

Sección III. Otras disposiciones y actos administrativos

ADMINISTRACIÓN DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE Y TERRITORIO

12729 *Acuerdo del Pleno de la Comisión de Medio Ambiente de las Islas Baleares sobre el proyecto acondicionamiento del manto rompeolas y mejora del dique sur del puerto, TM Andratx (25A/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 26 de noviembre de 2020,

DECLARACIÓN De IMPACTO AMBIENTAL

1. Tramitación

Tal como se indicó en la consulta de Puertos IB de fecha 3 de abril de 2018, el proyecto constaba inicialmente de tres actuaciones:

1. la primera, la reposición del manto del rompeolas, es una actuación de mantenimiento y reconstrucción de una obra de defensa contra el mar y por tanto, no se encuentra encuadrada dentro de los supuestos del anexo I, grupo 7, punto 8. En todo caso, se podría encontrar incluida en el anexo II, grupo 7. Otros proyectos, punto 9, cualquier proyecto que pueda afectar a ecosistemas marinos y, por lo tanto, según el artículo 14.2 de la ley 12/2016, tendría que ser objeto de una evaluación de impacto ambiental simplificada.

2. No obstante, las otras dos actuaciones, la construcción de un muro de protección a la dársena y la construcción de un muelle en claraboya, no se pueden considerar obras de reconstrucción o mantenimiento de instalaciones existentes sino nuevas obras de defensa contra el mar y por tanto, objeto de evaluación de impacto ambiental ordinaria según el artículo 14.1 de la Ley 12/2016.

Posteriormente se descartó la construcción del muro en claraboya, atendiendo un informe desfavorable del Consell de Mallorca, en el que indicaban el elevado impacto paisajístico que se causaría debido a su alto valor patrimonial.

Dado que según el artículo 16 de la ley 12/2016, la evaluación de impacto ambiental de un proyecto tiene que hacer referencia a la totalidad del proyecto, sin fraccionar las actuaciones, todas las actuaciones propuestas se deben someter a evaluación de impacto ambiental ordinaria según el artículo 14.1 de la ley 12/2016, de 17 de agosto, con la tramitación que desarrollen los artículos 33 hasta 41 de la ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

Tal como establece el art. 34 de la Ley 21/2013 de 9 de diciembre de evaluación ambiental, el promotor solicitó al órgano ambiental que elaborara un documento de alcance, que se emitió en fecha 06/09/19 (exp.74a/18) en la cual se consultó a las administraciones afectadas.

El promotor ha entregado el nuevo proyecto y el EIA y por tanto ahora se analizan los documentos para poder emitir la Declaración de Impacto Ambiental.

2. Información del proyecto: objeto, ubicación y descripción

El objeto del proyecto es la reposición de rompeolas de protección y aumento de la cota de coronación del dique de abrigo que el oleaje incidente ha echado a perder durante los temporales y la construcción de un muro perpendicular al morro del dique, de 18 m, para disminuir la intensidad del oleaje que afecta a las barcas amarradas, al paseo y a las terrazas.

Se prevén las actuaciones siguientes:

1. Reposición del manto de rompeolas y aumento de la cota de coronación en aquellos puntos donde sea necesario.
2. Construcción de un muro de protección de la dársena, de 18 m, que se situará en el morro del dique.

No se realizará ningún tipo de dragado.

El presupuesto de ejecución de la obra es de 957.951,93 € euros.



3. Elementos ambientales significativos del entorno al proyecto

Diagnóstico territorial

En relación con la ubicación del proyecto, éste se realiza en dominio portuario. La zona no se encuentra afectada directamente por ninguna figura de protección, pero a 900 m hay presente una ZEPA: Espacio marítimo de poniente de Mallorca (ES0000519), que gestiona el estado, razón por la cual se pidió informe al Ministerio.

Diagnóstico ambiental

Se ha realizado una caracterización de la zona y un inventario ambiental, donde se describe el medio abiótico (climatología, geología, hidrología) y biótico (flora y fauna, espacios naturales)

Se presenta una "Caracterización ambiental y cartografía bionómica" de enero de 2019 que incluye un estudio bionómico de la zona del proyecto y una batería de analíticas a realizar en agua y sedimentos. Se presentan tres estaciones de muestreo de las cuales solo una se encuentra en el puerto, en la zona de la bocana cerca de la escuela de Vela.

Las zonas de muestreo deberían ser más representativas de la zona donde se realizarán los trabajos.

Las conclusiones de éste son:

-Los resultados obtenidos del control de calidad del agua marina mediante el muestreo de la estructura vertical de la columna de agua para las variables temperatura, salinidad, turbidez y clorofila, muestran unos valores muy similares a los habituales de aguas portuarias. Para el resto de parámetros, los valores son los esperados en condiciones estándares para la zona, sin manifestar situaciones anómalas por la época de muestreo (condiciones invernales).

-En relación a los nutrientes analizados, para los nutrientes amonio, nitratos y nitritos las concentraciones son muy bajas, por debajo del límite de cuantificación del método analítico empleado. En cuanto a los ortofosfatos, los resultados indican un estado ecológico moderado de la masa de agua. Esto se debe al hecho que las aguas portuarias, tienen una menor renovación y una mayor influencia de aportaciones continentales de nutrientes (ej. presencia curso fluvial Es Torrent).

-En relación con los sedimentos, prácticamente todos los parámetros analizados presentan valores bajos. Sólo los sedimentos superficiales de la estación AND-S-1, localizada frente al dique interior del Club de Vela, presentan, para el metal pesado cobre, unas concentraciones que clasifican los sedimentos como NAB.

Contextualizando los valores obtenidos en la zona de estudio para el cobre, se considera que estos valores se encuentran entre los valores esperables en sedimentos portuarios de esta granulometría (barros) y localización (dársena interior). En relación a los compuestos orgánicos volátiles (COVs), son bajos.

-Por otro lado, la cartografía marina muestra que en la dársena exterior del puerto de Andratx, localizada entre el dique de abrigo exterior y el dique sur (antiguo dique de abrigo), se localizan comunidades naturales sensibles y especies protegidas tanto a nivel autonómico, como estatal y europeo que forman parte de comunidades de fanerógamas marinas: las especies estructuradoras de las mismas, *Cymodocea nodosa* y *Posidonia oceánica*, y el molusco bivalvo *Pinna nobilis*.

