



Sección III. Otras disposiciones y actos administrativos

ADMINISTRACIÓN DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE Y TERRITORIO

3864*Acuerdo del Pleno de la Comisión de Medio Ambiente de las Islas Baleares sobre la reforma integral puerto de Fornells - fase 2, TM Es Mercadal (141A/2018)*

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 3 de marzo de 2020, sin perjuicio de la posterior aprobación del acta,

DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

Tramitación

Dado que se recibió el expediente en fecha 27/05/19, el proyecto se tramita por procedimiento de impacto de acuerdo con la ley estatal 21/2013 de Evaluación de Impacto Ambiental y la Ley 12/2016, de 17 de agosto, de evaluación ambiental de las Islas Baleares. El proyecto está incluido en el anexo I, en diferentes grupos:

- Grupo 7. Proyectos de infraestructuras, punto 5. Puertos comerciales, pesqueros o deportivos, o su ampliación cuando aumente la superficie de la lámina de agua ocupada.
- Grupo 10. Proyectos en espacios naturales protegidos: Los proyectos siguientes, cuando se desarrollan en espacios naturales protegidos o espacios protegidos Red Natura 2000, de acuerdo con la Ley 42/2007 y la Ley 5/2005, en zonas húmedas incluidas en la lista del Convenio de Ramsar y en zonas especialmente protegidas de importancia para el Mediterráneo (ZEPIM) del Convenio para la protección del medio marino y de la región costera del Mediterráneo: Punto 3. Dragados marinos.

Por lo tanto, es necesaria una Evaluación de Impacto Ambiental Ordinaria y debe seguir la tramitación ambiental establecida en el título II, capítulo II, sección 1ª de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

Información del proyecto: objeto, ubicación y descripción

Las obras están encaminadas a la mejora de la operatividad del puerto y la optimización del uso de terrenos portuarios y lámina de agua. Se prevé una reforma integral del Puerto para solucionar problemas estructurales importantes (socavaciones, descalses, etc) que sufren muelles, pavimentos, redes de servicios etc., que implica ampliaciones y reparaciones de diques, muelles, pantalanes, firme, edificios y demás infraestructuras, tanto en la parte terrestre como marina. Además, se prevé la instalación de 77 nuevos puntos de amarre. Las actuaciones principales son:

- 1.Reparación y ampliación del dique existente
- 2.Demolición y construcción de un muelle y reparaciones de otros
- 3.Construcción del muelle de gasolinera con planta rectangular. Depósito de gasolinera enterrado.
- 4.Traslado del pantalán A. Prolongación y desplazamiento del pantalán B
- 5.Zona de amarre de auxiliares
- 6.Dragados
- 7.Ampliación zona de varada y reparación de rampa
- 8.Instalación de nuevos pantalanes para aumentar puntos de amarre
- 9.Nuevo edificio de servicios
- 10.Ordenación del tráfico de vehículos





11. Rotonda para regular y ordenar los vehículos
12. Pavimentos
13. Zona pública en explanada para eventos
14. Zona de baño
15. Renovación de servicios de recogida de residuos, agua, luz, electricidad, saneamiento y pluviales

A raíz del informe del Servicio de Planificación en relación al espacio de Red Natura, el Puerto ha introducido modificaciones en el proyecto, que también afectan al EIA. Estas modificaciones, de forma resumida son:

1. Instalación de pantalán flotante con pilotos y fingers en todos los pantalanes existentes actualmente en el puerto y retirada de los trenes de fondeo y de los muertos o anclajes actuales, lo que elimina el impacto por ocupación de estos. La instalación de fingers reduce el número de amarres disponibles, que pasan de los 142 previstos inicialmente, a 77.

2. Reubicación de la flota del pantalán B, por lo que las embarcaciones de mayor eslora se ubicarán en el lateral del canal de acceso al varadero y las de menor eslora en el lateral de la banda de tierra. Con ello, el calado limitante del dragado es el necesario para el canal, no para las embarcaciones de mayor eslora de pantalán B. Con ello se reduce el dragado a realizar en esta zona en un total de unos 480 m3. Esto supone una menor ocupación del fondo marino y por tanto una menor afección a superficie de Posidonia Oceánica.

3. Restricción del dragado en la zona del arrecife barrera de posidonia

Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto

Diagnóstico territorial

Las obras se realizan dentro de la zona portuaria

Diagnóstico ambiental

La zona donde se encuentra el Puerto de Fornells está afectada por el LIC ES5310035 Área marina del Norte de Menorca. Por esta razón es preceptivo el informe de Red Natura.

Resumen del proceso de evaluación

Fase de información pública y de consultas

Se han realizado dos Informaciones Públicas, una primera que se tuvo que repetir porque el anuncio en el BOIB no se realizó correctamente y porque faltaba documentación esencial para poder informar.

En fecha 21 de junio de 2018, BOIB núm. 76 se publicó la primera "Información pública relativa a la tramitación ambiental ordinaria del" Proyecto básico de reforma integral del puerto de Fornells - Fase 2". Se recibieron 4 alegaciones y, en el proyecto enviado por Ports IB, hay un informe de contestación a todas, aunque no está firmado.

Durante el IP han sido consultadas las siguientes administraciones:

1. D.G. de Espacios Naturales y Biodiversidad- Red Natura 2000
2. Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente
3. Cultura, Patrimonio y Educación del Consell Insular de Menorca
4. D.G. de Pesca y Medio Marino

5. Demarcación de Costas en las Islas Baleares

6. Consell Insular de Menorca

7. Asociación Menorquina de Empresas Náuticas

8. Grupo Balear de Ornitología y Defensa de la Naturaleza (GOB)



9. Asociación Terraferida

10. Greenpeace

En relación a las consultas, la Ley 41/2010, de 29 de diciembre, de protección del medio marino, indica que la autorización de cualquier actividad que requiera, bien la ejecución de obras o instalaciones en las aguas marinas, su lecho o su subsuelo, bien la colocación o depósito de materias sobre el fondo marino, así como los vertidos regulados en el título IV de la ley, debe contar con el informe favorable del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino respecto de la compatibilidad de la actividad o vertido con la estrategia marina correspondiente. Ports Ib deberá solicitar a la administración competente la necesidad de este informe.

Informes del Servicio de Planificación de la D.G. de Espacios Naturales y Biodiversidad- Red Natura 2000, que han informado 3 veces:

- + El primer informe indica que no tiene suficiente información, pidiendo toda una serie de cuestiones.
- + El segundo informe indica que, con el fin de que el proyecto no ponga en riesgo la integridad de los espacios Red Natura 2000 y que por tanto pueda ser informado favorablemente, se deben introducir una serie de modificaciones en el proyecto.
- + Finalmente, el tercer informe, concluye lo siguiente:

"Por todo lo anterior y dado que:

1. Según la Ley 42/2007, los órganos competentes no podrán manifestar su conformidad con la ejecución del proyecto si antes no se han asegurado de que no causará perjuicio a la integridad del lugar en cuestión.
2. De acuerdo con la jurisprudencia europea a la hora de evaluar si un proyecto puede causar perjuicio a la integridad de un LIC, se debe tener en cuenta no sólo la pérdida de superficie de hábitats derivada del proyecto en cuestión sino también todas las pérdidas acumuladas y producidas por otros proyectos desde la declaración del LIC.
3. La eliminación de los 41 puntos de amarre de los pantalanes F y G, el cambio de tipología de todos los pantalanes existentes, la delimitación y prohibición de navegación por encima del arrecife barrera, el establecimiento de canales de navegación, junto con las medidas compensatorias propuestas por los promotores, más las adicionales que se proponen en este informe pueden compensar, en gran parte, las pérdidas de superficie de fanerógamas marinas que se producirán directamente como consecuencia del alargamiento del dique, del dragado interior y de la ampliación de la rampa de varada, así como también podrán compensar aquellas pérdidas indirectas derivadas también del alargamiento del dique (por cambios en la agitación de las aguas) o las derivadas del incremento de la presión náutica en todo el LIC en cuestión y el LIC Punta Redonda - Arenal d'en Castell.
4. La nueva propuesta de Ports IB no prevé reducir la capacidad de los pantalanes A y B y por tanto no tiene sentido actuar sobre los pantalanes D y E y la única actuación que se debe hacer en relación con estos pantalanes es reparar el impacto indirecto delimitando el canal de entrada y salida tal como se propone en el plano 7 del informe de contestación de diciembre de 2019.
5. El mapa de dragados modificado sigue mostrando el dragado de una parte muy importante del arrecife barrera de posidonia, que es de vital importancia para la retención del sedimento arenoso existente en la zona de baño que queda resguardado del arrecife.
6. Como resultado del proyecto, el incremento de embarcaciones susceptibles de transitar por el ámbito de los dos LIC más afectados será finalmente de 74, por lo que parece adecuado que el número de boyas mínimo que Ports IB debe financiar en el ámbito de los dos LIC sea también de 74.
7. Para que las medidas compensatorias propuestas por Ports IB tengan el efecto deseado y sean exitosas hay que ejecutarlas siguiendo algunos criterios.
8. Establecer mecanismos adecuados para garantizar que todas las medidas propuestas, tanto las correctoras como las compensatorias, se acaben ejecutando.
9. El Decreto 25/2018 sobre la conservación de la Posidonia oceánica en las Islas Baleares establece que cuando en el dominio público portuario haya praderas de posidonia, como es el caso, la administración portuaria debe incorporar en los propios planes de uso y gestión, en el plazo de dos años, un plan de conservación de la posidonia, o bien medidas de compensación, las cuales serán informadas por la Consejería competente en materia de medio ambiente.
10. Las medidas de instalar nuevos campos de boyas en zonas conflictivas (ver listado de zonas punto 11 de las consideraciones técnicas) y de complementar el campo existente en la bahía de Fornells (instalando boyas en las calas del levante de la bahía y al lado norte del dique) se consideran insuficientes para paliar el impacto de 12,5 m² / año de afectación estimada a fanerógamas a causa del incremento de la presión náutica, y por lo tanto se considera que hay que añadir como medida compensatoria / preventiva la financiación de una embarcación de vigilancia de fondeos en el ámbito de los dos LIC afectados.



11. Aunque no se ha dado la sugerencia de eliminar el alargamiento previsto en el pantalán B y aunque ciertamente este alargamiento no es demasiado adecuado desde el punto de vista ambiental, parece que existe espacio suficiente para insertar la mayoría de los pilones fuera del arrecife o del rizoma muerta de posidonia, lo que junto con el cambio de sistema de amarre de muertos en fingers puede compensar el impacto del alargamiento.

12. El traslado previsto de 6 m hacia el oeste del pantalán A podría hacer que algunos pilones de sujeción de este pantalán afecten alguna parte del arrecife o de las matas de posidonia existentes en este punto.

13. El pantalán H tiene una pequeña parte que se localiza encima de mata muerta de posidonia.

14. Si se incorporan en el proyecto y en el EIA todas las modificaciones propuestas en el informe de contestación elaborado por Ports IB en diciembre de 2019, y se acaban ejecutando todas las medidas correctoras y compensatorias que se recogen más las adicionales que se establecen en este informe, se habrá producido una mejora sustancial, desde el punto de vista ambiental, del proyecto, que permitirá garantizar, en base a los criterios de la guía metodológica de evaluación del impacto ambiental en Red Natura 2000 de enero de 2019 publicada por MITECO, que los impactos derivados del proyecto de reforma integral del Puerto de Fornells fase II no causarán un perjuicio a la integridad de LIC ES5310035 Área Marina del Norte de Menorca ni a la integridad del LIC ES5310070 Punta redonda Arenal d'en Castell.

Se informa favorablemente el proyecto de reforma integral del Puerto de Fornells - Fase 2, en el ámbito del LIC ES5310035 Área marina del Norte de Menorca, siempre que las mejoras ambientales propuestas por Ports IB en el informe de contestación de diciembre de 2019 sean incorporadas al Proyecto técnico y al Estudio de Impacto ambiental y siempre que se cumplan los siguientes condicionantes:

1.El número mínimo de boyas ecológicas que Ports IB debe financiar, creando nuevos campos de boyas fuera de la bahía de Fornells y completando la existente en Fornells, debe ser de 77. Por ello, se deberá presentar un estudio de capacidad de carga de las siguientes calas, que determine el número de boyas que se han de instalar en cada una de ellas: Cala en Tusqueta, Arenal d'en Castell, Cala Pudent y Cala Rotja. El proyecto para su instalación deberá pasar la tramitación ambiental que corresponda.

2.Ports IB debe financiar, mediante el fondo posidonia o mediante la vía que estime más adecuada, un vigilante de fondeos que controle diariamente, durante todo el verano, todo el LIC Área Marina del Norte de Menorca y todo el LIC Punta Redonda Arenal d'en Castell.

3.No se puede dragar, en ninguna circunstancia, en la zona delimitada en rojo del plano 1 del anexo cartográfico de este informe.

4.Siempre que sea posible, se debe evitar dragar la mata muerta de posidonia o arrecife de la zona delimitada en verde del plano 1 del anexo cartográfico de este informe. El dragado de rizoma o matas, tanto vivas como muertas de posidonia de esta zona sólo se podrá hacer en el caso de que no haya alternativa posible y en base a un informe motivado, que deberá remitirse previamente a la dirección general de espacios Naturales y Biodiversidad.

5.No se permite actuar sobre los pantalanes D y E, salvo la delimitación del canal de acceso.

6.Todos los pantalanes se han de desinstalar durante el invierno.

7.Para que las medidas correctoras y compensatorias tengan el efecto deseado, y que por lo tanto sean exitosas, hay que tener en cuenta algunos aspectos que se detallan a continuación:

-Tal como establece el Decreto 25/2018, de 27 de julio, de conservación de la posidonia, el gestor de los nuevos campos de boyas debe ser una administración pública y debe prevalecer el criterio de interés de servicio público y de conservación de la especie sobre el económico.

-Se ha de establecer un reglamento de uso para las boyas que se instalen en las calas del levante de la bahía el cual debe establecer: un tiempo máximo de permanencia en la boya; la gratuidad o, en todo caso, un precio máximo equivalente al coste del servicio y diferente en función de la eslora; y el sistema de reservas. Este reglamento debe estar dirigido a la estancia diurna (mañana, tarde o día entero) y no a la pernocta como en el caso de las boyas que se deben reinstalar en la zona arenosa del lado norte del dique.

-La zona de fondeo permitido que se debe delimitar en la parte central de la bahía se debe trasladar a las cartas náuticas. Ports IB se responsabilizará, una vez delimitada esta zona, de dar traslado de la nueva ordenación de la bahía al organismo oficial gestor de las cartas náuticas.

-Antes de instalar las boyas que delimiten la zona de fondeo permitido se ha de comprobar que realmente no hay fanerógamas marinas en todo este espacio tal como muestra la cartografía existente.

8.Para garantizar que estas medidas correctoras y compensatorias ejecutan será necesario que en el acuerdo de la CMAIB se establezca la prohibición de amarrar embarcaciones en el nuevo pantalán L hasta que se hayan aportado las siguientes pruebas documentales que acrediten el inicio de las medidas compensatorias y la ejecución de las medidas preventivas y correctoras:





- Fotografías submarinas del entorno de los pantalanes A y B que demuestren que no se ha dragado la zona roja del arrecife de posidonia delimitada en el plano 1 del anexo cartográfico, así como un mapa con las nuevas cotas batimétricas resultantes del dragado.
- Fotografías de los pantalanes F y G donde se demuestre que se han eliminado los fingers, las cornamusas y / o los anillos de los 41 puntos de amarre que se deben eliminar.
- Fotografías de las balizas instaladas que delimitan la zona de navegación prohibida, los canales de entrada y salida, y la zona de fondeo permitido del centro de la bahía.
- Copia del anuncio de licitación de las obras correspondientes a la instalación del o de los campos de boyas ecológicas de fuera de la bahía de Fornells.
- Fotografía de las boyas ya instaladas en las calas del levante de la bahía y del lado norte del dique.
- Copia del anuncio de licitación del contrato de servicio o, en su caso, del convenio firmado, o de cualquier otra forma de acuerdo válida, para la ejecución de la restauración de 5.119,92 m² de Posidonia oceánica y Cymodocea nodosa (esta actuación debe llevar asociado un seguimiento de las praderas de toda la zona portuaria, especialmente de la zona restaurada siguiendo los criterios del acuerdo del Comité de Red Natura de 27 de mayo de 2008).
- Copia del folleto de buenas prácticas.

