

Sección III. Otras disposiciones y actos administrativos

ADMINISTRACIÓN DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE Y TERRITORIO

5498*Acuerdo del Pleno de la Comisión de Medio Ambiente de las Islas Baleares sobre el proyecto de refuerzo del dique de Cala Rajada y reordenación de usos, TM Capdepera (12A/2020)*

En relación con el asunto de referencia, y de acuerdo con lo establecido en el artículo 41.3 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, se publica el Acuerdo del Pleno de la CMAIB, en sesión de 28 de mayo de 2020,

DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

Antecedentes

A pesar de que el proyecto objeto de este informe propuesta está incluido en diferentes puntos del Anexo II de la Ley 12/2016, de 17 de agosto de Evaluación Ambiental en las Islas Baleares, Ports IB solicita a la CMAIB (oficio de entrada 02/10/2018) que se tramite como una EIA ordinaria de acuerdo con el art. 14.1 d.

Con el mismo oficio también solicita:

La elaboración de un documento que determine el alcance del estudio de impacto ambiental del proyecto de acuerdo con el art. 34 de la Ley estatal 21/2013, de 9 de diciembre de evaluación ambiental.

La declaración de la tramitación de urgencia del procedimiento de acuerdo con lo previsto en el art. 33 de la Ley 29/2015, de 1 de octubre, por razones de interés público dado el riesgo actual.

La CMAIB abrió el exp. 195A/2018 para esta fase previa y después de realizar la tramitación pertinente (consultas a las administraciones afectadas y entidades interesadas) emite informe de documento de alcance el 12/12/2018, el cual se envía a Ports IB (salida 13/12 / 2018), junto con los informes recibidos (DG de de Espacios Naturales y Biodiversidad- Servicios de Estudios y Planificación y Protección de Especies; DG de Ordenación del Territorio- Servicio de Costas).

Posteriormente la CMAIB (salida 19/02/2019) envía a PortsIB el informe de la DG de Recursos Hídricos-Servicio de Planificación.

También en el exp. mencionado figura una notificación del Ayuntamiento de Capdepera (entrada 08 de noviembre. 2018) donde la junta de Gobierno Local informa de la propuesta favorable acordada por este proyecto.

En cuanto al procedimiento de urgencia solicitado y después de realizarse el informe jurídico con propuesta de Resolución de 04/10/2018, mediante Resolución del Presidente de la CMAIB de 04/10/2018, se decide aplicar la tramitación de urgencia al procedimiento de EIA ordinaria para este proyecto (BOIB 150, 29/11/2018).

Ubicación y descripción del proyecto

El ámbito de actuación de este proyecto se sitúa en el TM de Capdepera concretamente en el Puerto de Cala Rajada (Suelo Urbano). Por el contrario, el espejo de agua de la zona portuaria y sus zonas adyacentes, están afectadas por la Reserva Marina Estatal del Levante de Mallorca- Cala Rajada y por el LIC también estatal EZZ16002 Canal de Menorca. Cerca se ha delimitado la ZEPA estatal ES0000520 Espacio Marino del Norte de Mallorca y el LIC y ZEPA autonómicos ES000027 Muntanyes d'Artà.

El objeto de este proyecto es la urgencia de actuar sobre el dique de abrigo del puerto de Cala Rajada. Este dique es de tipología 3ª alineación (dique vertical). Así que, cuando hay marejada las olas se amplifican y aumentan la presión sobre él.

Después de varios episodios de temporales que se han producido en los últimos años, el dique ha sufrido graves problemas estructurales (agujeros en su fachada, grietas, daños en el pavimento, humedades en los almacenes adosados).

Estos desperfectos aunque se han arreglado en parte, todavía no se asegura que con temporales futuros, la situación del dique no empeore y que no se produzcan otros desperfectos de mayores magnitudes.

Además, por la tipología del dique actual, en invierno las olas lo sobrepasan y por tanto no puede abrigar las embarcaciones del muelle adosado (120 m de longitud). Así este muelle sólo se puede utilizar durante la época estival, lo que hace que esté infrautilizado provocando problemas operativos en el puerto.

Otro problema es que en el puerto conviven diferentes usos (pesqueros, náutico-recreativos, pequeños cruceros, embarcaciones de la lista 6ª, varaderos, cantina y terrazas y estación de combustible). Esta circunstancia ocasiona conflictos de aglomeraciones tanto del tráfico rodado (vehículos pescadores, camiones combustible, suministros ...) como de peatones (recreativos en tránsito, turistas, clientes de la cantina ...). Esta situación se agrava más por el mal estado de los almacenes adosados al dique que no se pueden utilizar. Los conflictos expuestos, dentro del puerto, se producen en la zona donde se ubica el muelle adosado, el dique de abrigo y la explanada existente, hacia la zona de transición entre las alineaciones 2 y 3 del dique.

Otra problemática es la erosión de los acantilados situados al poniente de la bocana en la zona portuaria. El oleaje y su agitación asociada a la bocana del puerto, hace que se socaven en su base, lo que provoca desprendimientos por derrumbe con sus peligros asociados para las personas.

Por lo tanto este proyecto propone:

Obras de refuerzo y reparación de dique actual.