-De las comunidades que se localizan en el área de prospección destaca la presencia de especies que se consideran sensibles, entre otros, a los efectos de un incremento de la turbidez del agua o de la sedimentación de partículas finas sobre el sustrato:

-*Posidonia oceánica*

-*Cymodocea nodosa*

-*Pinna nobilis* (nacra): vulnerable. (individuos muertos según el segundo muestreo con inmersión en febrero de 2019)

Las dos primeras están incluidas en la Lista de especies silvestres en régimen de protección especial y del Catálogo español de especies amenazadas (RD 139/2011).

En concreto, a 180 metros en el suroeste del martillo del dique sur del puerto de Andratx, ocupando una área aproximada de 1,6 ha dentro de la zona de prospección, se ha localizado una pradera de *Posidonia oceánica* en la cual se observaron algunos individuos de *Pinna nobilis*. A mayor distancia, 200 metros al suroeste del martillo del dique sur del puerto de Andratx, sobre la cota batimétrica de los -5,0 metros, limitando al sudeste con la pradera de *Posidonia oceánica* y ocupando un área de 0,11 ha aproximadamente, se ha localizado una pradera de *Cymodocea nodosa*.



Se presenta un informe de la misma empresa que hizo la caracterización, de febrero de 2019, cuyo objetivo es llevar a cabo una caracterización cualitativa inicial o de estado 0, de la pradera de Posidonia oceánica. Para tal fin, se realizaron medidas in situ para la recopilación de parámetros relativos a la abundancia en la pradera (cobertura y densidad) y datos relativos a la tipología de crecimiento de la pradera, grado de herbivorismo y el grado de entierro de los rizomas, entre otros. Con los resultados obtenidos se determina el estado de conservación de la pradera en la zona de prospección, así como los niveles de fondos o de estado 0, de algunos parámetros descriptores de la pradera que podrán utilizarse de referencia para la toma de decisiones con criterios ambientales y para evaluar la evolución de la pradera de Posidonia oceánica en la zona de estudio. Las conclusiones son:

-El área ocupada por la pradera Posidonia oceánica se encuentra situada en prácticamente la totalidad de la bahía de Andratx, en el oeste y en el sur y suroeste del dique exterior de abrigo del puerto de Andratx, donde tiene una gran cobertura y densidad. Esta comunidad se adentra hacia el interior de la zona portuaria desde el martillo del dique de abrigo exterior hacia el dique sur y el canal de entrada a puerto, donde su densidad y cobertura va disminuyendo a medida que nos acercamos a la dársena interior. En global, esta comunidad tiene su límite inferior a la cota de -3,0 metros y alcanza hasta la cota de -19,5 metros

-Los valores del índice de conservación basado en el porcentaje de mata viva respecto a mata muerta (datos de cobertura) muestran que el estado de conservación es favorable para todas las estaciones.

-Los resultados observados en cuanto a densidad para todas las estaciones de muestreo determinan que el estado de conservación de la pradera es desfavorable, puesto que la densidad global de fajos en las estaciones es muy baja por su profundidad, especialmente las estaciones próximas al límite superior de la pradera

-Las tres estaciones de muestreo muestran que en esta zona la pradera de Posidonia oceánica (Zona portuaria) presenta un crecimiento ortotrópico (vertical), un grado de herbivorismo importante, sin desenterramiento de los rizomas (sobre antigua mata de posidonia), sin necrosis foliar y con un porcentaje de epífitos alto en las hojas más antiguas y en general en los ápices de las hojas.

-Los numerosos ejemplares de *Pinna nobilis*, especie incluida en la Lista de especies Silvestres en régimen de protección especial y del Catálogo español de especies amenazadas, observados en la cartografía bionómica de diciembre de 2018, fueron detectados en los muestreos in situ con inmersión en febrero de 2019, confirmando que todos los individuos estaban muertos.

-A la vista de los resultados en su conjunto, se considera que el estado de conservación de la pradera de Posidonia oceánica situada en el interior del puerto de Andratx (T.M Andratx, Mallorca) presenta una gradación positiva desde el interior del puerto hacia mayores profundidades (exterior del puerto).

Se encuentra que estas conclusiones son poco concluyentes en relación al estado de conservación.

4. Resumen del proceso de evaluación

Durante la redacción del informe de alcance, el órgano ambiental consultó a las Administraciones Públicas afectadas y a las personas interesadas.

En fecha 21/6/18 el Servicio de Protección de Especies informa favorablemente el proyecto con la condición de verificar o no la posible presencia de Barrela (*Salsola soda*) en la zona de actuación.

En fecha 14/6/19 el Servicio de Recursos Marinos indicó que, dado que hay una comunidad de posidonia a 700 m al W, se considera que el promotor tiene que contestar los siguientes aspectos:

1. Garantizar la no afección a la Posidonia Oceánica
2. Describir las medidas preventivas para evitar la dispersión de materiales y el incremento de la turbidez
3. Describir el destino de todos los materiales retirados

En la segunda adenda presentada en septiembre de 2020 se dan respuesta a estas cuestiones:

1. En cuanto a la Posidonia Oceánica, dado que se sitúa a una distancia considerable de la zona de obras (180 m) y que se colocarán barreras anti-turbidez previo al inicio de los trabajos, se espera que la afección sea mínima o nula.

2. En cuanto a las medidas preventivas para evitar dispersión de materiales e incremento de turbidez serán:

- Colocación de barrera anti-turbidez previo al inicio de los trabajos.



-El rompeolas está constituido por cantos de piedra calcárea de 0,5 T y 3,0 T sin fines, por lo cual no se contempla la dispersión de material fino de aportación durante su colocación.

-Las operaciones de colocación de rompeolas se realizarán lentamente para reducir la re-suspensión de sedimentos del fondo y la consiguiente turbidez

-Se planificará la duración de las operaciones de colocación de rompeolas para reducir en lo posible el tiempo de intervención de los medios y maquinaria sobre el medio marino

-En caso de que condiciones climáticas y / o marítimas desfavorables pongan en riesgo las medidas moderadoras destinadas a reducir la afección de las obras, se paralizarán hasta que los trabajos se puedan ejecutar en condiciones de seguridad ambiental.

3. no se prevé la excavación ni dragado de ninguna zona, de forma que no se retiren materiales.

Fase de información pública y de consultas

Durante la IP se volvieron a hacer consultas a las administraciones afectadas.

El 28 de mayo de 2019 Puertos IB publicó en el BOIB n.º 71 la información pública del proyecto y, a pesar de que no indica expresamente que se haya presentado el EIA, sí hace referencia a la ley de tramitación ambiental. No han habido alegaciones.