9. Los pilones que deben sujetarse los pantalanes A, B y H se insertarán evitando afectar al arrecife o en las matas de posidonia, tal como se propone en los mapas 2 y 3 del anexo cartográfico.

-Informe, de fecha 12/07/18, del TAE del Servicio de Patrimonio Histórico del Consell de Menorca que, recomienda informar favorablemente el proyecto con las prescripciones siguientes:

1. El proyecto ejecutivo deberá autorizar por el departamento de Cultura del Consell Insular de Menorca antes del otorgamiento de la licencia municipal, en cumplimiento del artículo 37,1 de la Ley 12/1998 del patrimonio histórico de las Islas Baleares.
2. El proyecto ejecutivo preverá las intervenciones arqueológicas mencionadas en este informe que deberán realizarse antes del inicio de las obras

En relación a este informe, el documento contesta lo siguiente:

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

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

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

Se adjunta una matriz de impacto que no está llena y dicen que se calculan los impactos, pero no los indican. Finalmente informan que el impacto es negativo y moderado.

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





Medidas Preventivas

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

Medidas Correctoras

1. En el caso de recuperación de restos arqueológicos en el transcurso de las obras, se comprobará que el plan de trabajo redactado es el adecuado para los restos recuperados. En caso necesario, se revisará el protocolo de actuaciones en acuerdo con la administración competente en la materia.
2. Mientras se acuerde el nuevo protocolo de actuaciones, los trabajos con posible afectación sobre este factor se paralizarán hasta nueva orden.

-Informe, de fecha 19/07/18, del Servicio de Recursos Marinos de la Dirección de Pesca y Medio Marino que, recomienda informar desfavorablemente el proyecto en vista de las afectaciones a los hábitats de la Bahía de Fornells, y las previsibles afectaciones a la pesca, ya que:

1. No se analizan los efectos del aumento de la frecuentación provocada por la mayor oferta de amarres sobre los hábitats marinos de la Bahía de Fornells y, por tanto, sobre la pesca profesional.
2. Tampoco se analiza con suficiente detalle la previsible eutrofización provocada por el dragado, con el incremento del riesgo de blooms de algas tóxicas y otros efectos indeseados. Las medidas preventivas que se describen para las operaciones de dragado y el tratamiento de los materiales de dragado son poco detalladas y parecen insuficientes para evitar que estos contaminantes terminen finalmente en las aguas de la bahía.

En relación a este informe, el estudio nuevo de la empresa d.nota presenta los impactos en fase de construcción y de explotación que no se habían descrito en EIA anterior, calificando el impacto como compatible. Se propone una serie de medidas:

- * Serán de aplicación las mismas medidas moderadoras especificadas para los impactos de modificación de la calidad del agua marina y de los sedimentos. Para minimizar la afectación sobre los recursos pesqueros se tomará especial atención a la generación de blooms de algas tóxicas o alteraciones en las concentraciones de nutrientes.
- * Se consensuará un calendario de actuaciones con la cofradía de pescadores de Fornells y todos aquellos actores del sector pesquero implicados para minimizar las afectaciones sobre los recursos pesqueros y sobre esta actividad debida a las actuaciones del proyecto.
- * La dirección de obra deberá intentar realizar las obras preferiblemente en la época con menor interacción con la explotación de los recursos de la bahía (preferentemente fuera de los meses de invierno).

-Informe, de fecha 13/07/18, del Consell de Menorca que informa favorablemente con las siguientes condiciones, que deberán cumplirse antes del otorgamiento de la licencia:

1. Las obras propuestas entre los mojones 970 y 973b (tramo provisional del DPMT según el plano de la Demarcación de Costas 2007), destinadas a crear una zona de aparcamiento para remolques de embarcaciones, afectan a terrenos calificados como sistema local de jardines públicos, (clave V del ámbito del UA FOR 6) por el planeamiento vigente.
2. Pendiente de la aprobación definitiva del DPMT entre los mojones 971 y 973b actualmente en tramitación, deberá justificar la afectación de las actuaciones propuestas en este ámbito y su viabilidad teniendo en cuenta que, de conformidad al artículo 60 de la LUIB, "la





modificación de figuras del planeamiento urbanístico que tenga por objeto alterar la zonificación o el uso urbanístico de los espacios libres o de las zonas verdes considerados por el planeamiento urbanístico como sistemas urbanísticos generales o locales, debe garantizar el mantenimiento de la superficie y de la funcionalidad de los sistemas objeto de la modificación, con referencia al núcleo de asentamiento afectado "

En relación con este informe, se indica lo siguiente:

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

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

-Informe, de fecha 16/08/18, del Servicio de Costas y Litoral informa lo siguiente:

1. El proyecto deberá contemplar las medidas correctoras o atenuantes de los eventuales impactos derivados del desarrollo de las obras, que pudieran generar un aumento de la turbidez o alteración de las condiciones del entorno marino de los alrededores, en concreto las actividades de dragados, demoliciones y excavaciones, y el uso para rellenos de materiales granulares y escolleras de aportación, o los reutilizados procedentes de la propia obra.

2. Se considera conveniente habilitar un apartado específico al presupuesto del proyecto para este concepto, así como establecer una planificación de la instalación de los sistemas de contención o correctores coordinada con el proceso de obra previsto.

3. En relación con lo señalado en el anterior punto 9, Ports IB debe solicitar a la Dirección General de Ordenación del Territorio autorización de vertido al mar de la red de aguas pluviales prevista en el proyecto, según el procedimiento establecido en la legislación de costas.

4. En cuanto a la red de captación y tratamiento de aguas procedentes del sector de la explanada - varadero, se deberá acompañar un plan de contingencia ante una eventual entrada en funcionamiento del aliviadero de emergencia del sistema, que en ningún caso se puede usar para verter el agua que sale del decantador y del separador de hidrocarburos.

5. Se deberá obtener autorización del organismo o entidad gestora de la red general de saneamiento a la que se tiene previsto verter el efluente tratado.

6. El proyecto deberá prever los sistemas de captación y corrección de los efluentes con potencial contenido contaminante, y su destino, de modo que si se previera el vertido en la dársena debería solicitar la pertinente autorización ante esta Dirección general.

En relación con este informe, se indican una serie de medidas moderadoras y correctoras que deberán incorporarse al PVA.

En fecha 21 de junio de 2018, BOIB núm. 76 se publicó la primera "Información pública relativa a la tramitación ambiental ordinaria del" Proyecto básico de reforma integral del puerto de Fornells - Fase 2". Se recibieron 4 alegaciones y, en el proyecto enviado por Ports IB, hay un informe de contestación a todas, aunque no está firmado.

En fecha 7 de febrero de 2019, BOIB núm. 17 se publicó la segunda "Información pública relativa a la tramitación ambiental ordinaria del" Proyecto básico de reforma integral del puerto de Fornells - Fase 2". Sólo se hizo la consulta al Ayuntamiento de Es Mercadal dado que durante la primera IP no se realizó correctamente.

Se recibieron diferentes alegaciones al proyecto.

Més per Menorca con registro de entrada núm. 1934 solicita no incluir en el proyecto de reforma integral del puerto de Fornells (Fase II) ninguna nueva edificación en superficie en la zona de dominio público Es Pla de Fornells. Ports IB da respuesta indicando que el edificio propuesto da respuesta a las necesidades del uso portuario tal y como se indica o el estudio de alternativas, donde se valoran las diferentes propuestas de diseño y ubicación.

