

Sección III. Otras disposiciones y actos administrativos

ADMINISTRACIÓN DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE Y TERRITORIO

10338

Resolución del Presidente de la Comisión de Medio Ambiente de las Islas Baleares por la que se formula el informe ambiental estratégico sobre la modificación puntual núm. 1 del Plan Especial del Puerto de Palma (59e/2020).

Visto el informe técnico con propuesta de resolución de día 8 de octubre de 2020, y de acuerdo con el artículo 10.1.a) del Decreto 4/2018, de 23 de febrero, por el que se aprueban la organización, las funciones y el régimen jurídico de la Comisión de Medio Ambiente de las Islas Baleares (CMAIB) (BOIB núm. 26 de 27 de febrero de 2018),

RESUELVO FORMULAR

El informe ambiental estratégico sobre la modificación puntual núm. 1 del Plan Especial del Puerto de Palma, en los siguientes términos:

1. Determinación de sujeción a evaluación ambiental y tramitación

La Modificación nº 1 del Plan Especial del Puerto de Palma se tramita como una evaluación ambiental estratégica simplificada ya que está incluida en el apartado 2 del artículo 6 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación ambiental y la tramitación a seguir es la que se establece en el artículo 29 y siguientes de la Ley.

2. Descripción y ubicación del plan

1. El plan tiene por título «Modificación núm. 1 del Plan Especial del Puerto de Palma».

2. La modificación del Plan Especial del Puerto de Palma tiene como objetivo realizar los cambios de uso/calificación urbanística necesarios para la reubicación de la volumetría correspondiente a las parcelas 3.3.03 y 3.3.04 a otra zona del puerto de Palma con el fin de ampliar el edificio de la terminal ubicada en la parcela 5.3.07 (estación marítima EM4) mediante la creación de una nueva parcela denominada 5.3.13.

Con esta reubicación de la edificabilidad no se podrá edificar en las parcelas 3.3.03 y 3.3.04 y se generará un nuevo espacio urbano que mejorará la apertura visual de la ciudad hacia el mar.

Como consecuencia de la modificación, las parcelas 3.3.03 y 3.3.04 se calificarán con un uso global de espacios libres de edificación.

3. El ámbito territorial de la modificación núm. 1 del Plan Especial del Puerto de Palma se concreta en dos emplazamientos diferenciados: el contramuelle Mollet (parcelas 3.3.03 y 3.3.04) y los Muelles de Poniente (parcelas 5.2.04 y 5.3.13).

4. En las parcelas 3.3.03 y 3.3.04 del contramuelle Mollet se encontraban dos edificaciones, las cuales han sido derribadas. Las parcelas 3.3.03 y 3.3.04 ocupan una superficie de 639 y 282 m², respectivamente. Estas parcelas se encuentran próximas al casco urbano y junto los jardines y la Capilla de San Telmo.

5. En cuanto al ámbito de los Muelles de Poniente, la parcela 5.3.13, de nueva creación, tendrá una superficie de 921 m² (correspondiente a la suma de las superficies de las parcelas 3.3.03 y 3.3.04) y una volumetría de 9.210 m³. Con la modificación del plan especial del Puerto de Palma, se reduce la superficie de la parcela 5.2.04, la cual se destina al uso de depósitos para el tráfico de mercancías y pasajeros.

6. El Plan de Empresa de la Autoridad Portuaria Balear considera que es necesario «adaptar las infraestructuras, los servicios e instalaciones (algunas anticuadas y poco especializadas) destinadas al tráfico de pasaje, tanto en régimen de transporte como en régimen de crucero turístico». Entre estas infraestructuras se encuentra la estación marítima EM-4. Esta estación, inicialmente situada íntegramente en la parcela

5.3.07, fue ampliada en fecha de octubre de 2011 en 795,86 m² y ocupó parte de la superficie de la parcela 5.2.04. Actualmente, la EM-4 tiene una superficie en planta de 1.963,86 m² y dos plantas de altura. Generalmente, esta estación opera con un máximo de 2.700 personas en cruceros de base (embarque y desembarque de pasajeros). Si se tiene en cuenta esta cifra de 2.700, se obtiene un ratio de superficie disponible de 1,45 m²/pax. En este sentido, en el documento «Referencial de calidad de servicio para el tráfico de cruceros» elaborado por Puertos del Estado de fecha 17 de septiembre de 2012 se establecen unas dimensiones mínimas de espacios y de capacidad para el interior de terminales de cruceros y se indica que «las instalaciones, ya sean fijas o provisionales, se dimensionan de tal forma que se dispone de al



menos 2 m²/persona». Por lo tanto, la modificación propuesta permitirá ampliar la EM-4 y disponer así de una mayor superficie por persona y próxima a los 2 m²/persona.