Obras que reduzcan el nivel de agitación del puerto y los problemas de inestabilidad de los acantilados situados cerca de la bocana.

Obras para la reordenación de los usos en el interior del puerto, fundamentalmente en las zonas terrestres.

Obras de refuerzo y reparación del dique actual

Para ejecutar este proyecto, se deben realizar dos líneas de actuación:

-Amortiguar la energía del oleaje antes de incidir sobre el dique actual.

-Incrementar la cota y masa del dique y reforzar su espaldón

Tras estudiar y evaluar las diferentes alternativas y las modificaciones que ha propuesto Ports IB, finalmente el dique vertical actual se transformará con un dique mixto, porque delante se construirá un talud de escollera y hormigón. Además se demolerá y se reconstruirá la espaldera y se repararán las grietas de la losa.

El reforzamiento del dique de abrigo se centrará en su tercera alineación (sobre todo en su tramo final que es donde hay más problemática). También se proyectará un reforzamiento menor en los tramos 1 y 2 que ya fueron objeto de una actuación de emergencia en el 2017, y se contemplan obras de refuerzo en el tramo de paseo marítimo (borde del inicio del dique).

En el tramo 3 se construirá un talud por delante del dique actual con núcleo de todo uno, con una anchura de coronación de 6 m protegido por un filtro formado por una doble capa de piezas de escollera de 1,5 a 3 t. Además, se demolerá la actual espaldera y se construirá otra de 1,20 m de espesor que coronará el dique a la altura de 7 m. Se repararán las grietas existentes mediante demolición de algunos tramos de anchura variable y uso de hormigón.

En los tramos 1 y 2 se colocará una capa de bloques de hormigón de 30 t coronada a la cota de 3,85 m. Esta capa se depositará ante el talud actual ejecutado el año 2017 que está formado sólo por una sola capa de bloques. Estos bloques se proyectarán de tal manera que sean un continuo con los que se pondrán en el tramo 3. Además, se rehabilitará la coronación de la espaldera y se rehabilitarán los locales anexos.

Obras que reduzcan el nivel de agitación del puerto y los problemas de inestabilidad de los acantilados situados cerca de la bocana.

De las alternativas estudiadas finalmente se ha optado por construir un nuevo martillo de 25 m de longitud en el extremo del dique. Este nuevo martillo desplazará la difracción del oleaje hacia el NW. Tendrá la tipología de dique mixto con un cuerpo principal (dique vertical) protegido por un talud delantero. El cuerpo principal estará compuesto por hormigón en masa sobre un banquillo de bloques de escollera de 0,2 a 0,3 t sumergidos hasta -5 m. Sobre la base del dique una espaldera y por delante un talud de doble capa con bloques de escollera 3-4 t y por debajo otra capa-filtro de bloques de 0,2-0,3 t y un núcleo de todo uno también de escollera.

El proyecto expone que tanto la obra de reforzamiento del dique como la del nuevo martillo, ocuparán sobre el mar un total de 5.551 m2., el volumen de material que se utilizará será: escolleras 9.779 m3, áridos 9.990 m3, relleno todo uno 1.086 m3 y hormigón 12.036 m3.

Se quieren utilizar bloques ecológicos con hormigón tratado que aumenten las rugosidades y así potenciar la biodiversidad actuando como arrecifes.



Obras para la reordenación de los usos en el interior del puerto, fundamentalmente en las zonas terrestres.

Las líneas de actuación una vez añadidas las modificaciones introducidas por PortsIB serán:

Reordenación de la flota pesquera y de la lista 6ª.

Se trasladará toda la flota pesquera al muelle adosado al dique y los de la lista 6ª al muelle de ribera (intercambio de amarres).

Esto implicará que deberán dragar el muelle de ribera hasta llegar a la cota de -2 m a - 2,75 m. Se calcula que el material de dragado será de unos 388 m3 de sedimentos que serán utilizados para los rellenos de las obras.

Traslado de los almacenes de pescadores desde el edificio de servicios a los nuevos locales adosados al dique. Ampliación de los servicios para las embarcaciones en tránsito y desaparición del servicio de cantina y espacios asociados.

En los locales adosados al dique de abrigo se ubicarán: 2 locales de instalaciones PortsIB, 14 almacenes de pescadores, 1 almacén para la Guardia Civil, 1 almacén REPSOL, vestidores y baños para hombres y mujeres (superficie total 194, 80 m2).

Traslado de las 4 oficinas de venta de tickets de los pequeños cruceros y el almacén adosado a la espaldera hasta el edificio multiusos y de la oficina Repsol en otra zona de la concesión.

En el edificio multiusos de 2 plantas se ubicarán 10 oficinas para la venta de tickets de lista 6ª, sanitarios públicos, zona de instalaciones, espacios destinados a restaurante (almacén, cocina, baños, cantina, barra y una terraza).

Reordenación de la explanada adosada al dique de abrigo

Incluye la demolición del edificio pérgola existente para que el camión cisterna de combustible pueda maniobrar adecuadamente, y, al mismo tiempo, mantener las plazas de aparcamiento para los pescadores y la zona de secar las redes. Se elimina la terraza de la cantina.

Reordenación y adaptación del edificio de servicios para cumplir las líneas de actuación.

