

Sección III. Otras disposiciones y actos administrativos

ADMINISTRACIÓN DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA

PUERTOS DE LAS ILLES BALEARS

253035

Acuerdo adoptado por el Consejo de Administración de Puertos de las Illes Balears por el que se acuerda la implantación de medidas para mejorar la calidad ambiental de la bahía de Sant Antoni de Portmany

El Consejo de Administración de Puertos de las Illes Balears, reunido en la sesión celebrada el 27 de mayo de 2021, acordó lo siguiente:

Antecedentes

1. A propuesta del Consejo de Administración de Puertos de las Illes Balears, el Consejo de Gobierno, en fecha 28 de febrero de 2019 (BOIB n.º 27, de 2 de marzo de 2019), acordó suspender la concesión de autorizaciones para el atraque de embarcaciones de transporte regular de vehículos y mercancías en el puerto de Sant Antoni de Portmany hasta el 31 de diciembre de 2020 o hasta la aprobación del Plan General de Puertos, si esta aprobación tuviera lugar antes.

2. En abril de 2020 se elaboró, a instancia de Puertos de las Illes Balears, un informe de evaluación del tráfico comercial del puerto de Sant Antoni de Portmany que incluye un análisis comparativo entre los escenarios con y sin tráfico portuario comercial desde un punto de vista técnico, económico, social y medioambiental con propuesta de actuaciones complementarias para la mejora ambiental de la bahía y de la eficiencia del puerto de Sant Antoni de Portmany. Este informe se ha puesto a disposición de las instituciones y organizaciones afectadas.

3. A propuesta del Consejo de Administración de Puertos de las Illes Balears, el Consejo de Gobierno, en fecha 21 de diciembre de 2020 (BOIB n.º 212, de 22 de diciembre de 2020), acordó la prórroga de la suspensión provisional de otorgamiento de autorizaciones para el atraque de embarcaciones de transporte y mercancías en el puerto de Sant Antoni de Portmany por un periodo de dos meses (hasta el 28 de febrero de 2021).

4. A propuesta del Consejo de Administración de Puertos de las Illes Balears, el Consejo de Gobierno, en fecha 15 de marzo de 2021 (BOIB n.º 36, de 16 de marzo de 2021), acordó la prórroga de la suspensión provisional de otorgamiento de autorizaciones para el atraque de embarcaciones de transporte y mercancías en el puerto de Sant Antoni de Portmany por un periodo de tres meses (hasta el 31 de mayo de 2021), a los efectos de continuar el proceso de diálogo y participación con las instituciones y agentes afectados.

5. El objetivo de estas prórrogas fue continuar con los trabajos por consensuar con los diferentes agentes sociales implicados la actividad marítima en el puerto de Sant Antoni y su bahía.

Para adoptar la resolución sobre la actividad en la bahía, se tendrán en cuenta los siguientes factores:

En relación con la infraestructura portuaria y la seguridad

Es de destacar que el puerto de Sant Antoni de Portmany es la instalación portuaria de la isla de Ibiza y del conjunto de las Illes Balears más próxima a la península. Este hecho le otorga un carácter estratégico para el conjunto de la isla de Ibiza y para la comunidad, tanto por su capacidad de ser una infraestructura de apoyo a las necesidades de transporte insulares, como por representar un refugio potencial en condiciones de emergencia. De hecho, esta condición está recogida por la Ley 11/2010, de 2 de noviembre, de ordenación del transporte marítimo de las Illes Balears, en que se define el puerto de Sant Antoni como un puerto de interés estratégico para las Illes Balears.

En este sentido, el estudio reflexiona sobre la idea de que, al eliminar definitivamente el tráfico comercial del puerto de Sant Antoni —que es una infraestructura en condiciones de dar servicio y dotada de un muelle comercial y una moderna estación marítima— la isla de Ibiza vería seriamente comprometida la capacidad de transporte de pasajeros y mercancías, puesto que dependería exclusivamente del puerto de la ciudad de Eivissa.

Por parte de Puertos de las Illes Balears se han solicitado informes adicionales al informe a entidades como la Capitanía Marítima de Ibiza y la Autoridad Portuaria de Baleares. De estos documentos hay que destacar:

— Desde el punto de vista de la seguridad, es obvia la conveniencia de disponer de un segundo puerto de acceso a la isla en caso de cualquier incidencia o eventualidad en el puerto de Ibiza, así como para casos de fuerza mayor. La mejor manera de poder asegurar la disponibilidad de las infraestructuras en caso de necesidad es que el uso al que se dediquen sea el mismo, y mantenerlas así en buen

estado de conservación y con las medidas complementarias adecuadas.