De acuerdo con el documento ambiental, hay que destacar que los cruceros de base (inicio y fin en el Puerto de Palma) son los que suponen una mayor exigencia sobre las instalaciones de la estación marítima.

7. En cuanto a la movilidad, la demolición de los edificios situados en las parcelas 3.3.03 y 3.3.04 implicará una disminución de la movilidad potencial generada por estos edificios en el ámbito de contramuelle Mollet. De acuerdo con el documento ambiental, la movilidad asociada a la nueva ubicación de la volumetría edificable en los Muelles de Poniente no se considera apreciable ya que las actuaciones previstas no generarán un incremento de los tráficos portuarios (ni tampoco los no portuarios).

8. En las siguientes tablas se compara el planeamiento vigente con el propuesto para el ámbito del contramuelle Mollet y de los Muelles de Poniente:

Contramuelle Mollet	Planeamiento vigente	Planeamiento propuesto
Clasificación suelo	Suelo urbano	Suelo urbano
Uso global	Edificaciones	Espacios libres
Superficie del suelo (m ²)	921	921
Volumen edificable máximo (m ³)	9.210	-

Muelles de Poniente	Planeamiento vigente	Planeamiento propuesto
Clasificación suelo	Suelo urbano	Suelo urbano
Uso global	Depósitos	Depósitos (parcela 5.2.04) Edificaciones (nueva parcela, para ampliación de la terminal de la parcela 5.3.07)
Superficie del suelo (m ²)	13.082,14	12.161,14 (parcela 5.2.04) 921 (parcela 5.3.02)
Volumen edificable máximo (m ³)	-	- (parcela 5.2.04 resultante) 9.210 (parcela 5.3.02)

9. De acuerdo con el documento ambiental, esta propuesta de modificación de la ordenación de los usos y edificaciones vigentes en el Plan Especial del Puerto de Palma permite:

- Mejorar la apertura visual de la ciudad hacia el mar en la zona del contramuelle Mollet.
- Reubicar la volumetría edificable en una posición, dentro del puerto, que permitiría mejorar el servicio del puerto a pasajeros que utilizan las estaciones marítimas.
- Generar más superficie ajardinada y accesible a la población en los Jardines de San Telmo.
- Realzar la presencia de la Capilla de San Telmo en el entorno urbano.
- Generar aperturas visuales más amplias hacia el puerto desde los Jardines de San Telmo.

3. Evaluación de los efectos previsibles

En cuanto a los efectos sobre la atmósfera de la modificación propuesta, en el documento ambiental se considera que no se producirá un aumento del tráfico rodado ni un aumento de tráfico marítimo y que el cambio de uso de las parcelas 3.3.03 y 3.3.04 a espacio libre producirá un efecto positivo sobre la calidad del aire por el ajardinamiento de la zona verde. Sin embargo, durante las obras de la ampliación del EM4 se producirá un impacto negativo sobre la atmósfera por la emisión de ruidos y de contaminantes. Este impacto tendrá carácter temporal y no se considera significativo.

El impacto sobre la vegetación se considera positivo ya que se desarrollará una zona verde en las parcelas 3.3.03 y 3.3.04.

En relación con el paisaje, en el ámbito de los Muelles de Poniente, el edificio objeto de ampliación se integra en el entorno, donde ya se ubican diferentes instalaciones portuarias, y no afecta de manera significativa a la cuenca visual actual del Puerto de Palma.

En el caso del ámbito del contramuelle Mollet, la creación de una zona verde en las parcelas 3.3.04 y 3.3.03 permitirá realzar la capilla de San Telmo y generar unas aberturas visuales más amplias hacia el puerto. Esto supondrá una mejora paisajística de la zona.