Durante la IP han sido consultadas las siguientes administraciones:

-Ayuntamiento de Andratx

-DG de Territorio y Paisaje

-Demarcación de Costas

-DG de Espacios Naturales y Biodiversidad

-DG de Pesca y Medio marino

-DI Patrimonio

-DI Territorio y Paisaje

-DI Urbanismo

-Servicio de Costas y Litoral

-DG de Energía y cambio climático

-DG de Recursos Hídricos

-Servicio de Recursos Marinos de la DG de Pesca y Medio marino

-Servicio de Protección de Especies de la DG de Espacios Naturales y Biodiversidad

-GOB, Terraferida, Amigos de la Tierra

-DG de Sostenibilidad de la Costa y el Mar (informe de sostenibilidad del área marina e informe por el ZEPA estatal próximo)

-Informe favorable de la DG de Pesca y Medio marino (27/6/19) informa favorablemente la instalación

-La DI de urbanismo del Consell de Mallorca informó favorablemente el 6/6/19. Consideran el presente proyecto es una mejora de las condiciones para la protección del paso de peatones existente, las cuales se realizan sobre una zona de DPMT y por tanto, sin que se tenga nada a objetar en relación al proyecto objeto de la consulta.

-Informe de la DG de Espacios Naturales y Biodiversidad (13/6/19) que indica que las obras están fuera de los espacios de Red Natura 2000 y que la figura de protección más próxima es la ZEPA de titularidad estatal "Espacio Marino del poniente de Mallorca" por lo cual tienen que consultar al respecto a la DG de Biodiversidad y Calidad Ambiental del Ministerio para la transición Ecológica (MITECO)





Según la adenda presentada en fecha 28/5/19 se solicitó informe a MITECO y no han contestado. Se presenta el oficio, pero no se ha recibido el informe.

Durante el análisis del documento, el 29/10/20, se contacta con MITECO vía mail y nos envían el oficio escaneado.

-La DI de Territorio y Paisaje del Consell de Mallorca informó el 17/7/19 en base a una información errónea, razón por la cual volvió a informar el 13/11/19, donde concluye :

1. Conviene completar el anexo de incidencia paisajística, analizando el impacto visual desde el núcleo de la población así como desde la otra parte de la bahía de la intervención propuesta, tanto del refuerzo de los dos tramos de rompeolas y de la ampliación del morro en la parte final del dique sur, así como de la ampliación del muelle de ribera, aportando simulaciones, imágenes tipos renders.
2. Conviene analizar otras alternativas posibles de intervención, ambientalmente viables, tanto en la intervención del dique sur como en la intervención del muelle de ribera
3. En lo referente al muelle de ribera, se considera que la ampliación propuesta tiene un elevado impacto paisajístico. No se considera bastante justificada la ampliación del muelle de ribera, considerando el valor patrimonial y paisajístico de esta zona y el impacto visual desde el núcleo de población y desde la otra parte de la bahía. Habrá que estudiar otras alternativas sin intervenir directamente en el muelle de ribera, como por ejemplo una mayor prolongación del morro perpendicular en el dique sur, para mantener el aspecto actual del muelle, así como el actual humedal, respetando así su valor histórico y patrimonial.

En la segunda adenda presentada en septiembre de 2020 se indica lo siguiente:

1. En el documento adjunto se completa el anexo de incidencia paisajística, analizando el impacto visual desde el núcleo de población así como desde la otra parte de la bahía de la intervención propuesta, tanto del refuerzo de los dos tramos de rompeolas como de la ampliación del morro en la parte final del dique sur, aportando simulaciones e imágenes tipos render.
2. Dado que finalmente se ha optado por descartar las actuaciones proyectadas en el muelle de ribera, no se amplía el anexo de incidencia paisajística en cuanto a esta intervención.
3. No se analizan otras alternativas posibles de intervención en el dique sur, dado que las alternativas contempladas en el proyecto y en el EIA son las únicas técnicamente viables.
4. No se analizan otras alternativas posibles en la intervención de muelle de ribera, dado que se ha optado por no llevar a cabo las actuaciones proyectadas.
5. Teniendo en cuenta que este organismo considera que la ampliación propuesta tiene un elevado impacto paisajístico y un alto valor patrimonial, se ha optado por descartar las actuaciones proyectadas en el muelle de ribera.

En relación a los cambios introducidos posteriormente, Puertos IB indica que en ningún caso, la supresión de la parte del proyecto de ampliación del muelle de ribera, y en consecuencia la no realización de dragado ni excavación del fondo marino, así como indica el proyectista en la versión actualizada, no se puede considerar que tengan efectos ambientales significativos de los previstos originalmente.

En relación a esto, dado que se trata de suprimir una actuación prevista a raíz de un informe de la administración y que no suponen un incremento en la afección, más bien al contrario supone una mejora dado que se reducen las actuaciones que tienen impacto sobre el medio, se entiende que no es necesaria una nueva Información Pública.

-Informe de la DG de sostenibilidad de la costa y del mar del Ministerio para la transición ecológica (6/5/20) que indica que:

“ A la vista de la documentación e información disponible, se observa que los efectos de la actuación sobre los objetivos ambientales de la estrategia marina de la Demarcación Levantino-Balear, en principio, no pondrán en riesgo la consecución del buen estado ambiental.

De acuerdo con el artículo 7.2 del Real Decreto 79/2019, de 22 de febrero se emite informe de compatibilidad favorable con condiciones. Este informe de compatibilidad está supeditado a que la actuación descrita en la documentación aportada y analizada sea finalmente la que se ejecute, aplicándose las medidas preventivas y correctoras que establece su Estudio de Impacto Ambiental. De no ser así dejará de ser válido dicho informe”:

“Las siguientes condiciones deberán llevarse a cabo para que la actuación sea plenamente compatible con el contenido de la estrategia marina.



1.La ejecución de unidades de obra en la lámina de agua se llevará a cabo preferentemente con el mar en calma. Todos los materiales empleados en la obra y que se encuentren en contacto con el mar no resultarán contaminantes para el medio marino. Los bloques de la escollera se colocarán previamente lavados y limpios.

2.La ejecución de la obra incluirá una adecuada gestión de los trabajos, maquinaria y residuos, tomando todas las medidas oportunas para garantizar que no se va a producir ningún tipo de contaminación o vertido, ni llegada de basuras al medio marino. Cualquier residuo derivado de la actuación tiene que ser caracterizado y gestionado por un gestor autorizado de acuerdo con la legislación aplicable.