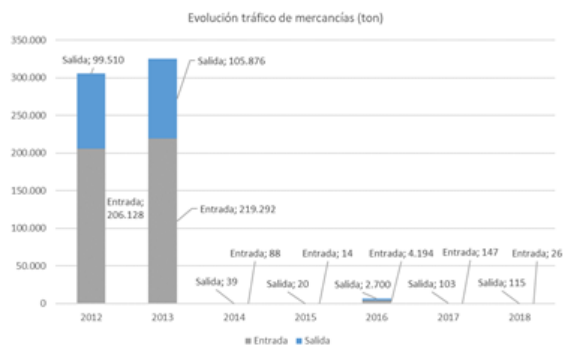
— Este puerto está actualmente declarado de interés autonómico en el Plan Sectorial de Transportes y el Informe de Capitanía Marítima subraya que el tráfico comercial es un servicio público esencial que se tiene que proteger.

— Ambos informes ponen de relieve que la situación de congestión que sufre el puerto de Ibiza así como el Pas dels Freus (Formentera) se ve afectada negativamente por la suspensión del tráfico regular en Sant Antoni.

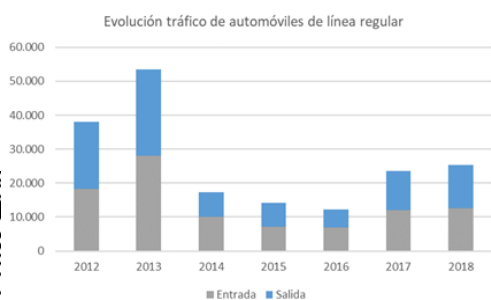
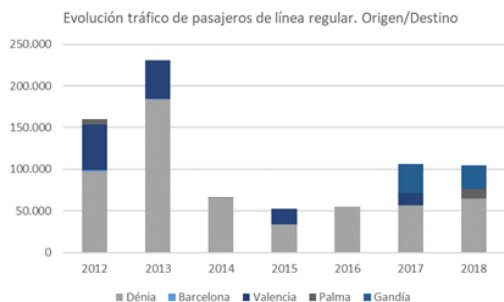
Con relación a la actividad del transporte regular en la bahía de Sant Antoni

El estudio hace una cuantificación detallada de lo que supone el transporte marítimo regular para contextualizar los impactos en la actividad global que se lleva a cabo en toda la bahía. En este sentido, el informe confirma que, en 2019, del total anual de pasajeros marítimos que transitan la bahía de Sant Antoni, solo el 25 % procede del transporte regular, mientras que el 75 % restante corresponde a un tráfico mucho más intensivo y temporal como es el de las *golondrinas*, los chárters o la navegación recreativa. Por otro lado, el estudio destaca que el transporte comercial regular solo realiza el 2 % de las escalas anuales que recibe el puerto de Sant Antoni.

Con relación al tráfico de mercancías, en 2014, coincidiendo con la apertura del muelle de Botafoc en Eivissa, que concentra la mayoría de las operaciones de tráfico comercial de la isla de Ibiza, se produjo una reducción sustancial del volumen, que supuso, de facto, la eliminación del tráfico de carga pesada y de camiones de gran longitud



Este cambio supuso también una reducción del número de pasajeros y de vehículos en régimen de pasaje, lo que disminuyó de manera significativa las molestias y los impactos negativos producidos en la zona costera y en la calidad ambiental; reduciendo también las molestias a los residentes y visitantes de este importante núcleo poblacional y turístico, a causa, en parte, de una deficiente interconexión con la red viaria local.



En relación con la protección medioambiental del conjunto de la bahía de Sant Antoni

En referencia a los impactos medioambientales, y con relación lógica a las cifras mencionadas anteriormente, el informe concluye que el tráfico comercial no es la fuente de contaminación más importante de la bahía de Sant Antoni y que sus impactos son fácilmente reversibles dada la capacidad de acción y decisión de Puertos IB sobre las características de la flota, así como sobre su comportamiento.

En este sentido, el informe señala que el tráfico marítimo total del puerto ha supuesto la emisión de 5.614 toneladas de CO durante el 2018 en la bahía de Sant Antoni. De este total, el tráfico náutico-recreativo, con 1.048,6 toneladas, y el tráfico interior (*golondrinas* y actividades turísticas), con 3.958,3 toneladas, son los responsables del 89,2 % del total de estas emisiones. El tráfico regular, por el contrario, es el responsable del 10,8 % del total de gases de efecto invernadero fruto de la actividad portuaria.