Con la reforma en el edificio de servicios se realizará:

- Ampliación de las oficinas PortsIB.
- Creación de un único almacén PortsIB.
- 3 almacenes para pescadores.
- Espacios para la cofradía de pescadores y ampliación de la lonja con sala de venta.

Mobiliario. Se retirarán las luminarias, papeleras y pilonas y otro mobiliario urbano que no se integren adecuadamente con el proyecto y se sustituirán por otros. En cuanto a la jardinería se quieren colocar jardineras y sembrar plátanos (*Platanus x hispánica*) y palmeras enanas (*Phoenix roebelenii*).

Los residuos de construcción que se generarán (hormigones) se quieren enviar a plantas de reciclaje con el objeto de fabricar áridos reciclados.

TRAMITACIÓN (RESULTADOS DE LA EXPOSICIÓN PÚBLICA)

Ports IB expuso este proyecto y el estudio de impacto ambiental durante un periodo no inferior a treinta días (BOIB núm. 101 -23/07/2019), de acuerdo con el artículo 36 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre de evaluación ambiental y también se anunció en su portal.

Según oficio del vicepresidente de Ports IB de 5 de marzo de 2020, durante este periodo no se presentó ninguna alegación. Sin embargo, posteriormente (entrada 10/09/2019) se recibió alegación del CN de Cala Ratjada y del grupo MES por Mallorca de Capdepera (entrada 5/09/2019) las cuales se han considerado y contestado dentro del procedimiento.

El grupo MES por Mallorca de Capdepera solicita:

Una aclaración si la anchura de reforzamiento del dique puede reducirse con el objeto de minimizar la superficie de P. oceanica afectada.

Que el nuevo edificio multiusos mantenga la estructura y estética tradicional iguales a la del edificio vecino.

Que se cambie el modelo de papeleras ya que con las que se han elegido, con episodios de viento, los residuos no se podrán contener.





Al mismo tiempo y de acuerdo al artículo 37 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, desde Ports IB también se realizaron las consultas a las administraciones públicas afectadas y entidades interesadas siguientes:

- Demarcación de Costas de las Islas Baleares (MITECO) - salida 22/06/2019.
- Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar (MITECO) -Salida 22/07/2019
- Dirección General de Pesca y Medio Marino (Consejería de Agricultura, Pesca y Alimentación) -Salida 22/07/2019.
- Servicio de Costas y Litoral de la DG de Territorio y Paisaje (Consejería de Medio Ambiente y Territorio) -Salida 22/07/2019.
- Servicio de Planificación en el Medio Natural de la DG de Espacios Naturales y Biodiversidad (Consejería de Medio Ambiente y Territorio) - Salida 22/07/2019.
- Servicio de Protección de Especies de la DG de Espacios Naturales y Biodiversidad (Consejería de Medio Ambiente y Territorio) - entrada 22/07/2019.
- Servicio de Estudios y Planificación de la DG de Recursos Hídricos (Consejería de Medio Ambiente y Territorio) - Entrada 22/07/2019.
- Servicio Cambio Climático y Atmósfera de la DG de Energía y Cambio Climático (Consejería de Transición Energética y Sectores Productivos) - Entrada 24/07/2019.
- Dirección Insular de Urbanismo del Consell de Mallorca. Entrada 25/07/2019.
- Dirección Insular de Territorio y Paisaje del Consell de Mallorca. Entrada 24/07/2019.
- Dirección Insular de Patrimonio del Consell de Mallorca. Salida 22/07/2019.
- Ayuntamiento de Capdepera- Salida 22/07/2019.
- Asociación de Empresas Náuticas de las Islas Baleares. Salida 22/07/2019.
- Asociación de Vecinos de Cala Rajada. Salida 22/07/2019.
- Cofradía de pescadores de Cala Rajada. Salida 22/07/2019.
- Asociación Hotelera y de Servicios de Capdepera. Salida 22/07/2019.
- Club Náutico de Cala Ratjada. Salida 22/07/2019.

A fecha 15/04/2020, antes de enviar la CMAIB a Ports IB el informe de deficiencias que posteriormente se expondrá, los informes que constaban en el expediente que se solicitaron durante los periodo de exposición pública para Ports IB, fueron los siguientes:

- Informe del Servicio de Protección de Especies de la DG de Espacios Naturales y Biodiversidad (Consejería de Medio Ambiente y Territorio) de 10 de octubre de 2019. Informa favorablemente el proyecto ya que se proponen medidas de compensación a la afección de la P. oceanica mediante la plantación de 1,5 veces la superficie afectada por ocupación directa de la pradera.

Pone toda una serie de condicionantes para la plantación en cuanto a: área similar donde haya existido Posidonia o que ésta esté afectada, pero que sean áreas sin impactos, programa de seguimiento, conseguir una supervivencia de más de un 80% después de dos años, etc .