El ayuntamiento responde en fecha 05/03/19, donde el alcalde indica que adjunta el informe emitido por los técnicos municipales, reiterando la oposición municipal a que el edificio proyectado pueda alojar servicios de cantina, bar o usos similares. El informe del ingeniero analiza las diferentes leyes portuarias y termina indicando que «(..) Dicho lo anterior la controversia podría radicar en la implementación de un nuevo edificio de servicios -cantina, servicios y almacenes- en la explanada que se configura como espacio delimitado por el Paseo Marítimo, vial de acceso a la Pza de s'algaret, muelle sur y gasolinera, nuevo varadero y zona de baños. En general parecería razonable que su ubicación y emplazamiento viniera previamente avalado por un Plan de usos y Gestión del Puerto de Fornells que definiera tanto una



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

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

En fecha 03/04/19 se recibe notificación del Pleno del Ayuntamiento des Mercadal de fecha 27/03/19, que indica: «Se da cuenta de la siguiente moción del grupo ENTESA de Es Mercadal y Fornells, la cual se rindió cuenta en la Comisión de Urbanismo y Obras celebrada en fecha 18 de febrero de 2019, y que se llevó por su debate en el pleno extraordinario celebrado a petición de este grupo el pasado 21 de febrero de 2019, si bien quedó sobre la mesa para ser tratada en el siguiente pleno, el presente de día 27/03/2019:

(..) Por todo ello, tal y como prevé el artículo 14 del Reglamento Orgánico del Ayuntamiento de Es Mercadal, el Grupo Municipal del Entesa Mercadal y Fornells solicita la convocatoria del Pleno del Ayuntamiento des Mercadal en sesión extraordinaria, y propone para su debate y aprobación, en su caso, el siguiente acuerdo:

1. El Ayuntamiento des Mercadal insta al Gobierno de las Islas Baleares y el ente Ports de les Illes Balears a no incluir en el proyecto de reforma integral del Puerto de Fornells, Fase 2, ninguna nueva edificación en superficie en la zona de dominio público Es Pla de Fornells.
2. El Ayuntamiento des Mercadal hará llegar este acuerdo al Gobierno de las Islas Baleares y el ente Ports IB dentro del periodo de alegaciones establecido al efecto.

Pasada a votación esta propuesta con la enmienda del PP consiste en enmendar el punto segundo de la misma con el siguiente texto:

Que el Ayuntamiento des Mercadal acuerda instar y enviar por conductos reglamentarios y urgente al Consejo de Administración al Presidente, al Vicepresidente y Director Gerente de Puertos a que se enmiende el proyecto que está en tramitación administrativa y que se incorpore el acuerdo de Pleno.

Modificaciones del EIA y del proyecto

Para clarificar los documentos y la tramitación realizada, a continuación se indican las diferentes modificaciones y aclaraciones realizadas a consecuencia de los diferentes informes de las administraciones recibidas.

Por un lado, en marzo de 2019 Ports amplió la información del EIA presentando una adenda que analizaba los informes recibidos llevarán la fase de IP y un nuevo documento de valoración y caracterización de impactos en el medio marino realizado por una empresa diferente a la que ha redactado el EIA. Estos documentos no han sido expuestos al público, y se enviaron al Servicio de Planificación, pero no al Servicio de Pesca, que había informado desfavorablemente.

Por otra parte, a raíz del informe del Servicio de Planificación de fecha 23/09/19, Ports realiza una serie de modificaciones al proyecto, indicados en un Informe de Puertos.

Según el artículo 38 de la ley 21/2013 de evaluación ambiental si, fruto del trámite de información pública y consultas, el promotor incorporara en el proyecto o en el EIA modificaciones que supongan efectos ambientales significativos distintos de los previstos originalmente se ha de llevar a cabo un nuevo trámite de información pública y consultas.

En relación con la adenda presentada, Ports considera que se trata de información adicional, pero se debe tener en cuenta que, tanto en las contestaciones a los informes de las administraciones como al nuevo documento de impactos sobre el medio marino, se evalúan nuevos impactos o se mejora la evaluación de los que había y se incorporan nuevas medidas que no están contempladas en el PVA presentado inicialmente.

En relación a las modificaciones a raíz del informe de RN2000, este dice que, si se incorporan en el proyecto y en el EIA todas las modificaciones propuestas en el informe de contestación elaborado por Ports IB y terminan ejecutando todas las medidas correctoras y compensatorias propuestas en el documento y en el informe de RN200, se habrá producido una mejora sustancial, desde el punto de vista ambiental, del proyecto. Se podría decir que las modificaciones no suponen efectos ambientales significativos distintos de los previstos originalmente, sino que serán menores a los inicialmente previstos.

Finalmente, es importante mencionar que las modificaciones e inclusiones de medidas realizadas a raíz de los informes recibidos, se han entregado en forma de anexos o adendas. No se ha presentado el EIA ni el proyecto modificado. Dada la urgencia de las obras, se encuentra que no es necesario que las modificaciones se contemplen dentro del proyecto y el EIA para aprobar la presente DIA. Se deberá redactar el proyecto constructivo y la EIA incluyendo todas las valoraciones de los impactos y las nuevas medidas propuestas tanto en los informes de las administraciones como en las adendas que incorpore un nuevo PVA completo. Antes de la licitación del proyecto constructivo se deberá



enviar al Servicio de Planificación al Medio Natural de la Dirección General de Espacios Naturales y Biodiversidad para que compruebe que se han incorporado las modificaciones y medidas previstas.

Alternativas

El proyecto presenta un anexo lleno de estudio de alternativas, que parte de los problemas existentes y propone alternativas para diferentes actuaciones. El EIA describe brevemente cada una de las alternativas propuestas y realiza un análisis de las diferentes alternativas para cada actuación.

De forma resumida, las actuaciones que han tenido diferentes alternativas son:

- Edificio de servicios
- Varadero
- Distribución de flota
- Dique de levante para mejora de abrigo

La elección de las alternativas escogidas se ha basado en diferentes aspectos como viabilidad técnica, económica y ambiental.

Principales impactos de la alternativa elegida y su corrección

Como ya se ha comentado, se presenta un EIA y adendas posteriores donde se realiza una descripción del proyecto y se informa de todas las acciones que pueden producir impactos, en fase de obras y de funcionamiento. Tanto en las contestaciones a los informes de las administraciones como al nuevo documento de impactos sobre el medio marino, se evalúan nuevos impactos o se mejora la evaluación de los que había y se incorporan nuevas medidas.

Se presenta la metodología de valoración de impactos utilizada en el estudio y análisis de los impactos. Se indican los elementos generadores de impacto durante la fase de obras (construcción de las infraestructuras, operaciones de dragado, ocupación del medio marítimo, medios terrestres y marítimos) y en fase de funcionamiento (funcionamiento de las instalaciones, tráfico marítimo). Se realiza una identificación, valoración y tipificación de los impactos sobre la base de los atributos de impactos establecidos por la ley (intensidad, signo, persistencia, incidencia, etc.).

Se presenta la matriz de impactos con los elementos generadores y los receptores de impactos. Se anexa un estudio de incidencia paisajística.

El estudio concluye resumidamente que el proyecto:

1. supondrá una mejora de los equipamientos e infraestructuras y permitirá ofrecer mejores servicios a las embarcaciones y mejor gestión de residuos de embarcaciones
2. el impacto del proyecto es de intensidad notable dada su localización en un espacio natural protegido y los impactos generados sobre las comunidades protegidas, en particular sobre Cymodocea nodosa.
3. el impacto sobre las comunidades bentónicas se ha considerado severo, debido a la eliminación directa de fondos ocupados por Cymodocea nodosa durante la fase de obras. El impacto sobre la pradera de Posidonia oceánica se puede considerar menor durante la fase de obras si se tienen en cuenta las medidas moderadoras propuestas para las posibles afectaciones indirectas por alteración de la calidad de los sedimentos y del agua marina. El impacto de la prolongación del dique es reducido y muestra zonas más alejadas que no queden afectadas por la excavación, por lo que se valora que el impacto sobre comunidades bentónicas en fase de funcionamiento será mínimo.
4. Aunque la valoración final de los impactos identificados es para la mayoría compatible, se contará con las medidas moderadoras y correctoras expuestas anteriormente para atenuar los posibles impactos sobre el medio
5. No se han identificado impactos críticos, por lo que la obra analizada es viable desde un punto de vista medioambiental si se consideran las medidas moderadoras y correctoras expuestas.