En cuanto a la movilidad, la demolición de los edificios situados en las parcelas 3.3.03 y 3.3.04 implicará una disminución de la movilidad potencial generada por estos edificios en el ámbito de contramuelle Mollet. De acuerdo con el documento ambiental, la movilidad asociada a



la nueva ubicación de la volumetría edificable en los Muelles de Poniente no se considera apreciable ya que las actuaciones previstas no generarán un incremento de los tráficos portuarios (ni tampoco los no portuarios).

Según el documento ambiental, se trata de una modificación de escasa entidad y sin efectos significativos sobre el medio ambiente. Para que esta modificación se pueda considerar de escasa entidad, se debe garantizar que la mejora de las condiciones de la EM4 que se derive de la modificación no implicará un aumento del número de pasajeros, del número de cruceros con base en Palma o del número máximo de pasajeros por crucero, el cual según los datos presentados es de 2.700.

Según el documento ambiental, el incremento de superficie propuesto en la estación marítima 4 no implica un incremento de su capacidad ya que la capacidad viene limitada por las dimensiones físicas del muelle. Por tanto, debe entenderse que la mejora de la infraestructura no es clave para el aumento del tráfico de pasajeros ya que no aumenta la capacidad de entrada y de salida de embarcaciones ni tampoco supone la construcción de nuevos muelles de amarre. En el documento ambiental se presenta una tabla con previsión del tráfico portuario para los próximos años, donde se observa que si bien los pasajeros en régimen de crucero permanecerá constante, habrá un aumento de un 10% en el número de pasajeros en régimen de transporte. Sin embargo, según consta en la documentación presentada, parece que la estación marítima 4 se emplea para la recepción y salida de los cruceros que atracan en los muelles cercanos.

Por otra parte, según el estudio realizado por la Universidad de las Islas Baleares (García, C. ; Maestro-Runge, C. ; Morán-Tejeda, E. ; Lorenzo-Lacruz, J. ; Tirado, D. «Impact of Cruise Activity donde Freshwater Use in the Port of Palma (Mallorca, España) ». Water 2020, 12, 1088), los cruceros que tienen base en el puerto de Palma consumen 628.000 litros de agua en cada amarre. Estos consumos de agua son muy superiores a las recargas que hacen los barcos mercantes (178.000 litros por amarre) o los cruceros en tránsito que hacen escala en el puerto de Palma (69.000 litros por amarre). Si tenemos en cuenta que nuestra demarcación hidrográfica pasa por periodos cíclicos de sequía en los que se puede ver comprometida la satisfacción de las demandas hídricas y dado los altos consumos de agua de los cruceros con base en Palma, la mejora de la infraestructura del ampliación del EM4 no puede suponer en ningún caso un incremento de los cruceros con base en Palma. Así, aunque globalmente no se aumentase el número de pasajeros, un incremento de los cruceros con base en el puerto de Palma puede provocar un impacto negativo en el medio. Del mismo modo, tampoco debería aumentar la capacidad máxima de los cruceros que atracan en el puerto sin haber estudiado antes su impacto sobre diferentes factores como pueden ser la movilidad o la calidad del aire.

4. Consultas a las administraciones públicas afectadas y personas interesadas

De acuerdo con el artículo 30 de la Ley 21/2013, se han realizado consultas a las siguientes administraciones previsiblemente afectadas por la modificación número 1 del Plan Especial del Puerto de Palma:

- Dirección General de Territorio y Paisaje, Servicio de Ordenación del Territorio y Urbanismo (RS SAA 173)
- Dirección General de Recursos Hídricos (RS SAA 174).
- Consell de Mallorca, Departamento de Territorio, Dirección Insular de Urbanismo (RS CMAT-GOIB 4684).
- Consell de Mallorca, Departamento de Territorio, Dirección Insular de Territorio y Paisaje (RS CMAT-GOIB 4684).
- Consell de Mallorca, Departamento de Cultura, Patrimonio y Política Lingüística, Dirección Insular de Patrimonio (RS CMAT-GOIB 4684).
- Consejería de Administraciones Públicas y Modernización, Dirección General de Emergencias e Interior (RS CMAT-GOIB 4684).
- Consejería de Transición Energética y Sectores Productivos, Dirección General de Energía y Cambio Climático, Servicio de Cambio Climático y Atmósfera (RS CMAT-GOIB 4684).
- Consejería Modelo Económico, Turismo y Trabajo (RS CMAT-GOIB 4684).
- Consejería de Salud y Consumo, Dirección General de Salud Pública (RS CMAT-GOIB 4684).