3.Durante la ejecución de las obras se dispondrán cortinas anti turbidez para, en la medida de lo posible, confinar la turbidez generada en el entorno inmediato de la obra. Estas tareas se realizarán con condiciones de mar que permita que esta medida sea efectiva.

4.Se recuerda que las especies incluidas en el Real Decreto 139/2011, de 4 de febrero, para el desarrollo del Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial y del Catálogo Español de Especies Amenazadas, se encuentran sometidas a las medidas de protección establecidas en la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, y en particular a las prohibiciones de su artículo 57.

5.Según se refleja en el Estudio de Impacto Ambiental de dicho proyecto, en su punto 4. “Inventario Ambiental. 4.6. Medio biótico. Comunidades Marinas”, en la pradera de Posidonia Oceánica que se encuentra a unos 180 metros al sureste del martillo del dique sur del puerto de Andratx, se han localizado individuos del molusco bivalvo nacra (*Pinna nobilis*) en algunos transeptos de filmación, realizados dentro del estudio de cartografía marina mediante filmación submarina remota georreferenciada. Estos trabajos han sido realizados por la empresa DNOTA, quien ha llevado a cabo la cartografía bionómica que se adjunta como anexo al Estudio de Impacto

Cualquier elemento que se quiera instalar sobre fondos marinos en los que pudiera estar presente algún ejemplar de la especie, deberá ejecutarse comprobando y evitando su presencia. Si se localizasen ejemplares vivos, se contactará, se georreferenciarán y se pondrá contacto con el Organismo Autónomo competente, con la Demarcación de Costas en las Islas Baleares y con la Subdirección General para la Protección de Mar del Ministerio para la Transición Ecológica, a los efectos de establecer las medidas que resultan más convenientes para asegurar la protección de la especie.

6.Dentro del Programa de Vigilancia Ambiental, durante la fase de obras y posteriormente durante la fase de funcionamiento (al menos durante 2 años), se deberá incluir un Plan de Seguimiento de las comunidades bentónicas marinas del entorno, en especial en las praderas de fanerógamas marinas que, según consta en el Estudio de Impacto Ambiental, se han localizado e inventariado a unos 180 metros al suroeste del dique sur. Este seguimiento tiene como objetivo determinar a posteriori si existe algún tipo de afección directa o indirecta derivada de las obras ejecutadas. El seguimiento deberá valorar el estado de las praderas indicando si es una pradera continua, discontinua, formada por manchas o haces aislados, la cobertura y densidad de haces, y comparar estos aspectos periódicamente durante los 24 meses.

Este Plan de Seguimiento será una continuación del “Estudio para la caracterización cualitativa inicial, o de estado 0, de la pradera de Posidonia Oceánica”, que la empresa DNOTA realizó en febrero de 2019, como continuación al “Estudio de la Cartografía Bionómica” del Estudio de Impacto Ambiental. Dicha información se deberá remitir tanto a la S.G. para la Protección del Mar como a la Demarcación de Costas en Baleares.

Según lo establecido en el artículo 10 del Real Decreto 79/2019, de 22 de febrero este informe tendrá un periodo de vigencia de cuatro años desde su notificación. Siendo necesario volver a consultar a esta Dirección General si se produjese alguna modificación de la actuación.”

Este informe se emite sin perjuicio del informe favorable de la Administración General del Estado, en relación a la modificación del puerto de Andratx ,sobre el DPMT traspasado, usos previstos, incluida la determinación concreta de la superficie y ubicación que vaya a destinarse a los usos autorizados por el art. 49.4 de la Ley de Costas y art. 105 del Reglamento General de Costas, y medidas necesarias para la protección del DPMT, sin cuyo requisito aquellos no podrán entenderse definitivamente aprobados.”

Se debe tener en cuenta que el proyecto sobre el cual se ha redactado el informe era el que preveía el muelle de ribera. Dado que su eliminación supone una mejora desde el punto de vista ambiental: ni se construye el muelle de claraboya ni se hacen dragados, dado que no se afecta a los condicionantes del informe y que los plazos son reducidos, la técnica suscribiente entiende que se puede asumir el contenido y no hace falta volver a pedir informe.

Dado que el Servicio de Especies no había contestado durante la IP, se realizó una consulta por mail y nos indicaron que NO es necesario volver a hacer consultas. Tampoco será necesario verificar o no la posible presencia de Barrela (*Salsola soda*) en la zona de actuación dado que está presente sólo en el torrente. En relación con las nacras, la adenda posterior ya indica que no se afectarán porque están muertas.

Alternativas

Se presenta un estudio de alternativas de alternativas: se presentan la alternativa 0 y dos alternativas más.

Alternativa 0: Corresponde al estado actual sin modificación. La superficie ocupada por el talud del rompeolas existente es de 1.818 m². Como ya se ha indicado, el rompeolas del manto de protección del dique ha sufrido los efectos de los fuertes oleajes que afectan la zona, presentando una sección insuficiente para cumplir su función de rotura, de evitar ultra pasamiento y de protección.

Alternativa 1: Corresponde al acondicionamiento del talud del dique de protección con refuerzo del manto de rompeolas de 1.0 toneladas en el tramo inicial, donde hay paseo, y de 3.0 toneladas en el resto, incluido el morro actual.

La superficie ocupada por el talud del rompeolas es de 2.071 m². El volumen de rompeolas que se añade, medido sobre perfil teórico, es de 3.545 m³, lo que supone un peso de 7.090 Tn. El importe total de la alternativa 1 en ejecución material sería de 320.744,00 euros. Con esta solución se evitará el ultra pasamiento del oleaje por encima del espigón hasta el muelle, pero no modificaran las condiciones de protección en el interior de la dársena.

Alternativa 2: Corresponde al acondicionamiento del talud del dique de protección, con refuerzo del manto de rompeolas de 1.0 tonelada en el tramo inicial donde hay paseo y de 3.0 toneladas en el resto, incluido el morro, que se prolonga hacia el interior de la dársena en sentido perpendicular al dique en una longitud de 18 m.

El talud interior quedará limitado por un muelle de gravedad de 3.0 m de ancho que servirá de cierre y protección de la zona de amarre. La superficie ocupada por el talud del rompeolas es de 2.731 m². El volumen de rompeolas que se adiciona medido sobre perfil teórico es de 6.865,61 m³, lo que supone un peso de 13.731,220 Tn.

El importe total de la alternativa 2 en ejecución material sería de 654.2944,06 euros.

