

Por ello, aún considerando la extemporaneidad en la presentación de su escrito y visto que, según la normativa vigente, no ha aportado toda la documentación requerida en el plazo otorgado en el trámite de subsanación de deficiencias, en virtud del art.71 de la Ley 30/92 se le requiere, por última vez, para que en el plazo de diez días hábiles pueda subsanar las deficiencias observadas en la solicitud y proyecto, aportando la siguiente documentación:

- Resguardo de ingreso de la tasa por apertura y formación de expediente (art. 208 de la Ley 11/1998, de tasas de la CAIB).
- Justificante de haber constituido la fianza provisional equivalente al 2% del presupuesto de las obras e instalaciones solicitadas a ejecutar, a favor de Puertos de las Islas Baleares, en efectivo o aval bancario (artículos 70 y 86 de la Ley 10/2005, de 21 de Junio de Puertos de las Islas Baleares).
- 7 ejemplares del "Proyecto Básico de Embarcadero Estacional" Puerto Ferrat "Ibiza", suscrito por ECCP Sres. Juan Ramón de Clascà y José Luis Monsó de Prat, visado por el colegio profesional correspondiente.

Dichos ejemplares deberán enmendar o complementar con la siguiente documentación:

- a) Estudio de afección al patrimonio.
- b) Estudio de viabilidad y movilidad que justifique el número de plazas de aparcamiento así como la configuración viaria y peatonal, y de accesos terrestres necesario para el correcto funcionamiento del puerto (acceso a dique y contradique), ya que únicamente se grafían los tramos de viales incluidos en el ámbito del proyecto, sin analizar las dimensiones y capacidad de los viales existentes que conectarían el puerto con el entorno.
- c) Actualización del estudio económico financiero, las tarifas propuestas y los presupuestos ya que fueron desarrolladas en el año 2005.
- d) Se debe contemplar la incorporación de una superficie destinada a explanada de varada con una ocupación mínima del 15% de la superficie de amarre (4867'50 m2) o solicitar la exoneración de la prestación del servicio.
- e) Se debe justificar que la anchura del canal en la bocana es suficiente en relación a la mayor eslora contemplada en el cuadro de amarres, ya que como referencia debería ser de 2,25 E, siendo E el eslora de la mayor embarcación ($2'25 \times 80 \text{ m} = 180 \text{ m.}$) cuando en la bocana la





anchura libre es de aprox. 110 m.

f) Se actualizar el cuadro de amarres adaptando la relación eslora / manga, a las dimensiones fijadas en el Reglamento (Decreto 11/2011).

Asimismo se confirmará si la explotación del amarres se realizará en su totalidad en régimen de tránsito.

g) Se debe incrementar el número de los servicios sanitarios e higiénicos (ya que sólo se contemplan aseos en el edificio de capitania), de forma que ningún punto de amarre quede a más de 250 m del servicio más próximo.

Por otra parte, cabe informar que, concluido el procedimiento y en caso de que el proyecto básico al que se hace referencia sea aprobado definitivamente, el proyecto constructivo a presentar deberá contemplar y / o justificar los cálculos y estudio de los siguientes servicios:

Red de agua potable.

-1 Toma por amarre.

-Una presión que asegure un caudal de 0,4 l / s para 25 m de eslora, incrementando 0,1 l / s por cada 5 m de incremento de eslora.

-Un diámetro de toma de 1 1/2 "para eslora de entre 25 y 35 m y 2" para esloras superiores a 40 m.

Red de saneamiento.

-Dispondrá de la correspondiente red de canalizaciones, pozos de bloqueo, pozos de registro y estaciones de bombeo si fueran precisas.

Red de recogida de aguas residuales y de sentinas de las embarcaciones.

- Dichos sistemas serán independientes, de manera que las residuales se conecten a la red general del puerto y las de sentinas en tanques decantadores – separadores.

-Para el tipo de embarcaciones de la presente dársena deberán contemplar sistemas de retirada con redes desde el muelle en que se encuentre amarrada la embarcación o mediante elementos móviles.

Trenes de fondeo.

Todos los puntos de amarre deberán disponer de, al menos un punto de sujeción adecuado a un tren de fondeo o sistema equivalente y dos puntos de atraque y aseguramiento en cantil.

Red de energía eléctrica y alumbrado público.

Las líneas eléctricas se ejecutarán mediante canalizaciones subterráneas entubadas, accesibles por arquetas de registro, empleando cables de 1kV de secciones adecuadas a las necesidades de intensidad y caída de tensión. La red llegará a todos los puntos de amarre, edificaciones y en general a todo el ámbito de la instalación portuaria.

En línea de atraque debe tener las siguientes características:

Eslora	nº tomas	características toma	potencia
25/30 m	1 toma/1 amarre	63A 400V trifásica III	Según consumo previsto de cada barco
30/40 m	1 toma/1 amarre	125A 400V trifásica III	Según consumo previsto de cada barco
+de 40 m	1 toma/1 amarre	a justificar	Según consumo previsto de cada barco

Asimismo se dotará de una red de alumbrado público, con un nivel mínimo de iluminación de 50 lux para los accesos y viales sin línea de amarre asociada y de 15 lux para el resto.

Carburantes.

El proyecto contempla una gasolinera, pero se ha de justificar su idoneidad y suficiencia para el tipo de embarcaciones previstas en la dársena.

Red contra incendios.



El proyecto contempla en la red de abastecimiento, 1 hidratante cada 120 m, que deberá ser modificado a 1 hidratante cada 100 m para cumplir la premisa de que cualquier amarre quede a menos de 50 metros de alguno de ellos. La Administración competente en materia de seguridad y emergencias deberá validar el sistema contra incendios proyectado.

Sistema de transmisión de datos.

Se contempla en el proyecto una red de telefonía y telecomunicaciones, que debe desarrollarse.

La instalación se gestionará en el marco de sistemas de calidad y respeto al medio ambiente avalados con las normativas ISO 90001, ISO 14.001, y debe contar con un plan de autoprotección.

Finalmente procede informar que, la aprobación definitiva, si procede, del "Proyecto Básico de embarcadero estacional Puerto Ferrat en Ibiza", quedará condicionada a su inclusión en la futura planificación prevista en el Plan Sectorial de Puertos.

Lo que se comunica de acuerdo con la normativa vigente, significando que en caso de no ser atendido este último requerimiento, se le tendrá por desistido de su solicitud, previa resolución que será dictada, en su caso, en los términos previstos en el artículo 42 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre.

Palma de Mallorca, 3 de abril de 2013

El Director Gerente de Ports de les Illes Balears
Daniel Ramis Melero