A día de hoy dentro del expediente constan los informes del Servicio de Ordenación del Territorio y Urbanismo, del Servicio de Cambio Climático y del Servicio de Salud Ambiental.

El Servicio de Ordenación del Territorio y Urbanismo informó lo siguiente:

Propuesta

Se establece como objeto la reubicación de volumetría de dos parcelas de la zona de los Jardines de San Telmo en la zona de los Muelles de Poniente para ampliar la terminal:

- En las parcelas 3.3.03 y 3.3.04 se elimina el volumen edificable.
- Se amplía el edificio terminal ubicado en la parcela 5.0.07 mediante la creación de una nueva parcela 5.3.13 con un volumen edificable de 9.210 m³.

Además, en la documentación se hace referencia a las ampliaciones de las Estaciones Marítimas de Ponent que se actualizan en la modificación del PE.





Cuestiones ambientales

En la documentación se concluye que no se estima un incremento futuro de la actividad portuaria y que se puede considerar no apreciable el incremento de movilidad asociada a la nueva volumetría edificable de los Muelles de Poniente.

Observaciones ambientales

Se amplía la terminal EM4 y se destina al tráfico de pasajeros, tanto en régimen de transporte como en régimen de crucero turístico (punto 0.5.2 del documento ambiental estratégico).

En el cuadro de cifras, se aprecia un incremento de transporte de pasajeros constante entre 2018 y 2023 pasando de 1.000.000 a 1.275.000 (punto 0.5.2 del documento ambiental estratégico).

En las fotos aéreas se aprecia que se está ampliando la superficie y la longitud de los muelles, cuestión que no se aprecia que se trate en la documentación ambiental.

Se han ampliado otras terminales.

Se debería efectuar una valoración de los efectos acumulativos de todas las actuaciones, ya que puede que en conjunto sí se da un incremento de la actividad.

En las Islas Baleares, la Ley 6/1999 de Directrices de Ordenación Territorial constituye el instrumento superior y básico de ordenación territorial, en desarrollo de las DOT, por acuerdo del Consejo de Gobierno se aprobó un sistema de indicadores de sostenibilidad (BOIB 75 de 21/05/2011). El indicador 12, Índice diario de presión humana, estima la carga demográfica real que soporta el territorio diariamente, recogiendo datos, entre otros, de la Autoridad Portuaria y Puertos de las Islas Baleares.

Conclusión

Habría que valorar el posible incremento de actividad portuaria y sus efectos sobre la carga demográfica que soporta el territorio y la movilidad en la zona de los Muelles de Poniente.

El Servicio de Cambio Climático y Atmósfera informó lo siguiente:

1. Objeto

[...]

El balance de superficies y volumetría máxima edificable entre la situación de partida y la situación actual es un balance 0.

2. Descripción

[...]

Según el Estudio de Impacto Ambiental el incremento de superficie propuesto no implica incremento de capacidad, dado que la capacidad viene limitada por las dimensiones físicas de muelle.

3. Consideraciones

3.1. Ley de Cambio Climático y Transición Energética

La Ley 10/2019, de 22 de febrero, de Cambio Climático y Transición Energética establece unos objetivos a conseguir tanto en la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, como en la mejora de la eficiencia energética, como en la penetración de energías renovables:

Objetivos de reducción de emisiones

- a) El 40% para el año 2030.
- b) El 90% para el año 2050.



Objetivos de eficiencia energética

- a) El 20% para el año 2030.
- b) El 40% para el año 2050.

Objetivos de Penetración de Energías Renovables

- a) El 35% para el año 2030.
- b) El 100% para el año 2050.

Hay toda una serie de condicionantes que se deben tener en cuenta:

Artículo 20. Perspectiva climática en los instrumentos de planificación.

[...]

Artículo 31. Medidas de fomento (apartados 1, 2, 3, 5 y 6).

Artículo 32. Eficiencia energética en edificaciones (apartado 2).

Artículo 36. Grandes infraestructuras y equipamientos públicos (apartado 1).

Artículo 37. Infraestructuras portuarias.