Con esta solución se evitará el ultra pasamiento del oleaje por encima del espigón hasta el muelle, reduciéndose la altura de ola a la zona de amarre, inferior a 0,5 m, quedando resguardada íntegramente. También se aprecia una reducción de la altura de la ola en el muelle central (zona en la cual actualmente se sitúan terrazas comerciales), y en particular en la esquina con el muelle del dique sur.

A continuación, se lleva a cabo una comparativa entre las tres alternativas descritas con el fin de escoger la óptima, considerando tanto los aspectos técnicos como ambientales, sociales y económicos. El objetivo del proyecto es la definición de una solución óptima para una actuación de refuerzo y mejora del manto de rompeolas de muelle para dar abrigo a la dársena del puerto. A cada uno de los aspectos técnicos se le ha asignado el mismo peso, igual que a los aspectos ambientales y a los sociales y económicos.

No se encuentra del todo adecuado el sistema y la asignación de puntos realizada porque es poco clara y en algunos casos puntúa de forma subjetiva. Se están comparando entre tres alternativas, y se debería puntuar de menos a más impactantes. La alternativa 2 no se debería de puntuar en relación al impacto, una tiene más impacto que la otra, por lo tanto la alternativa 2 tendría 0 puntos.

En relación con la puntuación por resolución del problema del oleaje incidente sobre el paseo de peatones y las terrazas de los establecimientos comerciales, indican que se reducirá la altura de ola al muelle central (zona en la cual actualmente se sitúan terrazas comerciales), y en particular a la esquina con el muelle del dique sur, pero no aportan las figuras del modelo sobre las cuales se basan estas aseveraciones. Igualmente no parecería la solución perfecta dado que se propuso ampliar el muelle de ribera, razón por la cual darle una puntuación tan elevada, no se cree acertado.

Finalmente, se escoge la alternativa que más puntos tiene, que es la alternativa 2, técnicamente y ambientalmente más correcta: acondicionamiento del talud del dique de protección, con refuerzo del manto de rompeolas de 1.0 tonelada en el tramo inicial donde hay paseo y de 3.0 toneladas en el resto, incluido el morro, que se prolonga hacia el interior de la dársena en sentido perpendicular al dique en una longitud de 18 m.

Principales impactos de la alternativa escogida y su corrección

Se presenta un nuevo análisis de los impactos de la alternativa escogida, donde algunos impactos se encuentran infravalorados. Algunas de las cuestiones indicadas en el informe de deficiencias no se indican en el estudio.

En primer lugar se enumeran de paso los factores del medio susceptibles de recibir impactos y después se indican los elementos generadores de impactos durante la fase de construcción y de explotación, donde se comentan algunos impactos, pero no otros, como por ejemplo la afección sobre comunidades bióticas.

Se indica que la ejecución del proyecto supondrá una mejora de los impactos negativos existentes en la actualidad. No se está de acuerdo con esta aseveración. Es evidente que se resolverán los problemas y algunos impactos serán positivos, pero también negativos: ocupación del suelo, afección a especies, etc, tal como el propio documento indica más tarde "pueden aparecer nuevos mecanismos perturbadores que tendrán un carácter, en general, más permanente."



Las acciones principales durante las obras son reposición del manto de rompeolas y aumento de la cota de coronación, la construcción del muro en el muelle de protección, reposición del pavimento en la zona de obra y de vehículos y maquinaria... Durante la fase de funcionamiento se tiene en cuenta el impacto sobre el paisaje por el aumento de cota de coronación del muelle, trabajos de mantenimiento y derrumbes.

No se contempla la etapa de abandono dado que, dicen, no se trata de una instalación que tenga una caducidad definida. Que no tenga una caducidad definida no quiere decir que no se deba de tener en cuenta esta etapa.

La caracterización y evaluación de los impactos producidos por el proyecto se realiza de acuerdo con una metodología de análisis fundamentalmente cualitativo, 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. Se realiza una valoración del impacto como compatible, moderado, severo o crítico basado en la caracterización del efecto de cada impacto que se obtiene a través de una serie de atributos definidos y establecidos en la ley: Intensidad, Extensión, Momento, Persistencia, etc. Se indica que, a causa de que no se prevén efectos acumulativos ni sinérgicos de importancia, y que los efectos indirectos son de muy baja intensidad, no se tendrán en cuenta los criterios acumulación y efecto en la presente valoración. No se está de acuerdo en que no haya efectos acumulativos ni en que los efectos indirectos son de muy baja intensidad. Se encuentra que sí que hay impactos que se acumulan como la ocupación del suelo, terrenos ganados al mar, ocupación de fauna y flora, etc. Una cuestión diferente es que se puedan asumir porque previsiblemente no producirán impactos adversos significativos.

Impactos

Los principales impactos que se producen por ocupación del rompeolas y la infraestructura y por la re-suspensión de sedimentos, que afecta a la biota. Se producen impactos sobre la calidad fisicoquímica del agua y de los sedimentos durante el vertido de material de obra, por ocupación del rompeolas, etc. Las especies sensibles y protegidas, como la Posidonia oceánica y la Cymodocea nodosa, son muy sensibles a los efectos del incremento de la turbidez del agua o de la sedimentación de partículas finas sobre el sustrato.

El informe del Servicio de Recursos Marinos indica también la existencia de la comunidad de posidonia a 700 m W. La Posidonia oceánica es considerada hábitat prioritario (1120 - Posidonion oceanicae) según la Directiva 92/43/CEE del Consejo, de 21 de mayo de 1992, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres (la llamada Directiva Hábitats). De acuerdo con lo que prevé el artículo 57.1, apartado a, de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del patrimonio natural y de la biodiversidad, la inclusión de la Posidonia oceánica como hábitat de interés prioritario incluido en la Lista de especies silvestres en régimen de protección especial implica las prohibiciones genéricas de las actividades de recoger, cortar, mutilar, arrancar o destruir intencionadamente la planta. No se hace referencia al Decreto 25/2018 sobre la conservación de la Posidonia, en el Estudio de Impacto Ambiental.

La ocupación física de fondo marino afectará unos 1.550 m² de superficie aproximadamente (el resto de la superficie detallada en el proyecto corresponde a zona actualmente ya ocupada por rompeolas en superficie). De estos, unos 1.000 m² corresponden a la comunidad infralitoral de fondos sedimentarios, unos 400 m² en la comunidad de algas fotófilas de fondos consolidados, y el resto en la comunidad infralitoral de fondos rocosos. Dado que puede causar afección por la pluma de sedimentos en un radio de unos 20-30 m, se estima que, además de las superficies mencionadas de afección directa por ocupación física, podrían verse afectados por acciones indirectas un total de aproximadamente 2.350 m² correspondientes a la comunidad de algas fotófilas de fondos consolidados, y unos 5.300 m² correspondientes a la comunidad infralitoral de fondos sedimentarios, un total de 7.650 m².