- Informe del Servicio de Estudios y Planificación de la DG de Recursos Hídricos (Consejería de Medio Ambiente, Agricultura y Pesca) de 21 de noviembre de 2019. Expone que el proyecto no supone incremento del riesgo de contaminación de acuíferos. Que el Estudio de Impacto Ambiental (EIA) ha previsto los condicionantes que figuraban en el informe de este servicio cuando se realizó como consulta para el documento de alcance. Por tanto informan favorablemente el proyecto poniendo especial énfasis en aplicar las medidas preventivas, correctoras y compensatorias propuestas en el EIA.
- Informe de la Dirección Insular de Urbanismo del Consell de Mallorca de 31 de julio de 2019. Expone que las obras se hacen en DPMT y no afectan a las zonas de servidumbre de tránsito y protección de costas, por lo tanto no necesitan autorización del Consell de Mallorca.
- Informe de la Dirección Insular de Territorio y Paisaje del Consell de Mallorca de 26 de septiembre de 2019. Expone que las obras de urgencia están justificadas por el reforzamiento del dique de abrigo, incluidas las intervenciones en los almacenes adosados en el espigón, mientras que para la reordenación de usos no queda justificada ni la urgencia ni el interés público excepcional y, por tanto, su tramitación debería ser diferente.

Informa favorablemente aunque debería justificar la reordenación de usos, y en caso de no justificarlo, tendría que tramitar a través del Plan de Uso y Gestión del Puerto. Y, si se incluyen todas las actuaciones por urgencia, después se iniciará el proceso de revisión o modificación del Plan Vigente.

Informe del Servicio de Cambio Climático y Atmósfera de la DG de Energía y Cambio Climático (Consejería de Transición Energética y Sectores Productivos) de 29 de agosto de 2019. Expone que en ningún momento el EIA menciona la incidencia del proyecto en aspectos relacionados con la mitigación del cambio climático (aumento o reducción de emisiones de CO2). Por lo tanto concluye que el proyecto debería incluir objetivos de mejora en la eficiencia energética y en la reducción de los consumos de agua y luz, así como aspectos de mitigación del cambio climático en coherencia con la Ley 10/2019 (y de acuerdo con el anexo pendiente sobre el consumo energético, la punta de demanda y las emisiones de gases de efecto invernadero, y, también, la vulnerabilidad ante el cambio climático) con la consideración de:



Medidas de cumplimiento del art. 37 Infraestructuras portuarias.

Incorporación de energías renovables en pérgolas y edificios nuevos.

Reservas de aparcamientos para vehículos eléctricos y puntos de recarga.

Alegación del CN de Cala Ratjada- entrada 10/09/2019. Expone que no se han tenido en cuenta los oleajes provocados por los vientos locales "embat", que en verano suelen generar grandes movimientos en la entrada del puerto, justamente en la zona que no ha sido analizada. Que todas las alternativas han sido planteadas en el ámbito próximo al extremo del dique actual y a proteger los acantilados de la zona de paseo, pero en ningún caso, se han estudiado alternativas que eviten el oleaje de S o SSW, que son los que generan mayor agitación en la entrada del puerto y que, en temporada alta, precisan del empleo de los muelles de espera. También exponen que la solución definitiva incluye un canal de acceso al puerto que ocupa parte de la concesión del muelle de espera CN de Cala Ratjada.

Los informes recibidos de las administraciones consultadas se han contestado y valorado en el Anexo 8 del EIA, además PUERTOS IB en registro de salida 11/02/2020 envió oficio a las administraciones que han emitido informe adjuntando el EIA definitivo donde se incluye dicho anexo.

Dentro de la evaluación técnica del expediente, la CMAIB envía oficio a Ports IB (salida 23/04/2020) adjuntando informe de deficiencias de 16/04/2020. En este oficio se solicita que Ports IB reitere solicitud de informe a los organismos competentes dentro del Ministerio de Transición Ecológica y el Reto demográfico (MITECO) en cuanto a afecciones en los espacios de Red Natural 2000 y Reserva marina estatales, teniendo en cuenta que las obras inciden directamente sobre el hábitat prioritario 1120 (praderas de Posidonia oceanica). Además, se pregunta si las actuaciones que contempla este proyecto son compatibles de acuerdo con el art. 5 de la Orden APA / 690/2018, de 19 de junio, para la que se regula la reserva marina de interés pesquero del Levante de Mallorca-Cala Rajada.

El art. 5 recoge como prohibiciones de carácter general la colocación de infraestructuras en el mar, cualquier tipo de vertido y la extracción de minerales o restos de cualquier tipo (actuaciones que incluye este proyecto).

PortsIB envía oficio a la Dirección General de Pesca del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (entrada 16/04/2020) solicitando el informe, pero no indica, explícitamente y tal y como se le pedía en el informe de deficiencias de 16/04/2020, la compatibilidad de este proyecto con el art. 5 de la Orden APA / 690/2018, de 19 de junio.

En fecha de entrada de 6/05/2020, Ports IB remite un oficio a la CMAIB, adjuntando informe de 5/05/2020 firmado por la Directora General de Pesca Sostenible, que incluye las siguientes observaciones:

El EIA no recoge la normativa actualizada de la Reserva Marina.

Mejorar las medidas de mitigación propuestas y que para la protección de las comunidades marinas las barreras antiturbidez estén colocadas todo el tiempo que duren las obras, lo que no se hizo cuando se ejecutaron las pasadas obras de emergencia.