Artículo 38. Alumbrado público (apartados 1 y 2).

Artículo 42. Primacía de las energías renovables.

Artículo 54. Parámetros urbanísticos.

Las instalaciones de producción de energía eléctrica a partir de fuentes de energía renovables ubicadas en aparcamientos en suelo urbano o sobre cubierta, así como los soportes y los elementos auxiliares necesarios, no computan urbanísticamente en ocupación, en edificabilidad, en distancia a linderos ni en altura.

Artículo 61. Movilidad sostenible en los centros de trabajo (apartados 1, 2, 3 a) y g)).

Artículo 64. Infraestructuras de carga de vehículos eléctricos (apartados 1, 2 y 3).

A efectos de lo que disponen los artículos 1, 2 y 3 de esta ley, el Gobierno impulsará, en los diversos sectores de la acción pública, políticas que contribuyan eficazmente a la lucha contra los efectos del cambio climático y a la transición hacia un modelo energético sostenible. Estas políticas se inspirarán, entre otros, en los siguientes criterios generales:

8. En el ámbito del transporte marítimo y aéreo se impulsarán medidas de colaboración con las autoridades estatales para conseguir la reducción de emisiones y la reducción de la vulnerabilidad al cambio climático en el ámbito del transporte marítimo y el transporte aéreo, y en concreto:

- a) La incorporación progresiva a puertos de competencia del Estado de infraestructuras de suministro de electricidad o gas natural para las embarcaciones.
- b) El establecimiento de medidas para impulsar el uso de embarcaciones menos contaminantes.
- c) La declaración de zonas de control de las emisiones (ECA), junto con la definición de los criterios mínimos en materia de emisiones y de calidad del aire que tienen que cumplir las embarcaciones.

3.2. Consideraciones respecto a la adaptación a los efectos del cambio climático

Las infraestructuras Portuarias elaborarán Planes de Adaptación al Cambio Climático. La redacción de este Plan de Adaptación es una obligación según la Ley 2/2013, de 29 de mayo, de protección y uso sostenible del litoral y de modificación de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas.

En relación a los efectos que el cambio climático pueda tener durante el plazo de vigencia se deben tomar en consideración los escenarios futuros de aumento de nivel del mar, temperatura, acidez, y otros índices climáticos esperados.





La Autoridad Portuaria debería analizar los potenciales efectos del cambio climático sobre la funcionalidad y estabilidad de los diques de abrigo y los muelles de los puertos e instalaciones portuarias dependientes (operatividad de los muelles por un lado y que sobrepase la estabilidad de los diques por otra). Una vez determinados estos efectos sobre los puertos e instalaciones portuarias, se debería realizar una propuesta para mitigar estos efectos del cambio climático e, incluso, se evaluará la eliminación progresiva de infraestructuras vulnerables con la búsqueda de alternativas que lo sean menos.

Además de las consecuencias que pueden surgir del aumento del nivel del mar, el proyecto futuro de edificación en la Estación Marítima 4 y el resto de la parcela debería presentar medidas que sirvan para mejorar la resiliencia ante estos efectos del cambio climático. Algunas medidas que se podrían considerar serían limitar al máximo aquellos elementos que generan la burbuja urbana y fomentar mecanismos naturales de control de la temperatura, como la evapotranspiración, mediante más arbolado, ajardinado o cubierta vegetales ...

Parte esencial de la adaptación al cambio climático pasa por optimizar la gestión de los recursos hídricos. Por ello es necesaria la recuperación del agua de lluvia y contribuir a la adaptación a su escasez. En este sentido se consideran medidas adecuadas: obligación que el diseño de edificios incluya la captura y utilización de las aguas pluviales y la pregestión de aguas grises.

3.3. Consideraciones sobre Calidad del Aire

Durante la fase de obras se deberían tener en cuenta buenas prácticas para la prevención de la contaminación atmosférica. Un ejemplo se puede encontrar en <http://atmosfera.caib.es>.

El puerto podría dar más exigencia a los concesionarios en cuanto a buenas prácticas ambientales, sobre todo en cuanto a contaminación atmosférica. En este sentido se elaboró en su día una guía en conjunto con la propia Autoridad Portuaria, consultable en <http://atmosfera.caib.es>.