Aun así, se valora el impacto como moderado y compatible porque, dado que se sitúan a una distancia considerable de la zona de obras (180 m) y que se colocarán barreras anti-turbidez en el inicio de los trabajos, hay que esperar que la afección sea mínima a nula. No se indica como ni en qué fases se prevé utilizarlas y, a pesar de que el documento habla de cortinas, en plural, cuando sólo hay una presupuestada. No se está de acuerdo que la afección indirecta sobre las comunidades sea nula. Depende mucho de las dimensiones de la obra, de las condiciones meteorológicas, de las condiciones de utilización de la barrera: las dimensiones y la profundidad a la que se trabaja, dado que normalmente no llega hasta el fondo. Se puede minimizar la afección, pero no anularla.

Con todo, como medida compensatoria por afección a las comunidades indicadas directa por ocupación, e indirecta por la pluma de sedimentos en suspensión, se propone que Puertos IB aporte 5.000 euros al Fondo Posidonia.

En relación con hacer referencia a si existen y se afectan ejemplares de Pinna Nobilis, además de lo que dice el estudio bionómico, no se indica nada expresamente en el documento. Posteriormente se ha ratificado que se trata de individuos muertos.

Con relación a los espacios protegidos, concretamente a la ZEPA Espacio marítimo de poniente de Mallorca (ES0000519) indica que no se afectará, pero no se justifica que no haya impactos indirectos, dado que se encuentra a 900m. Tampoco indican la afección específica a la avifauna (Pardela balear, Pardela ceniza, gaviota de Audouin, etc). Por esta razón se realizó una solicitud de aclaración.

Se presenta un "ANEXO 1 AL EIA ORDINARIO PARA EL 'PROYECTO DE ACONDICIONAMIENTO DEL MANTO DE ESCOLLERA Y MEJORA DE ABRIGO EN EL DIQUE SUR EN EL PUERTO ANDRATX'" donde se indica que las obras a realizar



consisten únicamente en el refuerzo del manto de rompeolas y mejora del dique sur, no se contempla la ampliación del número de amarres y tampoco el establecimiento de nuevas zonas para la implantación de deportes náuticos, razón por la cual no se producirá un 'efecto llamada' ni se prevén aumentos en el tráfico marítimo respecto al estado actual.

Se indica la avifauna presente en la zona y se informa que, en relación a los impactos sobre esta, el Proyecto tendrá una duración de cuatro meses, y se llevará a cabo en temporada baja.

Del análisis de la época de cría y del lugar donde se emplazan los nidos de las diferentes especies de avifauna previstas en la ficha oficial de la UE, se deduce que la única especie que se podría ver afectada sería el Cuervo marino, dado que la época de cría de esta especie es muy amplia, alcanzando desde noviembre hasta junio. Sin embargo, dado que nidifica principalmente en tramos de costa rocosos, islotes y acantilados, no hay que esperar afecciones ya que el proyecto se realiza en una zona antropizada y prácticamente plana. En cuanto al resto de especies, también crían en acantilados e islotes, y su época de cría empieza como pronto a finales de febrero, por lo cual no se prevén afecciones.

Cambio climático. Clima marítimo.

En relación con el cambio climático, el calentamiento del planeta a causa del aumento de las concentraciones de gases de efecto invernadero, está generando cambios en la frecuencia e intensidad de las inundaciones costeras y otros fenómenos meteorológicos extremos. El aumento del nivel medio del mar y el incremento de la intensidad de los temporales como consecuencia del cambio climático provocan daños en las infraestructuras portuarias y alteraciones en la operatividad del puerto.

De hecho, los continuos temporales y la medida insuficiente del rompeolas han provocado que haya zonas donde las piedras se han movido, siendo necesaria su reposición en toda la zona más expuesta a los temporales, incluido el morro. La insuficiencia del talud permite la sobre elevación del oleaje y el ultra pasamiento de las oleadas por encima del espigón hasta el muelle. Además, el muelle de ribera actual sufre el efecto de reflexión del oleaje que produce la sobre elevación de la ola, llegando a alcanzar las terrazas próximas.

El análisis en profundidad del clima marítimo es indispensable dado que la altura de ola de diseño, entre otros, establece todos los cálculos de las infraestructuras necesarias. Un análisis insuficiente puede ocasionar que las infraestructuras no sean suficientes, no tengan el peso necesario o la durabilidad deseada, o que creen problemas dentro del puerto (ultra pasamiento, reflexiones, etc.) que obliguen a realizar obras con posterioridad.

Como se justificó en la enmienda de deficiencias, se considera que el estudio de clima es incompleto por varios motivos (simulaciones que no cubren el rango de alturas de ola, periodos y direcciones, agitación portuaria modelizado con modelo de propagación, no se presenta el análisis de cota de inundación máxima teniendo en cuenta la contribución de la marea meteorológica y el cambio climático, no se indica si los cambios de geometría tienen consecuencias sobre la resonancia y la *rissaga*, etc), pero no se ha obtenido respuesta ni se justifica porque no es necesario.

Realizar frecuentemente obras de reposición por rotura de infraestructuras, además del coste económico, tiene un coste ambiental asociado porque las obras siempre tienen impactos sobre el medio ambiente. Por lo tanto es importante reducirlas al máximo realizando estudios de clima marítimo que tengan un alcance suficiente para garantizar un diseño resistente y duradero de las obras.

Zonas de varada.

Las fuentes de contaminación de los puertos son, principalmente, el mantenimiento de las embarcaciones y las limpiezas con agua a presión que se realizan en las explanadas de varada o varaderos, el vertido de aguas residuales o de otro tipo, las sentinas y los vertidos fortuitos de combustible desde la gasolinera y los residuos sólidos que se abocan a las aguas portuarias. En el varadero se generan el grueso de residuos peligrosos de un puerto: óleos usados, filtros sucios, envases y absorbentes contaminados, baterías, aerosoles, plásticos, residuos de rascado, pinturas, anti-fouling (con biocidas y metales pesados). Durante las limpiezas con agua a presión de los cascos de las embarcaciones, el agua sale a presión y arrastra pintura, anti-fouling y todo tipo de material contaminante que va a parar a la superficie de explanada, donde debe ser recogida por el sistema de rejillas y canaletas que, junto con el agua de lluvia, se conducen a los decantadores antes de verterlas a las aguas interiores del Puerto. Este vertido necesita autorización del Servicio de Costas y Litoral. Si no se realiza correctamente, se producen impactos sobre el agua y los sedimentos.