El mercurio que se encuentra en el material a dragar, triplica en una de las muestras analizadas el valor permitido en la Ley 22/2011 de residuos y suelos contaminados. Sin embargo, está permitido el relleno de infraestructuras con este material. Se deberá asegurar que el contenedor sea lo suficientemente impermeable para no dejar escapar las partículas sólidas. En la documentación no se especifica detalladamente la operación de trasvase del material dragado en los sacos de geotextil, la colocación de estos dentro de las infraestructuras y su protección ante una tormenta, cabe tener en cuenta, que el proyecto se ejecutará en una Reserva Marina de interés pesquero, un LIC estatal, y, también, cerca de un LIC autonómico y una ZEPA estatal.

No se ha evaluado el problema de los residuos plásticos. Durante las obras de emergencia no se retiró la lámina plástica que se colocó para aislar los bloques de escollera del suelo del puerto la cual se va deshaciendo lentamente y creando microplásticos. Por tanto, se propone que antes de ejecutar las obras se retiren los plásticos que todavía están adheridos a los bloques.

El EIA expone incorrectamente las áreas de pesquería de la zona, algunas se encuentran próximas al puerto.

El proyecto destruirá directamente 514 m2 de sustrato rocoso con posidonia y 2.180 m2 de praderas de Posidonia oceanica en un LIC marino estatal. Expone que no está demostrado científicamente la eficacia real de las repoblaciones de esta fanerógama marina.

Que es improbable que se encuentre Pinna nobilis cerca del puerto y que tampoco haya Callista chione.

Que con la reordenación de los usos del puerto, se debería saber si los amarres de las embarcaciones de la Reserva seguirán donde están actualmente o se reubicarán. También si el almacén será el actual o uno con mejores condiciones.

El inspector ambiental de la obra debería ir informando periódicamente a los responsables de la DG de Pesca Sostenible del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.



En fecha de entrada de 13/05/2020, Ports IB remite un oficio a la CMAIB, adjuntando informe firmado por la Directora General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar (salida 29/10/2019), que incluye las siguientes observaciones :

- No se representan en ninguno de los planos las líneas del delimitación de costas. Por lo tanto se deberán dibujar las líneas de ribera del mar, delimitación del DPMT, servidumbre de tránsito y protección.
- Hay una zona del proyecto que se ejecuta fuera de la zona de servicio del Puerto. Por lo tanto como que es una modificación sustancial del puerto existente, necesitará informe previo de adscripción (art. 104.1 del Reglamento General de Costas)
- La gestión de los materiales procedentes del dragado y vertido de los mismos dentro DPMT deberán ajustarse a las directrices para la caracterización del material dragado y su reubicación en DPMT publicado en 2015 por la Comisión Interministerial de Estrategias Marinas.
- Se debería analizar la posible afección que la ampliación del dique puede tener en las playas y zonas cercanas. Por lo tanto en el momento de desarrollar este proyecto sería necesario realizar este estudio.
- Este informe que ahora se emite se entiende que es el informe de análisis de compatibilidad de acuerdo con la Ley 41/2010, de 29 de diciembre y con los objetivos ambientales específicos de la estrategia marina de la Demarcación Levantino -Balear.
- Es necesario que el proyecto cumpla los objetivos ambientales del Anexo II del RD 79/2019, de 22 de febrero, para el que se regula el informe de compatibilidad y se establecen los criterios de compatibilidad con las estrategias marinas, para las actuaciones del epígrafe F (Infraestructuras marinas portuarias) del Anexo I del RD 1365/2018, de 2 de noviembre, por el que se aprueban las Estrategias marinas. Estos se transcriben con una tabla (págs. 7-8) en el informe que se ha presentado.
- Por lo tanto concluyen que evaluada la documentación presentada y visto que los efectos de la actuación no pondrán en riesgo la consecución del buen estado ambiental, emiten informe de compatibilidad favorable con la estrategia marina de la demarcación Levantino- Balear con una serie de condicionantes :

Consideran que como la afección a la Posidonia oceanica sea quizás mayor a la que se describe y teniendo en cuenta que la probabilidad de éxito más desfavorable del proyecto que pone como ejemplo la EIA (Bosque marino de Red Eléctrica) es de un 60%, proponen que la superficie de Posidonia a repoblar debería ser al menos el doble de la propuesta, es decir 8.000 m2.

Este proyecto de repoblación, incluida la recolección de fragmentos de posidonia, deberá ser autorizado previamente por la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar.

Las obras deberán ejecutarse preferentemente fuera de la época estival (pero no se considera una condición determinante), ya que a mayor temperatura del agua, más salinidad y por tanto las partículas quedan más tiempo suspendidas.

Las obras deberían realizarse con el mar en calma, los materiales que se pongan en contacto con el mar no deberán ser contaminantes y los bloques de escollera se colocarán limpios de residuos.

No habrá vertidos y se llevará una gestión adecuada de los residuos y la maquinaria.

Se dispondrán de cortinas antiturbidez, procurando que las condiciones del mar sean adecuadas para poder cumplir esta medida.

Además, recuerdan que este informe tiene una vigencia de 4 años (art. 10 del Decreto 79/2019, de 22 de febrero) y se deberá volver a consultar a esta DG si hubiera alguna modificación de la actuación.