4. Conclusiones

1. El balance de superficies y volumetría máxima edificable entre la situación de partida y la situación actual es un balance 0, por lo que no se considera un aumento de la edificabilidad y el traslado a la Estación Marítima 4 supone un aspecto positivo en cuanto mejora del paisaje.

El promotor declara que el aumento de la Estación Marítima 4 no supone un aumento de la capacidad de número de pasajeros anuales, que viene delimitada por el propio muelle.

2. Se recuerda a la Autoridad Portuaria que, aunque permanezca fuera del ámbito de aplicación de la Ley 10/2019, de 22 de febrero, de cambio climático y transición energética, deberían tenerse en cuenta en un futuro los aspectos que de esta derivan, para ser coherentes con el resto de políticas del territorio balear (punto 3.1 de este informe).

El Servicio de Salud Ambiental informó lo siguiente:

Se informa favorablemente dado que no se han observado posibles riesgos para la salud ambiental. Se recomienda el uso de agua regenerada para el riego de las obras (disminución de las partículas en suspensión) o de las zonas verdes planeadas, para reducir el consumo de agua potable en tareas que no necesitan esta calidad.

Este informe es únicamente válido a efectos de salud ambiental y no exime del obligado cumplimiento de todo el resto de la normativa que sea aplicable al proyecto.

5. Análisis de los criterios del anexo V de la Ley 21/2013

Se han analizado los criterios del anexo V de la Ley 21/2013, de Evaluación Ambiental, y no se prevé que el plan pueda tener efectos significativos sobre el medio ambiente, en concreto:

1. Características de la Modificación: la modificación del Plan Especial del Puerto de Palma tiene como objetivo realizar los cambios de uso/calificación urbanística necesarios para la reubicación de la volumetría correspondiente a las parcelas 3.3.03 y 3.3.04 situadas en el contramuelle Mollet en la zona de los Muelles de Poniente para ampliar el edificio de la terminal ubicada en la parcela 5.3.7 (estación marítima EM4) mediante la creación de una nueva parcela denominada 5.3.13. La parcela 5.3.13 tendrá una superficie de 921 m², correspondiente a la suma de las superficies de las parcelas 3.3.03 y 3.3.04. Con esta reubicación de la edificabilidad no se podrá edificar en las parcelas 3.3.03 y 3.3.04 y se generará un nuevo espacio urbano el cual mejorará la apertura visual de la ciudad hacia el mar. Como consecuencia de la modificación, las parcelas 3.3.03 y 3.3.04 se calificarán con un uso global de espacios libres de edificación.

El balance de superficies y volumetría máxima edificable entre la situación de partida y la situación propuesta es un balance 0.



2. Características de los efectos y del área probablemente afectada: el ámbito territorial de la modificación núm. 1 del Plan Especial del Puerto de Palma se concreta en dos emplazamientos diferenciados: el contramuelle Mollet (parcelas 3.3.03 y 3.3.04) y los Muelles de Poniente (parcelas 5.2.04 y 5.3.13).

El plan no afecta a ningún espacio natural protegido por la Ley 5/2005, de 26 de mayo, para la conservación de los espacios de relevancia ambiental (LECO) ni por la Ley 1/1991, de 30 de enero, de espacios naturales y de régimen urbanístico de las áreas de especial protección de las Islas Baleares (LEN). No forma parte de Red Natura 2000 y no se encuentran hábitats de interés comunitario. En cuanto a la vegetación, el ámbito de la modificación del Plan Especial del Puerto de Palma se encuentra en un entorno totalmente antropizado y no ocupa ninguna superficie con vegetación.

En cuanto al paisaje, las parcelas 3.3.03 y 3.3.04 de la zona del contramuelle Mollet se encuentran al lado de los jardines y la Capilla de San Telmo y la modificación propuesta permite aumentar la apertura de la ciudad hacia el mar. En cuanto a la zona de los Muelles de Poniente, el entorno de la parcela 5.2.04 es el propio de un área portuaria (explanadas para depósito de mercancías y vehículos, muelles, una estación marítima y la terminal EM4 de transporte de pasajeros). Se considera que en el ámbito de los Muelles de Poniente, la afección al paisaje será mínima y que incluso puede suponer una mejora respecto al uso actual de la zona como depósito de mercancías. En el documento ambiental se ha analizado la afección paisajística desde los puntos de observación más representativos de la zona (Castillo de Bellver, estación marítima y Paseo Marítimo) con distintas visuales. Se ha hecho también una simulación de la futura actuación. Se concluye que el edificio objeto de ampliación se integra en el entorno y no afecta de manera significativa la cuenca visual actual del Puerto de Palma.