Ports IB indica que el Club Náutico, de gestión indirecta, dispone del varadero principal donde se realizan todas las operaciones de mantenimiento y reparación de embarcaciones, que dispone de sistemas de recogida y separación suficientes, realizando controles de calidad, con la correspondiente autorización de vertido. La parte de gestión directa cuenta con un pequeño varadero con grúa, utilizado esporádicamente para realizar mantenimiento de pequeñas embarcaciones de pesca con artes menores. Actualmente se está trabajando para cambiar el uso de esta zona y utilizar un único varadero.

Consultado el Servicio de Costas y Litoral, que autoriza estos vertidos, informan que el Puerto de Andratx no tiene autorización de vertido al mar concedido. Hay una solicitud de aguas procedentes de la explanada del varadero del Club de Vela, de finales de 2015, de la cual se le



han hecho diferentes requerimientos, dado que la documentación técnica aportada era incompleta. El último requerimiento se hizo el diciembre de 2019 y no se ha obtenido respuesta. Respecto al varadero de las barcas de pesca, no hay nada en sus archivos.

Es decir, que no tienen autorización todavía del varadero grande, a pesar de que previsiblemente se está usando y se están vertiendo las aguas. Además, tienen otro varadero por el que ni se ha pedido autorización ni se indica si tienen sistemas de recogida y separación o si se vierten directamente al mar las aguas de limpieza de las embarcaciones, mantenimiento, etc, sin tratar.

La reforma del dique tiene que ver directamente con el vertido de las aguas de mantenimiento y limpieza, porque las obras ponen en suspensión los sedimentos que, si están contaminados, afectan todavía más a la biota.

De hecho, que los sedimentos superficiales de la estación frente al dique interior del Club de Vela estén contaminados con el metal pesado cobre indica claramente que se produce algún tipo de vertido. El documento indica que se considera que estos valores se encuentran entre los valores esperables en sedimentos portuarios de esta granulometría (barros) y localización (dársena interior). No se está de acuerdo con esto, no tendría que ser esperable encontrar sedimentos contaminados.

Precisamente por esta razón es importantísimo realizar una correcta gestión de los vertidos de las aguas de varada y llevar a cabo un correcto sistema de gestión ambiental, estableciendo el origen y proponiendo medidas para disminuir los impactos.

Los puntos de muestreo utilizados no son representativos, están demasiado afuera, a unos 100 m del dique donde se realizarán los trabajos.

Con todo, se cree necesario que se entregue la documentación al Servicio de Litoral lo antes posible, máximo 6 meses. Si se quiere un varadero único integrado con el de pescadores, se tendría que modificar el proyecto inicial. Además, si no hay tratamiento ni canalización de las aguas del varadero de pesca, se deberán realizar las gestiones necesarias para canalizarlas, tratarlas y no verterlas directamente al agua.

Sistema de Gestión Ambiental

Puertos IB indica, en la contestación de la enmienda, que el puerto cuenta con un sistema de gestión ambiental interno, con contratos, documentación y procedimientos para el control de todos los aspectos ambientales de la zona de servicio portuaria.

Residuos

Se presenta un anexo de Gestión de Residuos del Proyecto, donde se ha estimado los RCD que se producirán en la obra.

La gestión de los residuos generados en las obras se realizará de acuerdo con los requisitos establecidos en el Decreto 112/2012 de 26 de junio, por el cual se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición, así como el Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el cual se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición. Se atenderá, también a las disposiciones básicas incluidas en la Ley 22/2011, de 28 de julio, de Residuos y Suelos contaminados.

Toda salida de residuos de la obra tiene que quedar registrada y documentada. En líneas generales se deberá presentar de forma previa a cualquier gestión la Declaración de Residuos No Peligrosos y la autorización de productor de residuos peligrosos (o la inscripción en el registro de pequeños productores de residuos peligrosos), así como el documento de aceptación debidamente tramitado por un gestor autorizado para cada tipo de residuo a generar. Así mismo, el traslado quedará convenientemente acreditado mediante los documentos de control y seguimiento.

El control arqueológico previo no será necesario dado que no han dragado.

En relación al oficio de respuesta que indica que el proyecto prevé cuál será la gestión de los muertos y trenes de fondeo que se eliminen, se trata de un error, porque no se hará ninguna limpieza ni dragado.

Adenda al anexo de incidencia paisajística

Se ha realizado un nuevo estudio de incidencia paisajística (anexo I, documento ambiental), realizando nuevos renders, suprimiendo la parte del proyecto en lo referente a la ampliación del muelle de ribera.

Se presenta la descripción del proyecto, los elementos que definen el paisaje y los factores naturales y humanos que lo condicionan.

La adenda incluye diferentes imágenes del estado actual de la zona y una vez ejecutado el proyecto, desde diferentes puntos, razón por la cual se pueden comparar los dos estados y evaluar el impacto visual desde el núcleo de población y desde el otro lado de la bahía.

De la observación de las imágenes, se concluye que, en todos los casos, el elemento dis-harmónico más notable es la ampliación de muelle de ribera, muy visible en las tres primeras series de fotografías. En cuanto al acondicionamiento del manto de rompeolas y modificación de la tipología del tramo final del muelle central, a pesar de que son bastante visibles en altura, desde las zonas bajas, es decir, desde el muelle

de ribera y desde el pantalán, son poco perceptibles, dada la existencia de otras infraestructuras y embarcaciones que atenúan su visibilidad. Se realiza un análisis del paisaje actual, se comparan las alternativas y los efectos que tienen sobre el paisaje. Se analiza el efecto durante las obras y después de su ejecución, y se concluye que el impacto paisajístico será de COMPATIBLE a MODERADO. Se presentan medidas para paliar los impactos.

Medidas y PVA

Se proponen toda una batería de medidas preventivas y correctoras, principalmente en fase de obra. Debido a la entidad y afección en la población, se tendrán que planificar y controlar cuidadosamente todas las fases de la obra, prestando especial atención a las molestias que pueda ocasionar al medio ambiente.

Se presenta una PVA para controlar la correcta ejecución y la eficacia de las medidas preventivas y correctoras previstas, donde se prevé su temporalidad, se presenta el cronograma y las actuaciones a realizar durante la vigilancia ambiental de la obra. Se presenta el presupuesto de las medidas y de la vigilancia que se realizará.