También este informe expone que las obras se desarrollan dentro del LIC marino ESZZ16002 Canal de Menorca, gestionado por la Subdirección General para la Protección del Mar de esta DG. Por lo tanto, se deberán cumplir los aspectos y condiciones y medidas de protección que se señalen por esta subdirección general.

En referencia a ello dentro del expediente consta una mail del jefe del Servicio de Explotación, Proyectos y Obras de PortsIB de 12/05/2020 recibido a las 13:48 h que expone:

Que una vez hecha la consulta a la DG de Sostenibilidad de la Costa y el Mar de MITECO, en el informe que emitió esta DG se incluyen las consideraciones oportunas sobre la afección al espacio protegido RN 2000 LIC ESZZ16002 Canal de Menorca (en el expediente también hay un mail de la Subdirectora General para la Protección del Mar que explica esta circunstancia).

CONSIDERACIONES TÉCNICAS

Una vez vista y evaluada la documentación presentada se ha podido comprobar que este proyecto incluye tres actuaciones diferenciadas dentro del mismo ámbito de actuación.





Por un lado se quiere reforzar el dique de abrigo, el cual ha sufrido problemas estructurales a causa de los temporales, a la vez también se quiere construir un martillo en la bocana con el fin de evitar fuertes agitaciones que provocan desprendimientos en los acantilados cercanos. Finalmente se quieren reordenar los usos del puerto, intercambiando embarcaciones y lugares de amarres, ordenando superficies, construyendo nuevas edificaciones, demoliendo algunas y haciendo reformas a las ya existentes.

Para la evaluación de impacto ambiental de todas estas actuaciones se declaró la urgencia. Sin embargo, en la Resolución del Presidente de la CMAIB de 4 de octubre de 2018 que la declara (BOIB 150, 29/10/2018), sólo hace mención a la urgencia del reforzamiento del dique de abrigo, sin mencionar las otras actuaciones.

De las actuaciones evaluadas la que produce los impactos más significativos es el reforzamiento del dique de abrigo, la cual se complementa con la construcción del martillo en la bocana. Con estas actuaciones se ocupará con materiales de obra y bloques de escollera una superficie en el mar de 5.551 m², afectando, de manera directa e irreversible, el fondo marino y las comunidades bentónicas que se asientan.

Así, el Estudio de Impacto Ambiental presentado ha calculado que la afección directa de estas actuaciones sobre el hábitat de Interés Comunitario (HIC) prioritario incluido en el Anexo I de la Directiva 92/43 / CEE "Habitats" 1.120 Praderas de Posidonia oceanica es de 2.693 m². De estos, 2.180 m² corresponden a praderas más o menos consolidadas (de 30 a más del 70% de grado de cobertura). Además, durante la fase de obras del reforzamiento del dique de abrigo y el martillo de la bocana se generarán sólidos en suspensión, el transporte y sedimentación de los cuales, pueden alterar indirectamente, en mayor o menor intensidad, pero de manera temporal, este mismo hábitat dentro de un radio de afección que no se puede definir. La pluma de dispersión de estos materiales dependerá de la dinámica litoral y de los fenómenos marinos que se den en ese momento. El EIA ha calculado que la pluma de dispersión puede afectar hasta 12,72 has. de ámbito marino la mayor parte colonizado por comunidades de algas fotófilas y esciófilas (HIC 1170 arrecifes) y praderas de Posidonia oceanica (HIC prioritario 1120).

También hay que decir, que estos HICs forman parte del LIC estatal EZZ16002 Canal de Menorca y que la superficie de la pluma de dispersión calculada también afecta a la ZEPA estatal ES0000520 Espacio Marino del Norte de Mallorca.

En referencia a lo comentado, PortsIB durante el trámite de exposición pública, solicitó informe a la Dirección General de la Costa y el Mar de MITECO (salida 22/07/2019). Este informe se ha vuelto a solicitar por la CMAIB a Ports IB mediante el informe de deficiencias de 16/04 /2020. Finalmente la DG de Sostenibilidad de la Costa y el Mar ha emitido un informe de compatibilidad favorable con la estrategia marina de la demarcación Levantino- Balear y también en cuanto a las afecciones sobre el LIC marino estatal, poniendo toda una serie de condiciones.

En el expediente también consta un informe del servicio de Protección de Especies de la DG de Espacios Naturales y Biodiversidad de 10 de octubre de 2019, que refiriéndose a la DT 1 del Decreto 25/2018, de 27 de julio, sobre la conservación de la posidonia oceanica en las Islas Baleares, informa favorablemente la actuación, ya que el proyecto ha incluido medidas de compensación (plantación de 1,5 veces la superficie afectada por ocupación directa de la posidonia). Cabe mencionar que dicho informe no ha tenido en cuenta que parte de las obras se hacen fuera del dominio público portuario, en aguas exteriores, y por lo tanto tal como prevé el art.1.3 el Decreto no es aplicable.

Otra cuestión a tener en cuenta es que si observamos el plano de la EIA-6.1 Planta Actuaciones (planta general) y nos fijamos con la línea de ejecución de las obras del dique de abrigo que hay grafiada, observaremos que esta sobrepasa la zona de servicios del Puerto (zona II Espejo de agua). Por tanto, las obras proyectadas exceden el dominio portuario y entran en aguas exteriores en una superficie que se ha calculado de entre unos 600 a 700 m². En el informe de la DG de Sostenibilidad de la Costa y el Mar, también se han pronunciado al respecto.