Las dos parcelas del contramuelle Mollet se encuentran en zona de policía del torrente de sa Riera.

En relación con el patrimonio cultural, en el área afectada por la modificación del plan especial del Puerto de Palma no se encuentra ningún bien de interés cultural o bien catalogado. Sin embargo, junto a las parcelas 3.3.03 y 3.3.04 se encuentra la Capilla de San Telmo, la cual se incluye en el Catálogo de protección de edificios y elementos de interés paisajístico de Palma.

En cuanto a la calidad del aire y según el estudio One Corporation to Pollute Them All. Luxury Cruises Air Emisiones in Europe, hecho por Faig Abbasov (Transports & Environment, 2019), el puerto Palma es el segundo de Europa con las concentraciones más elevadas de SO_x, hecho atribuible al tráfico de cruceros. En el documento ambiental se presenta un estudio de la calidad del aire hecho por la Autoridad Portuaria durante el período comprendido entre el 1 de septiembre de 2019 y el 31 de diciembre de 2019. Si comparamos los datos medidos en el puerto de Palma durante este período con los valores límite establecidos en el Real decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire, en la estación P1 se superó una vez el valor límite horario de SO₂ (350 g/m³) y 14 veces el valor límite diario de PM₁₀ (50 g/m³). En las otras estaciones también se registraron superaciones del valor límite diario de PM₁₀. Los valores máximos registrados en las diferentes estaciones varían entre 260 y 89 g/m³. Hay que indicar que el valor máximo diario de SO₂ no se puede superar en más de 24 veces por año civil y el valor límite diario de PM₁₀ no se puede superar en más de 35 ocasiones al año. Por lo tanto, es probable que en algunos puntos de medida se pueda superar en un año más de 35 veces el valor límite diario de partículas por lo que se debe evitar el aumento del tráfico marítimo.

Hay que destacar el impacto positivo que tendrá la eliminación de la edificabilidad en las parcelas 3.3.03 y 3.3.04 de la zona del contramuelle Mollet sobre el medio ambiente. En este sentido, la modificación número 1 del Plan Especial del Puerto de Palma supondrá una mejora paisajística de la fachada marítima de Palma. Así, se generará más superficie ajardinada, se dará relevancia a la capilla de San Telmo y se generará una apertura visual más amplia hacia el mar.

En cuanto al ámbito de los Muelles de Poniente, en el informe del Servicio de Ordenación del Territorio y Urbanismo se comenta que «En las fotos aéreas se aprecia que se está ampliando la superficie y la longitud de los muelles, cuestión que no se aprecia que se trate en la documentación ambiental». En este sentido, cabe indicar que aunque las ampliaciones de los muelles que se han llevado y que se llevan a cabo en el ámbito de estudio se asocian a un aumento del tráfico marítimo con los correspondientes impactos ambientales, la evaluación ambiental estratégica de la modificación del Plan Especial debe centrarse en la reubicación del volumen y usos actualmente permitidos en las parcelas 3.3.03 y 3.3.04 a otras parcelas del puerto de Palma (en concreto, la parcela 5.2.04). Sin embargo, y para que esta modificación se pueda considerar, como se indica en el documento ambiental, de escasa entidad y sin efectos significativos sobre el medio ambiente, se debe garantizar que la mejora de las condiciones de la EM4 que se derive de la modificación no implicará un aumento del número de pasajeros, del número de cruceros con base en Palma o del número máximo de pasajeros por crucero, el cual según los datos presentados es de 2.700.

En caso de que no se cumplan estos requisitos, se debería someter este plan al procedimiento de evaluación ambiental estratégica ordinaria y evaluar, entre otros, los efectos sobre la calidad del aire, el consumo de agua y la movilidad, los cuales se han evaluado considerando que no se producirá un aumento de pasajeros respecto a la situación actual.