Se presentan medidas moderadoras y correctoras, que se complementarán con las propuestas posteriormente. Se presenta un mínimo PVA inicial que no contempla las medidas propuestas a lo largo de la tramitación, por lo que el proyecto constructivo y la EIA modificado deberá contener un detallado PVA con todas las medidas propuestas por los diferentes informes y la presente DIA.

En fase de funcionamiento se prevé como medida moderadora el seguimiento de las praderas de Cymodocea nodosa localizadas en el morro del dique y levante de éste para evaluar el grado de excavación y el área potencialmente afectada por la actuación. No tiene sentido evaluar si no se indica qué consecuencias tendrá ni se proponen medidas a raíz de los resultados obtenidos. Tiene más sentido hacer una cartografía de seguimiento de las fanerógamas, cada 5 años de toda la zona.

En relación con el EIA, el documento indica que los impactos sobre las comunidades son severos y de intensidad notable, si finalmente los valora como compatibles. Se encuentra que la valoración es un poco subjetiva y algunos impactos están infravalorados. Sin embargo, teniendo en cuenta las modificaciones y las medidas impuestas por el Servicio de Planificación y la presente DIA, se mejorará la situación actual del puerto.

El documento indica que "Existe la opción de explorar medidas de carácter compensatorio para reparar la eliminación de comunidades de fanerógamas marinas, en concreto de Cymodocea nodosa. Estas medidas implicarían la repoblación de Cymodocea nodosa en una superficie igual a la afectada en una zona próxima a la ejecución del proyecto. "En una EIA no se puede plantear una medida, sino asegurar que deberá realizar e indicar dónde, cuándo y de qué manera.

En relación con los impactos sobre las comunidades y las medidas a aplicar, se estará a lo indicado en el informe de Planificación, por lo que no se realiza aquí un análisis en profundidad.

Las fuentes de contaminación durante el funcionamiento de este tipo de puertos son, principalmente, el mantenimiento de las embarcaciones que se realizan en las explanadas de varada o varaderos, el vertido de aguas residuales o de sentina, los vertidos fortuitos de combustible desde la gasolinera o los residuos sólidos que se vierten en las aguas portuarias.

Los principales impactos durante la fase de construcción son el dragado y todas las acciones que ponen en suspensión sedimentos con diferentes grados de contaminación, dado que producen el soterramiento de las comunidades. De esta manera el sedimento entierra comunidades y el material contaminado se pone a disposición de la cadena trófica.

Zonas de botadura

Se presentan dos zonas de varada para que de esta manera resuelvan el problema de falta de espacio en verano y se mejore la operatividad del puerto durante todo el año, sobre todo en temporada estival. Las dos zonas previstas son la zona actual que se utilizará para uso exclusivo industrial y otra zona de varada de embarcaciones situado frente a los pantalanes K y L, en el sur de la bahía, formada por rampa, aparcamiento para vehículos y remolques y oficinas.

En el varadero se generan el grueso de residuos peligrosos de un puerto: aceites usados, filtros sucios, envases y absorbentes contaminados, baterías, aerosoles, plásticos, residuos de rascado, pinturas, antifoulings (con biocidas y metales pesados). Además, durante las limpiezas con agua a presión de los cascos de las embarcaciones, que se hacen previo al mantenimiento y pintura, el agua sale a presión y arrastra pintura, antifouling y todo tipo de material contaminante que, si no se recoge, contamina agua y sedimentos. Entre los contaminantes orgánicos más peligrosos para el ecosistema están los biocidas, utilizados como principio activo en las pinturas anti-incrustantes que se utilizan para proteger las embarcaciones de los organismos que forman comunidades incrustantes (fouling). A inicios de la década de los 60 se empezó a utilizar unas pinturas basadas en compuestos orgánicos de estaño como TBT (tributilestaño) o TPT (trifenilestaño) que tuvieron mucho éxito porque tenían una durabilidad ampliamente superior a las anteriores. Posteriormente, en los años 80 surgieron problemas ambientales relacionados con su toxicidad, lo que llevó a la "International Maritime Organization" a proponer su prohibición mundial en 2003, que entró en vigencia a partir de diciembre de 2008. Los residuos precipitan directamente a las aguas del Puerto o son arrastrados por el agua de limpiezas o de lluvia, sedimentan en el fondo marino y se incorporan a diferentes organismos marinos: se bioacumulan y biomagnifican: desde los invertebrados suben por la cadena trófica, llegando a acumularse en peces, aves y hombres.

Además, las aguas residuales que se producen en la zona de la gasolinera, ya sea por la lluvia o por pequeños derrames en la zona de suministro, también son fuente de contaminación.

Por ello es indispensable contar, en la superficie de explanada del varadero y la gasolinera, de rejillas y un sistema canaletas que conducen el agua a los decantadores y al separador de hidrocarburos antes de verterla en las aguas interiores del puerto o en la red municipal. Estos vertidos necesitan la autorización de la administración competente.

El vertido a las aguas del Puerto necesita autorización del Servicio de Costas y Litoral, tal como indican en su informe. Implica la redacción de un proyecto que informe del punto de vertido de las aguas del varadero y si hay un tratamiento previo del agua, realizar un estudio inicial de la calidad de las aguas del puerto y un plan de vigilancia y control donde se indica las analíticas a realizar. También se informará si existen fuentes de contaminación como conducciones de vertido de aguas residuales dentro del Puerto.

Se ha realizado una consulta en relación con la gestión de las aguas del varadero que se ha llevado a cabo durante estos años. Ports indicó que hay unas rejillas que conectan con la red de saneamiento y que, previamente, hacen pasar el agua por decantador y separador de hidrocarburos, pero no se aporta documentación ni planos del sistema de decantación, del separador de hidrocarburos, de las bombas o de los pozos existentes. Informan que cumplen con los parámetros que marca el ayuntamiento para aguas industriales. No lo pueden evidenciar documentalmente porque no tienen autorización municipal, aunque dicen que el ayuntamiento está enterado. No se aporta analíticas, registros de limpieza o registros de la empresa gestora de los residuos.



Además, se puede ver en el plano que la zona de varada tiene una pendiente hacia el mar y es muy probable que el agua del varadero baje de forma habitual por la rampa. Además, el propio estudio indica que la red de saneamiento municipal sufre de numerosos problemas de atascos en el paseo marítimo debido a la poca pendiente existente. La tubería existente es de hormigón y tiene fugas y filtraciones. Por lo tanto, es muy probable que los sedimentos de la zona estén contaminados.

Dada la naturaleza de los fondos y la existencia e importancia de las comunidades se encuentra necesario que, durante las operaciones de construcción y demolición, el núcleo activo de la obra esté rodeado por cortinas anti-turbidez para controlar la dispersión de finos. En el proyecto constructivo deberá explicar las fases de demolición y construcción, indicando cómo y de qué manera se prevé utilizar las cortinas, además de sus dimensiones. La cortina deberá estar valorada en el presupuesto.

En los planos aportados no se puede ver claramente el sistema de rejillas, canaletas, decantadores y separadores de hidrocarburos.

En ambas zonas de varadero deberá disponer de sistema de rejillas, decantadores y sistemas de recogida de hidrocarburos. En el proyecto constructivo se deberán incluir planos en planta del sistema de rejillas y canaletas y planos en perfil y esquema del funcionamiento del decantador y separador de hidrocarburos. No se podrán realizar reparaciones de buques o limpiezas con agua a presión fuera de las zonas habilitadas. Se realizarán folletos y carteles explicando estas medidas.