Además hay que tener en cuenta a la hora de hacer la adscripción al DPMT, el art. 5 del RD Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y la Marina Mercante.

Las otras actuaciones que contempla este proyecto, las cuales todas se quieren ejecutar dentro ámbitos territoriales de la CAIB, son la construcción del martillo en la bocana y la reordenación de los usos del puerto. Estas actuaciones no provocarán impactos tan sustanciales como los definidos anteriormente, siempre y cuando se apliquen las medidas correctoras, protectoras y compensatorias incluidas en la documentación ambiental presentada y se siga el plan de vigilancia ambiental propuesto. Cabe mencionar que la construcción del martillo, según el estudio ambiental presentado, casi no afectará directamente a la posidonia ya que la obra se realiza sobre un fondo mayoritariamente sedimentario, ocupando la posidonia sólo el sustrato rocoso con un grado de cobertura inferior al 30 % (ver plano de la EIA 5.3 Planta Actuaciones, grado de cobertura de la P. oceanica). En cuanto a la reordenación de los usos del puerto, estos se realizarán dentro del ámbito portuario que es Suelo Urbano, además, el material producto del dragado (388 m³) se ha catalogado como no peligroso y por lo tanto se reutilizará en las mismas obras.

Sólo hay que apuntar para estas actuaciones que se tendrían que retirar los morts que no se empleen en la zona portuaria (Anexo 5 del proyecto elementos antrópicos detectados en el área de estudio), siempre y cuando estos morts no estén incrustados dentro de las praderas de



P. oceanica o ya formen parte de las comunidades de fondos rocosos (hayan mimetizado con el entorno). También sustituir las especies de jardinería propuestas, plataneros (*Platanus x hispanica*) y palmeras enanas (*Phoenix roebelenii*), por plantas más adaptadas y autóctonas: tamarindos (*Tamarix spp.*) y palmitos (*Chamaerops humilis*).

En cuanto a los impactos visuales, estos no son relevantes respecto a los que ya hay actualmente. Se mantendrá la misma altura del dique actual (7 m) y los nuevos locales adosados a él no sobrepasarán su altura. Sólo con la construcción del martillo, se incluirá un elemento artificial nuevo. El nuevo martillo quedará integrado dentro del ámbito de las construcciones del mismo puerto, no interfiriendo visualmente de manera significativa con la perspectiva del mar hacia el horizonte, tal como y se puede apreciar en los montajes fotográficos que se incluyen en el estudio paisajístico de la EIA.

En cuanto a los condicionantes y consideraciones que se exponían en el informe del Servicio de Cambio Climático de 29 de agosto de 2019, la EIA ha respondido a este informe y además ha añadido unas adendas donde se calcula la huella de carbono producida por la construcción de las obras proyectadas, las características energéticas de los nuevos edificios y los consumos que se prevén durante su funcionamiento.

Por último cabe mencionar que las actuaciones de este proyecto que se hacen dentro del ámbito marino ya sea dentro de la zona de servicios del Puerto como fuera, afectan a la reserva marina de interés pesquero estatal del Levante de Mallorca- Cala Rajada. Esta Reserva actualmente se regula, se delimita y se definen sus usos permitidos, mediante la Orden APA / 690/2018, de 19 de junio (BOE núm. 157- 29 /06/2018). El art. 5 de esta Orden contempla como prohibiciones de carácter general, la colocación de infraestructuras en el mar, cualquier tipo de vertido y la extracción de minerales o restos de cualquier tipo, actuaciones que se incluyen en este proyecto.

Por este motivo la CMAIB mediante el informe de deficiencias de 16/04/2020, solicita a PortsIB que solicite informe al organismo competente para pronunciarse sobre esta cuestión.

Tal como ya se ha expuesto en el apartado de tramitación del presente informe PortsIB envía oficio a la Dirección General de Pesca del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (entrada 16/04/2020) solicitando el informe, pero no indica, explícitamente tal como se le pedía en el informe de deficiencias de 16/04/2020, la compatibilidad de este proyecto con el art. 5 de la Orden APA / 690/2018, de 19 de junio.

En el expediente consta el informe de la DG de Pesca Sostenible del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación el cual incorpora toda una serie de observaciones, sin mencionar en ningún momento la posible inviabilidad de este proyecto de acuerdo con el artículo 5 de la Orden APA / 690/2018, de 19 de junio.

En relación a las medidas compensatorias para la repoblación de la superficie de posidonia, la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar propone que la superficie de Posidonia a repoblar deberá ser al menos el doble de la propuesta, es decir 8.000 m2. Además, se debe tener en cuenta que dentro del ámbito de la zona de servicios del Puerto con la ejecución de este proyecto también habrá una afección sobre la posidonia. Hay que considerar que existe una vía para integrar medidas compensatorias en proyectos que afecten a la posidonia, a través del Fondo Posidonia, establecido en virtud de la Disposición Adicional Quinta del Decreto 25/2018, sobre la conservación de la Posidonia oceanica en las Islas Baleares, y que el servicio de protección de especies calcula el coste de recuperación de un metro cuadrado de posidonia en 22,5 € / m2.