El presupuesto de la obra es de 995.112,10 €.

Se presupuesta solo una barrera anti-turbidez, de 250 m por 5 m de calado. La eficacia de la barrera depende de muchos factores (dimensiones de la obra, condiciones meteorológicas, condiciones de utilización de la barrera: las dimensiones y la profundidad a la que se trabaja). Para que la barrera tenga un mínimo de efecto, tiene que estar desplegada rodeando siempre, y durante todo momento, el núcleo activo de la obra.

CONCLUSIONES

Por todo lo anterior, se propone formular la declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto de acondicionamiento del manto rompeolas y mejora del dique sur del Puerto de Andratx en el TM de Andratx dado que previsiblemente no se producirán impactos adversos significativos sobre el medio ambiente, siempre que se cumplan las medidas preventivas previstas en la EIA, el proyecto y las adendas, y los informes de las administraciones, además de los siguientes condicionantes:

1. Cumplir con el informe de la DG de Sostenibilidad de la costa del mar:

-La ejecución de unidades de obra en la lámina de agua se llevará a cabo preferentemente con el mar en calma. Todos los materiales empleados en la obra y que se encuentren en contacto con el mar no resultarán contaminantes para el medio marino. Los bloques del rompeolas se colocarán previamente lavados y limpios.

-La ejecución de la obra incluirá una adecuada gestión de los trabajos, maquinaria y residuos, tomando las medidas oportunas para garantizar que no se producirá ningún tipo de contaminación o vertido, ni llegada de basura al medio marino. Cualquier residuo derivado de la actuación tiene que ser caracterizado y gestionado por un gestor autorizado de acuerdo con la legislación aplicable.

-Durante la ejecución de las obras se dispondrán cortinas antiturbidez para, en lo posible, confinar la turbidez generada al entorno inmediato de la obra. Estas tareas se realizarán con condiciones de mar que permita que esta medida sea efectiva.

-Se recuerda que las especies incluidas en el Real Decreto 139/2011, de 4 de febrero, para el desarrollo de la Lista de especies silvestres en régimen de protección especial y del Catálogo español de especies amenazadas, se encuentran sometidas a las medidas de protección establecidas en la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, de Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, y en particular a las prohibiciones de su artículo 57.

-Cualquier elemento que se quiera instalar sobre fondos marinos en los cuales pudiera estar presente algún ejemplar de la especie *Pinna nobilis*, se tienen que realizar comprobando y evitando su presencia. Si se localizaran ejemplares vivos, se georeferenciarán y se pondrán en contacto con el Organismo Autonómico competente (se tiene que decir qué), con la Demarcación de Costas en las Islas Baleares y con la Subdirección General para la Protección del Mar del Ministerio para la Transición Ecológica, a los efectos de establecer las medidas que resultan más convenientes para asegurar la protección de la especie.

-Dentro del programa de vigilancia ambiental, durante la fase de obras y posteriormente durante la fase de funcionamiento (al menos durante 2 años), se deberá incluir un Plan de seguimiento de las comunidades bentónicas marinas del entorno, especialmente en las praderas de fanerógamas marinas que, según consta en el Estudio de Impacto Ambiental, se han localizado e inventariado a unos 180 metros al suroeste del dique sur. Este seguimiento tiene como objetivo determinar a posteriori si hay algún tipo de afección directa o indirecta derivada de las obras ejecutadas. El seguimiento deberá valorar el estado de las praderas indicando si es un pradera continua, discontinua, formada por manchas o haces aislados, la cobertura y densidad de fajos, y comparar estos aspectos periódicamente durante los 24 meses.





-Este Plan de Seguimiento será una continuación del "Estudio para la caracterización cualitativa inicial, o de estado 0, de la pradera de Posidonia oceánica", que la empresa dNota realizó en febrero de 2019, como continuación en el "Estudio de la Cartografía bionómica" del estudio de Impacto Ambiental. Esta información se deberá remitir tanto a la S.G. para la Protección del Mar como a la Demarcación de Costas en Baleares.

2. Mantener el núcleo activo de la obra, en todo momento, rodeado completamente por la cortina anti-turbidez
3. La zona del varadero deberá disponer de sistema de rejillas, decantadores y sistemas de recogida y tratamiento de las aguas establecidos en la ley. No se podrán realizar reparaciones de barcos o limpiezas con agua a presión fuera de las zonas habilitadas. Se realizarán folletos y carteles explicando las zonas habilitadas y las consecuencias ambientales de no utilizarlas.
4. En relación con la autorización de vertidos en el mar de las aguas procedentes de varada, se deberá entregar la documentación al Servicio de Litoral lo antes posible, máximo 6 meses y obtener la autorización de vertido. Si se quiere un varadero único integrado con el de pescadores, se deberá modificar el proyecto inicial. Además, si no hay tratamiento ni canalización de las aguas del varadero de pesca, se deberán realizar las gestiones necesarias para canalizarlas, tratarlas y no verterlas directamente al agua.
5. Redactar y aprobar un plan de contingencias o Plan de Autoprotección que se debe registrar en el Registro de Planes de emergencias de la Dirección General de Emergencias de la CAIB.
6. Mantener un sistema de gestión ambiental del puerto, cumpliendo la legislación ambiental correspondiente.
7. Promover la formación y sensibilización activa de todas las personas implicadas en la actividad del Puerto, tanto trabajadores como usuarios, porque utilicen y apliquen todos los elementos del sistema de gestión ambiental, disminuyendo al máximo los impactos asociados a estas actividades.
8. Ports IB deberá aportar 5.000 euros al fondo posidonia como medida compensatoria por afección directa a las comunidades de algas fotófilas de fondos consolidados y a la comunidad infralitoral de fondos sedimentarios, e indirecta a la Posidonia Oceánica.
9. Designar un auditor ambiental que garantice el cumplimiento de las medidas. El proyecto de ejecución y la EIA y PVA asociado tendrán que recoger todas las medidas propuestas en la DÍA y su presupuesto.
10. Las obras se llevarán a cabo fuera de la temporada de baño, en coordinación con el ayuntamiento.

Se recomienda encarecidamente la redacción y la aplicación al puerto de la ROM 5.1 Calidad de las aguas portuarias, instrumento de gestión para compatibilizar la actividad portuaria con la calidad de los sistemas acuáticos afectados por esta actividad.

Esta Declaración de impacto ambiental 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 obtención de la autorización.

Palma, 1 de diciembre de 2020

El presidente de la CMAIB
Antoni Alorda Vilarrubias