Además, es una práctica habitual hacer mantenimientos de las embarcaciones en la zona de amarre, lo que genera impactos directos en función del tipo de mantenimiento y de la utilización de sustancias contaminantes. Con todo, se considera indispensable evitar realizar operaciones de limpieza a presión y de mantenimiento de cierta entidad y con productos contaminantes, en lugares diferentes del taller o zona habilitada en el varadero. Como esto depende mucho de los trabajadores y usuarios, deberán hacerse folletos explicativos indicando las zonas habilitadas y las consecuencias ambientales de no utilizarlas. Se deberá promover la formación y sensibilización activa de todas las personas implicadas en la actividad del Puerto, tanto trabajadores como usuarios, para que se utilicen y apliquen todos los elementos del sistema de gestión ambiental, disminuyendo al máximo los impactos asociados a estas actividades.

Dragados

Como se ha comentado antes, los dragados son una fuente de contaminación elevada por resuspensión de material.

Se han realizado analíticas del sedimento en 6 estaciones, y los sedimentos superficiales de la estación FOR-S-02 presentan concentraciones de un metal pesado, el cobre. No se presentan los resultados del laboratorio.

El volumen previsto en el proyecto es de unos 4.140 m³. En el anexo 13 Gestión de residuos se indica que "se analizará el material dragado para su posible utilización como material de llenado de las propias obras de muelles, se planteará su gestión mediante el transporte a cantera autorizada, verterá en un punto habilitado o vertedero. También se plantea la posibilidad de utilización del material de dragado para regeneración de playas en el interior de la bahía de Fornells o bien, transportarlos directamente a vertedero.

En primer lugar, no se pueden proponer alternativas sin haberlas evaluado previamente. La gestión de los residuos debe estar totalmente concretada antes de la aprobación del proyecto, caracterizando muy bien el material para poder gestionarlo de forma correcta. Si se quiere depositar el material en canteras, se deberá hacer consulta previamente al Servicio de Minas y el Servicio de Residuos. Para la cuestión de depositarlos en tierra y secarlos se debe tener en cuenta los lixiviados pueden estar contaminados y habrá que tratarlos.

En relación con las características de los materiales, los sedimentos procedentes de las obras de dragado portuario son habitualmente sedimentos arcillosos, con mucha capacidad de absorber contaminantes, y con una resistencia muy baja, por lo que no siempre aseguran la estabilidad necesaria para ser utilizados en obras públicas.

También se debe tener en cuenta si existen fuentes de contaminación del sistema de saneamiento o de vertidos no controlados, del sistema de alcantarillado, colector u otra contaminación difusa dado que contamina el agua y sedimentos.

Como se ha comentado, dado que la zona de varada tiene una pendiente hacia el mar y que la red de saneamiento municipal existente sufre de numerosos problemas de atascos debido a la poca pendiente existente, es muy probable que se hayan producido vertidos al mar de aguas de la zona de varada. Además, es una práctica habitual hacer mantenimientos de las embarcaciones en la zona de amarre, lo que genera impactos directos en función del tipo de mantenimiento y de la utilización de sustancias contaminantes. Con todo, es muy probable que los sedimentos de la zona tengan diferentes grados de contaminación, por lo que se encuentra que se han realizado pocas analíticas y que las estaciones no caracterizan completamente la zona de dragado.

Con todo, se deberá caracterizar más ampliamente la zona de dragado y evaluar muy bien diferentes alternativas de gestión de los sedimentos, concretando cuál será la mejor gestión de los dragados en función de su naturaleza y contaminación. Se recomienda la aplicación de las "Directrices para la caracterización del material dragado y su reubicación en aguas del dominio público marítimo-terrestre".



Antes de realizar las obras de dragado se deberá tener la autorización de recogida de residuos por el gestor o la administración pertinente.

En cuanto a los dragados de mantenimiento, si en un futuro fuera necesario un dragado, se deberá consultar previamente la necesidad de un informe favorable del Servicio de Planificación.

Retirada de los trenes de fondeos

Se retirará el tren de fondeo existente de muertos de hormigón para los pantalanes y se procederá a la sustitución de los módulos de pantalán actuales por nuevos módulos con sistema de pilotos y fingers. En relación con la retirada de muertos, se deberá prever cuál será su gestión.

Repercusiones ambientales de los fondeos en la bahía

Las condiciones geométricas y de abrigo, entre otros, propician que se produzcan fondeos incontrolados, que no tienen de ordenación, regulación o autorización administrativa y que, debido al creciente número y presión sobre el medio, conlleva una degradación de este cada vez mayor.

Como se ha comentado, con las modificaciones y las medidas propuestas por el Servicio de Planificación se mejorará la situación actual. Pero, a pesar de la ejecución del proyecto modificado y la adopción de las medidas propuestas, si no realiza un control activo de la zona durante temporada alta, es probable que se siga fondeando de manera irregular. Por eso es tan importante un control y seguimiento de la zona, tanto en forma de vigilancia presencial como a través de la edición de folletos y guías gratuitas en formato papel y digital, indicando cómo y dónde fondear y las razones por las que se lleva el control tan exhaustivo. Además, deberá indicarse en las cartas náuticas.

No está de acuerdo con el documento cuando indica que ofrecer más amarres evitará o disminuirá el vertido de aguas de sentinas o que mermará la presión de fondeos incontrolados en esta zona. De forma general este problema no se soluciona incrementando el número de amarres dado que seguro, otros barcos ocuparán su lugar. Además, se debería diferenciar las embarcaciones locales de particulares, que es probable que fondeen en otras zonas, de las embarcaciones de o para turistas, que son las que fondean más habitualmente en la bahía.

Con todo, se insta a las administraciones a buscar fórmulas de gestión que vayan más allá de incrementar las ofertas de amarres, como crear zonas de limitación o prohibición de fondeo en zonas especialmente vulnerables como ésta donde esté vigilado y sancionado el fondeo fuera de las zonas habilitadas.

Gasolinera

Se plantea nuevo muelle para la gasolinera para resolver los problemas de descalces y baches, y se proyecta en planta de forma rectangular para mejorar operatividad de este muelle al aumentar la longitud útil de sus alineaciones para el servicio de repostaje de combustible y posible zona de espera. Además, como el depósito de la gasolinera existente está en superficie y genera impacto visual negativo en esta zona, se plantea desmontarlo y enterrar este depósito de combustible colocando en el interior de recinto del varadero del puerto.

Existe la posibilidad de un vertido accidental de la gasolinera durante el llenado de los depósitos enterrados, por rotura de mangueras, por vertidos directos de producto desde los surtidores al mar durante el repostaje de las embarcaciones, etc.

Cualquier tipo de vertido representa un impacto muy negativo, la afección varía en función de la extensión, intensidad del vertido y la afección a la zona protegida.

Por tanto, el Puerto tiene que redactar y aprobar un plan de contingencias, un Plan de Autoprotección que se registrará en el Registro de Planes de emergencias de la Dirección General de Emergencias de la CAIB.

En relación con esto se recomienda encarecidamente la lectura y aplicación de la ROM 5.1 Calidad de las aguas portuarias, que se plantea como un instrumento de gestión para compatibilizar la actividad portuaria con la calidad de los sistemas acuáticos afectados por esta actividad. Tiene el objetivo principal de desarrollar un sistema interno de evaluación de la calidad, adecuado a las peculiaridades de cada sistema portuario, disponer de información propia sobre los riesgos y los impactos ambientales en las aguas portuarias y contribuir a la sostenibilidad de las actividades llevadas a cabo en las zonas portuarias. Dada la especial zona se considera muy importante realizar las actividades y estudios propuestos en esta ROM.

De forma general se deben contemplar las siguientes medidas:

- 1.El puerto debe disponer de un sistema de contención de fácil despliegue en caso de que se produzca un vertido accidental. Se dispondrá de barreras anticontaminación desmontables para evitar la salida o impedir la entrada de vertidos en caso de vertidos accidentales y para facilitar la limpieza del puerto.
- 2.Instalar sistemas antirretorno en la conducción entre el depósito de carburante y el surtidor para evitar vertidos en caso de fuga. Los sistemas antirretorno deberán estar instalados muy próximos entre sí porque si se produjera algún vertido se derrame lo menos posible

3. Realizar periódicamente todas las revisiones y mantenimiento de gasolinera, depósitos y conducciones
4. Utilizar únicamente personal cualificado, con formación técnica y medioambiental y que siempre haya alguien en el puerto uno de ellos que sepa utilizar todos los sistemas de contención.
5. Los sistemas de contención deben ser suficientes en número y longitud (ancho de canal) de manera que, en el caso de un vertido, éste se pueda contener completamente. Deberá preverse en el presupuesto.
6. Se recomienda compartir e informar al Servicio de Planificación para que se puedan unir esfuerzos y se trabaje de forma coordinada en caso de accidente. Se deberían plantear simulacros de forma regular.