Conclusiones

Por todo lo anterior, se propone formular la DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL FAVORABLE para el "Proyecto de refuerzo del dique del puerto de Cala Rajada y reordenación de usos (TM de Capdepera)", siempre y cuando se apliquen las medidas correctoras, protectoras y compensatorias incluidas en la documentación ambiental presentada y se siga el plan de vigilancia ambiental propuesto y los condicionantes:

1. Se deben retirar los morts no funcionales dentro de la zona portuaria (Anexo 5 del proyecto elementos antrópicos detectados en el área de estudio), siempre y cuando no estén incrustados dentro de las praderas de Posidonia oceanica o ya formen parte de las comunidades de fondos rocosos (se hayan mimetizado con el entorno).
2. Se deben sustituir las especies de jardinería propuestas, plataneros (*Platanus x hispanica*) y palmeras enanas (*Phoenix roebelenii*), para plantas más adaptadas y autóctonas: tamarindos (*Tamarix spp.*) y palmitos (*Chamaerops humilis*).
3. Los que se incluyen en el informe de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar de MITECO

- Se ha de representar en los planos las líneas de delimitación de costas. Por lo tanto se deberán dibujar las líneas de ribera del mar, delimitación del DPMT, servidumbre de tránsito y protección.
- La gestión de los materiales procedentes del dragado y vertido de los mismos dentro DPMT deberán ajustarse a las directrices para la caracterización del material dragado y su reubicación en DPMT publicado en 2015 por la Comisión Interministerial de Estrategias Marinas.





- Se deberá analizar la posible afección que la ampliación del dique puede tener en las playas y zonas cercanas. Por lo tanto en el momento de desarrollar este proyecto sería necesario realizar este estudio.
- Las obras deberán ejecutarse preferentemente fuera de la época estival (pero no se considera una condición determinante), ya que a mayor temperatura del agua, más salinidad y por tanto las partículas quedan más tiempo suspendidas.
- Las obras se deberían realizar con el mar en calma, los materiales que se pongan en contacto con el mar no deberán ser contaminantes y los bloques de escollera se colocarán limpios de residuos.
- Se controlará que no haya vertidos y se llevará una gestión adecuada de los residuos y la maquinaria.
- Se dispondrán de cortinas antiturbidez, procurando que las condiciones del mar sean adecuadas para poder cumplir esta medida.

Además recuerda que este informe tiene una vigencia de 4 años (art. 10 del Decreto 79/2019, de 22 de febrero) y se deberá volver a consultar a esta DG si hubiera alguna modificación de la actuación.

4. Para ejecutar las medidas de compensación para la afección de la posidonia, Ports IB deberá aportar 190.000 € al Fondo Posidonia, de acuerdo con lo previsto en los informes de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar de MITECO y del Servicio de Protección de Especies de 10 de octubre de 2019 o, en todo caso, las más convenientes desde el punto de vista técnico para recuperar y aumentar la extensión del hábitat protegido.

5. Las observaciones que figuran en el informe de la DG de Pesca Sostenible del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación de 5 de mayo de 2020, no incluidas en los condicionantes anteriores que el presente informe se recogen como condiciones:

- Las barreras antiturbidez deben estar colocadas todo el tiempo que duren las obras.
- Se deberá asegurar que el contenedor sea lo suficientemente impermeable para no dejar escapar las partículas sólidas. Se deberán proteger los sacos de geotextiles donde se depositará el material de dragado para evitar vertidos al mar en situación de tormenta.
- Para evitar que se sigan generando microplásticos, antes de ejecutar las obras se deben retirar los residuos plásticos que todavía están adheridos a los bloques de escollera que se colocaron en las últimas obras de emergencia (2017).

Se solicita que el inspector ambiental de la obra vaya informando periódicamente a los responsables de la DG de Pesca del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

Se recuerda tal y como se recoge en el informe de la DG de Sostenibilidad de la Costa y el Mar de MITECO, que hay una zona del proyecto que se ejecuta fuera de la zona de servicio del Puerto. Por lo tanto como que es una modificación sustancial del puerto existente necesitará informe previo de adscripción (art. 104.1 del Reglamento General de Costas).

Se añade al recordatorio que además hay que tener en cuenta a la hora de hacer la adscripción al DPMT, el art. 5 del RD Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y la Marina Mercante.

Asimismo se advierte al órgano sustantivo que, aunque el informe emitido por la DG de Pesca Sostenible del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación no se ha pronunciado expresamente, se tendrán que valorar el alcance de las prohibiciones del art. 5 de la Orden APA / 690/2018, de 19 de junio, por la que se regula la reserva marina de interés pesquero del Levante de Mallorca- Cala Rajada (BOE núm. 157-29/06/2018), y, en concreto, las previstas en los apartados 1c), que prohíbe "la extracción de minerales o restos de cualquier tipo" y 1.e), que prohíbe "la realización de cualquier vertido y la colocación de infraestructuras en el mar".»

Palma, 5 de junio de 2020

El presidente de la CMAIB

Antoni Alorda Vilarrubias