Conclusiones del Informe ambiental estratégico

Primero. No sujetar a evaluación ambiental estratégica ordinaria la «Modificación número 1 del Plan Especial del Puerto de Palma», dado que no se prevé que pueda tener efectos significativos sobre el medio ambiente de acuerdo con los criterios del anexo V de la Ley 21/2013, siempre que se cumplan las medidas correctoras propuestas en el Documento Ambiental y los condicionantes siguientes:

1. En cuanto a la futura ampliación de la Estación Marítima 4 que se derive de la modificación del Plan Especial del Puerto de Palma:

- a) Se debe garantizar que la mejora de las condiciones de la EM4 no implicará un aumento del número de pasajeros, del número de cruceros con base en Palma o del número máximo de pasajeros por crucero, el cual según los datos presentados es de 2.700. En caso contrario, el plan debería someterse al procedimiento de evaluación ambiental estratégica ordinaria para evaluar, entre otros, los efectos sobre la movilidad, el consumo de recursos y la calidad del aire.
- b) La ampliación del EM4 deberá tener un consumo energético casi nulo.
- c) Durante la fase de obras se deben tener en cuenta buenas prácticas para la prevención de la contaminación atmosférica. Un ejemplo se puede encontrar en <http://atmosfera.caib.es>.
- d) Durante la fase de construcción, se deben emplear materiales de bajo impacto ambiental, preferentemente de origen local.
- e) Se debe incorporar la generación solar fotovoltaica para autoconsumo en la cubierta del edificio del EM4.
- f) El proyecto de ampliación del EM4 deberá incluir una certificación de construcción sostenible que garantice, para su construcción, uso y desmantelamiento, la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, la eficiencia energética, el ahorro de agua y la reducción de los residuos.
- g) Se deberán prever medidas para el aprovechamiento de las aguas pluviales.

2. El alumbrado público deberá ser tal que se minimice el consumo eléctrico.

3. En el ámbito del contramuelle Mollet, se adoptarán técnicas o sistemas urbanos de drenaje sostenible y se incorporarán medidas para fomentar la infiltración de las superficies de las parcelas 3.3.03 y 3.3.04.

Se recomienda:

- El uso del agua regenerada para las obras de los proyectos que se deriven de la modificación número 1 del Plan Especial del Puerto de Palma.

Se recuerda:

1. Dado que el ámbito del contramuelle Mollet se encuentra en zona de policía de torrente, las actuaciones que se deriven de la modificación número 1 del Plan Especial del Puerto de Palma en este ámbito necesitarán la autorización de la Dirección General de recursos Hídricos de acuerdo con lo establecido en el punto 4 del artículo 9 del Reglamento del Dominio Público Hidráulico y en el punto 4 del artículo 114 del Plan Hidrológico de las Islas Baleares.

2. En cuanto al espacio libre previsto en el ámbito del contramuelle Mollet, se debe tener en cuenta lo establecido en el punto 2a) del artículo 60 del Reglamento general de la Ley 2/2014, de 25 de marzo, de ordenación y uso del suelo, para la isla de Mallorca.

3. Se debe cumplir lo establecido en los artículos 61 y 63 del Plan Hidrológico de las Islas Baleares vigente en relación a los contadores de agua y fontanería de bajo consumo y el riego de parques, jardines y zonas verdes urbanas, respectivamente.

4. Se debe elaborar un plan de Adaptación al Cambio climático según lo que indica la ley 2/2013, de 29 de mayo, de protección y uso sostenible del litoral y de modificación de la ley 22/1988, de 28 de julio de Costas.

Segundo. Se publicará el presente informe ambiental en el Boletín Oficial de las Islas Baleares, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 31.3 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental.

Tercero. El informe ambiental estratégico perderá su vigencia y cesará en la producción de los efectos que le son propios si, una vez publicado en el BOIB, no se hubiera procedido a la aprobación del plan o programa en el plazo máximo de cuatro años desde la publicación, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 31.4 de la Ley 21/2013.

Cuarto. El informe ambiental estratégico no será objeto de recurso alguno, sin perjuicio del que, en su caso, proceda en vía administrativa o judicial ante el acto de aprobación del plan o programa, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 31.5 de la Ley 21/2013.





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

Palma, 9 de octubre de 2020

El presidente de la CMAIB

Antoni Alorda Vilarrubias