Impactos de las obras

Se trata de una remodelación que implica obras de una gran entidad, por lo que es muy importante planificar y controlar cuidadosamente todas las fases de la obra, teniendo especial cuidado con los impactos que pueda ocasionar sobre el medio ambiente y sobre la población, aplicando medidas que minimicen los impactos de polvo, ruido, etc

En relación con los residuos, se presenta la localización y el centro escogido para la gestión, la tipología de residuos previstos, estimación, etc.

En relación con los planos de gestión medioambiental, no se ha podido encontrar las papeleras. Se deberán instalar un buen número de contenedores y papeleras, de manera que se fomente y facilite al máximo su utilización. La zona de gestión de residuos peligrosos deberá estar muy bien señalizada.

Se presenta un anexo de planificación de las obras donde se establece un plazo aproximado de ejecución de 294 días laborables, que suponen unos 19 meses desde el inicio de las obras, incluyendo las temporadas de verano que se paralizan las obras y las festividades.

El PVA modificado deberá contener muchas medidas durante las obras, incidiendo, como mínimo, en los siguientes aspectos:

- Planificación de las obras para minimizar las molestias: análisis y planificación de la mejor localización de los accesos a la obra, realización de las obras fuera de la época de baño, cortes de tráfico, etc.
- Planificación, delimitación y marcaje del área de ocupación de las obras que permita minimizar la superficie afectada y evitar molestias e impactos innecesarios
- Planificar correctamente el acopio y almacenamiento de materiales
- Minimizar la generación de residuos y planificar correctamente su gestión. (Reciclaje, almacenamiento y transporte), cumpliendo con el Plan Sectorial para la Gestión de los Residuos de Construcción, Demolición, Voluminosos y Neumáticos fuera de uso (PDSGRCDVPFUM).
- Utilización de maquinaria de bajo consumo, mantenerla en buen estado y planificar sus movimientos.
- Control del consumo de los recursos (electricidad, agua, ...)
- Protección y control de la calidad atmosférica y acústica
- Desmantelamiento de las instalaciones temporales que hayan, limpieza del terreno y el acondicionamiento de las superficies afectadas.
- La tipología de construcción y los materiales previstos en la obra deberán ser coherentes con el entorno del lugar y su ámbito visual para reducir el impacto visual y permitir la máxima integración paisajística.

En relación con el cambio climático, el calentamiento del planeta debido al 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 de éstas. Los puertos son infraestructuras especialmente sensibles debido a su localización en la costa y en su larga vida útil, y los impactos potenciales a causa del cambio climático repercutirán negativamente en la operatividad del puerto. A pesar de ser una de las cuestiones en la que incide más la ley ambiental, no se comenta si se ha tenido en cuenta este factor durante el diseño de las alternativas, y si son necesarias la aplicación de medidas. Tampoco se ha hecho consulta al Servicio de cambio climático y atmósfera. En el proyecto constructivo y la EIA asociado deberá indicar esta cuestión.

El proyecto tiene un presupuesto de casi 7.825.059,11 de euros razón por la cual y de acuerdo con el artículo 29 de la Ley 12/2016, de 17 de agosto, de evaluación ambiental de las Islas Baleares, se designará un auditor ambiental que garantice el cumplimiento de las medidas. Se deberá indicar el presupuesto y las medidas previstas para la aplicación del PVA y el seguimiento ambiental previsto.





Finalmente, para minimizar los impactos del Puerto durante su funcionamiento, se deberá redactar y aplicar un sistema de gestión ambiental del puerto. En internet existen numerosas guías de libre acceso, como el "Manual para la implantación de sistemas de gestión ambiental en los puertos deportivos editado por la Generalidad de Cataluña"

Conclusiones

Por todo lo anterior, se propone formular la declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto y estudio de impacto ambiental de la reforma integral del Puerto de Fornells-Fase 2a, dado que previsiblemente no se producirán impactos adversos significativos sobre el medio ambiente y se mejorará la situación actual, siempre que se cumplan y se incorporen todas las modificaciones y medidas propuestas, además de los siguientes condicionantes:

1) Derivados del informe del Servicio de Planificación:

- El número de boyas ecológicas mínimo que Ports IB debe financiar, creando nuevos campos de boyas fuera de la bahía de Fornells y completando la existente en Fornells, debe ser de 77. Por ello, se deberá presentar un estudio de capacidad de carga de las siguientes calas, que determine el número de boyas que se han de instalar en cada una de ellas: Cala en Tusquets, Arenal d'en Castell, Cala Pudent y Cala Rotja, o en otras donde sea adecuado. El proyecto para su instalación deberá pasar la tramitación ambiental que corresponda.
- Ports IB ha de financiar, mediante aportaciones al Fondo Posidonia, o mediante la vía que estime más adecuada, un vigilante de fondeos que vigile, diariamente durante el verano, todo el LIC Área Marina del Norte de Menorca y todo el LIC Punta Redonda Arenal d'en Castell.

No se puede dragar, en ninguna circunstancia, en la parte delimitada en rojo del plano 1 del anexo cartográfico de este informe.

Siempre que sea posible, se debe evitar dragar la mata muerta de posidonia o arrecife de la zona delimitada en verde del plano 1 del anexo cartográfico de este informe. El dragado de rizoma o matas, tanto vivas como muertas de posidonia de esta zona sólo se podrá hacer en el caso de que no haya alternativa posible y en base a un informe motivado, que deberá remitirse previamente a la dirección general de Espacios Naturales y Biodiversidad.

- No se permite actuar sobre los pantalanes D y E, salvo la delimitación del canal de acceso.

Todos los pantalanes han de desinstalar durante el invierno.

Para que las medidas correctoras y compensatorias tengan el efecto deseado, y que por lo tanto sean exitosas, hay que tener en cuenta algunos aspectos que se detallan a continuación:

- + Tal como establece el Decreto 25/2018, de 27 de julio, de conservación de la posidonia, el gestor de los nuevos campos de boyas debe ser una administración pública y debe prevalecer el criterio de interés de servicio público y de conservación de la especie sobre el económico.
- + Se establecerá un reglamento de uso para las boyas que se instalen en las calas del levante de la bahía el cual debe establecer: un tiempo máximo de permanencia en la boya; la gratuidad o, en todo caso, un precio máximo equivalente al coste del servicio y diferente en función de la eslora; y el sistema de reservas. Este reglamento debe estar dirigido a la estancia diurna (mañana, tarde o día entero) y no a la pernocta como en el caso de las boyas que se deben reinstalar en la zona arenosa del lado norte del dique.
- + La zona de fondeo permitido que se debe delimitar en la parte central de la bahía se debe trasladar a las cartas náuticas. Ports IB se responsabilizará, una vez delimitada esta zona, de dar traslado de la nueva ordenación de la bahía al organismo oficial gestor de las cartas náuticas.
- + Antes de instalar las boyas que delimiten la zona de fondeo permitido comprobar que realmente no hay fanerógamas marinas en todo este espacio tal como muestra la cartografía existente.

-Para garantizar que estas medidas correctoras y compensatorias ejecutan lo necesario que el acuerdo de la CMAIB se establezca la prohibición de amarrar embarcaciones en el nuevo pantalán L hasta que se hayan aportado las siguientes pruebas documentales que acrediten el inicio de las medidas compensatorias y la ejecución de las medidas preventivas y correctoras:

- + Fotografías submarinas del entorno de los pantalanes A y B que demuestren que no se ha dragado la zona roja del arrecife de posidonia delimitada en el plano 1 del anexo cartográfico, así como un mapa con las nuevas cotas batimétricas resultantes del dragado.
- + Fotografías de los pantalanes F y G donde se demuestre que se han eliminado los fingers, las cornamusas y / o los anillos de los 41 puntos de amarre que se deben eliminar.
- + Fotografías de las balizas instaladas que delimitan la zona de navegación prohibida, los canales de entrada y salida, y la zona de fondeo permitido del centro de la bahía.





- + Copia del anuncio de licitación de las obras correspondientes a la instalación del o de los campos de boyas ecológicas de fuera de la bahía de Fornells.
- + Fotografía de las boyas ya instalados en las calas del levante de la bahía y del lado norte del dique.
- + Copia del anuncio de licitación del contrato de servicio o, en su caso, del convenio firmado, o de cualquier otra forma de acuerdo válida, para la ejecución de la restauración de 5.119,92 m² de Posidonia oceánica y Cymodocea nodosa (esta actuación debe llevar asociado un seguimiento de las praderas de toda la zona portuaria, especialmente de la zona restaurada siguiendo los criterios del acuerdo del Comité de Red Natura de 27 de mayo de 2008).
- + Copia del folleto de buenas prácticas.

-Los pilones que deben sujetar los pantalanes A, B y H se insertarán evitando afectar al arrecife o en las matas de posidonia, tal como se propone en los mapas 2 y 3 del anexo cartográfico.

1. Se debe tener en cuenta que los campos de boyas deben pasar la tramitación ambiental pertinente. Se realizará un control y seguimiento de las zonas de fondeo establecidas, tanto en forma de vigilancia diaria presencial durante la temporada alta como a través de la edición de folletos y guías gratuitas en formato papel y digital, indicando cómo y dónde fondear y las razones por las que se lleva el control tan exhaustivo. Además deberá indicarse en las cartas náuticas.

2. En ambas zonas de varadero deberá disponer de sistema de rejillas, decantadores y sistemas de recogida de hidrocarburos. En el proyecto constructivo se deberán incluir planos en planta del sistema de rejillas y canaletas y planos en perfil y esquema del funcionamiento del decantador y separador de hidrocarburos. No se podrán realizar reparaciones de buques 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.

3. Se deberá promover la formación y sensibilización activa de todas las personas implicadas en la actividad del Puerto, tanto trabajadores como usuarios, para que se utilicen y apliquen todos los elementos del sistema de gestión ambiental, disminuyendo al máximo los impactos asociados a estas actividades.

4. Durante las operaciones de construcción y demolición, el núcleo activo de la obra esté rodeado completamente por cortinas anti-turbidez para controlar la dispersión de finos. En el proyecto constructivo deberá explicar las fases de demolición y construcción, indicando cómo y de qué manera se utilizarán las cortinas. Las cortinas deberán estar valoradas en el presupuesto.

5. Se deberá caracterizar más ampliamente la zona de dragado y evaluar muy bien diferentes alternativas de gestión de los sedimentos, concretando cuál será la mejor gestión de los dragados en función de su naturaleza y contaminación. Antes de realizar las obras de dragado deberá tener la autorización de recogida de residuos por el gestor o la administración pertinente.

6. Se deberá consultar previamente la necesidad de un informe favorable del Servicio de Planificación en relación con los dragados de mantenimiento

7. Realizar una cartografía de seguimiento de las fanerógamas, cada 5 años, de toda la zona portuaria

8. Se deberá prever cuál será su gestión de los muertos y trenes de fondeos que se eliminan

9. Redactar y aprobar un plan de contingencias o Plan de Autoprotección que se registrará en el Registro de Planes de Emergencias de la Dirección General de Emergencias de la CAIB.

10. En relación con la gasolinera y depósito de combustible, se deberá:

-Disponer de un sistema de contención de fácil despliegue en caso de que se produzca un vertido accidental. Se dispondrá de barreras anticontaminación desmontables para evitar la salida o impedir la entrada de vertidos en caso de vertidos accidentales y para facilitar la limpieza del puerto.

-Instalar sistemas anti-retorno en la conducción entre el depósito de carburante y el surtidor para evitar vertidos en caso de fuga. Los sistemas antirretorno deberán estar instalados muy próximos entre sí porque si se produjera algún vertido se derrame lo mínimo posible

-Realizar periódicamente todas las revisiones y mantenimiento de gasolinera, depósitos y conducciones

-Emplear únicamente personal cualificado, con formación técnica y medioambiental y que siempre haya alguien en el puerto uno de ellos que sepa utilizar todos los sistemas de contención.

-Los sistemas de contención deben ser suficientes en número y longitud (ancho de canal) de manera que en el caso de un vertido, éste pueda contener completamente. Deberá preverse en el presupuesto.

-Se ha de plantear simulacros de forma regular.

1. Designar un auditor ambiental que garantice el cumplimiento de las medidas. Se deberá indicar el presupuesto y las medidas previstas para la aplicación del PVA y el seguimiento ambiental previsto.



2. Solicitar la necesidad de obtener el informe del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico en relación con la compatibilidad de la actividad o vertido con la estrategia marina correspondiente, tal como se establece en la Ley 41/2010, de 29 de diciembre, de protección del medio marino.

3. Se deberá redactar el proyecto constructivo y la EIA incluyendo las nuevas valoraciones de los impactos, las nuevas medidas propuestas (con medidas de mitigación del cambio climático) y un nuevo PVA completo. Antes de la licitación del proyecto constructivo se deberá enviar al Servicio de Planificación del Medio Natural de la Dirección General de Espacios Naturales y Biodiversidad y al servicio de Asesoramiento Ambiental para que comprueben que se han incorporado las modificaciones y medidas previstas.

4. Se deberá redactar, aplicar y mantener un sistema de gestión ambiental del puerto.

5. Es necesaria la sustitución de las redes de servicio del puerto en la zona de actuación (agua potable y saneamiento) que actualmente provocan fugas y filtraciones, y procurar un acuerdo para sustituir las redes municipales que sean necesarios.

Se recuerda que:

1. Es conveniente la aplicación de la ROM 5.1 Calidad de las aguas portuarias.

2. Se insta a las administraciones competentes a buscar fórmulas de gestión que vayan más allá de incrementar las ofertas de amarres, como crear zonas de limitación o prohibición de fondeo en zonas especialmente vulnerables como ésta donde esté vigilado y sancionado el fondeo fuera de las zonas habilitadas.

3. Según el informe del TAE del Servicio de Patrimonio Histórico del Consell de Menorca:

1. El proyecto ejecutivo se deberá autorizar por el departamento de Cultura del Consell Insular de Menorca antes del otorgamiento de la licencia municipal, en cumplimiento de artículo 37.1 de la Ley 12/1998 del patrimonio histórico de las Islas Baleares.

2. El proyecto ejecutivo preverá las intervenciones arqueológicas mencionadas en este informe que deberán realizarse antes del inicio de las obras.

4. Asimismo, el órgano sustantivo debe valorar:

a) Que según el informe del Consell de Menorca, las obras propuestas entre los mojones 970 y 973b (tramo provisional del DPMT según el plano de la Demarcación de Costas 2007), destinadas a crear una zona de aparcamiento para remolques de embarcaciones, afectan a terrenos calificados como sistema local de jardines públicos, (clave V del ámbito de la UA FOR 6) por el planeamiento vigente. Pendiente de la aprobación definitiva del DPMT entre los mojones 971 y 973b actualmente en tramitación, deberá justificar la afectación de las actuaciones propuestas en este ámbito y su viabilidad teniendo en cuenta que, de conformidad al artículo 60 de la LUIB, "la modificación de figuras del planeamiento urbanístico que tenga por objeto alterar la zonificación o el uso urbanístico de los espacios libres o de las zonas verdes considerados por el planeamiento urbanístico como sistemas urbanísticos generales o locales, debe garantizar el mantenimiento de la superficie y de la funcionalidad de los sistemas objeto de la modificación, con referencia al núcleo de asentamiento afectado".

b) El ayuntamiento ha instado a Ports de las IB a no incluir en el proyecto de reforma integral del Puerto de Fornells, Fase 2, ninguna nueva edificación en superficie en la zona de dominio público Es Pla de Fornells.

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, 19 de marzo de 2020

El presidente de la CMAIB,
Antoni Alorda Vilarrubias