Por otro lado, el estudio analiza dos de las principales quejas que el tráfico comercial había generado en el ámbito social: el ruido y el oleaje provocado por los grandes barcos. En este sentido, el informe concluye que, en términos de contaminación acústica, el tráfico comercial genera un nivel sonoro máximo a pie de muelle de 44,5 dB, cuando la normativa municipal establece que los niveles se mantengan entre los 55 y los 65 dB. Y, por otro lado, en relación al oleaje que los barcos pueden llegar a generar en las playas del municipio, el estudio demuestra que si se define una velocidad máxima de entre los 10-15 nudos, el impacto quedaría sensiblemente aliviado y lo haría poco perceptible para bañistas y navegantes.

Puertos IB es muy consciente de que la bahía de Portmany es, sin duda, uno de los principales atractivos para los municipios de Sant Antoni y Sant Josep por su gran valor medioambiental y paisajístico; además, por tratarse de un lugar estratégico, así como por su gran potencial para desarrollar actividades para turistas y residentes, se convierte en una prioridad de protección.

El municipio ibicenco de Sant Antoni de Portmany ha realizado una apuesta decidida para desarrollar políticas sostenibles y ha potenciado la recuperación y la protección de sus activos naturales. Para lograr este objetivo, existe una comunidad social e institucional que pretende impulsar las actividades deportivas y turísticas de la bahía de Portmany y convertirla en su pulmón económico.

Puertos IB, continuando el camino iniciado por el Govern de les Illes Balears respecto a las políticas medioambientales, se encuentra en sintonía con la voluntad social e institucional local y, por este motivo, se han llevado a cabo estudios y reuniones con diferentes sectores en la investigación de un acuerdo consensuado con todos los agentes municipales, que tienen como objetivos principales el derecho a la movilidad de los pasajeros y el aprovechamiento de las infraestructuras existentes, así como la preservación del espacio natural.

En relación con el papel del puerto en la configuración social y económica del municipio

En el informe se cuantifica y destaca la idea de que el tráfico de pasajeros desarrollado en el puerto de Sant Antoni supone un factor socioeconómico relevante para el conjunto de la isla de Ibiza tanto en el presente como en el futuro, si se tienen en cuenta las evoluciones de la demanda turística. Hay que tener en cuenta también que esta actividad deberá ser compatible con la preservación de los valores medioambientales de la bahía.

Debate abierto y reuniones con el objetivo de articular una solución consensuada, transversal y global para el puerto y la bahía

Con toda la información obtenida, Ports IB ha llevado a término múltiples reuniones con instituciones y entidades como el Consejo Insular de Ibiza; el Ayuntamiento de Sant Antoni de Portmany; el Ayuntamiento de Sant Josep de sa Talaia; el Ayuntamiento de Eivissa; los grupos municipales del consistorio del Ayuntamiento de Sant Antoni de Portmany; las asociaciones y representantes empresariales CAEB, PIMEEF, Foment del Turisme, etc.; la plataforma Salvem Sa Badia y el Club Náutico de Sant Antoni.

Estas reuniones tenían un doble objetivo: por un lado, compartir los datos objetivos del estudio sobre las posibles afecciones del tráfico comercial en el puerto así como de los informes oficiales obtenidos por Puertos IB; y, de otra, recoger las propuestas y opiniones de todos los agentes con el fin de articular y consensuar una propuesta transversal y global, puesto que las implicaciones de esta propuesta no se pueden entender solo desde el punto de vista de la actividad del puerto y la movilidad de los ciudadanos, sino que tienen que incluir la incardinación en el conjunto de la bahía de Sant Antoni e, igualmente, es necesario incorporar criterios en clave insular, así como el cumplimiento de la normativa de seguridad marítima y la legislación vigente.

Se persigue la idea de reducción al máximo posible de los impactos medioambientales, visuales, de velocidad y sonoros de la actividad en el puerto, de forma que sin dejar de hacer uso del mismo se pueda hacer del puerto de Sant Antoni una instalación más sostenible, tanto social como medioambientalmente, integrada en el nuevo modelo turístico de bahía que quieren los residentes de ambos municipios.

La compatibilización de este modelo con la actividad del transporte regular ha girado alrededor de una cuestión esencial: las esloras de los barcos y su relación con los impactos ambientales producidos.

Sobre ello, se propone un paquete de medidas que repercutirán en una mejora de las condiciones ambientales actuales de la bahía y en su funcionamiento, así como en las sinergias con el municipio de Sant Antoni. Son propuestas innovadoras que no solo reducen los impactos



medioambientales del tráfico comercial regular, sino que aumentan la competitividad del puerto al mantener, con limitaciones y condiciones, el tráfico regular de pasajeros, preservando el carácter principalmente turístico y recreativo del puerto así como plantean algunos sectores de la población local.

MEDIDAS PARA LA MEJORA DE LA CALIDAD AMBIENTAL DE LA BAHÍA DE SANT ANTONI DE PORTMANY

I. Acciones relativas al tráfico marítimo regular y a las infraestructuras del puerto

1. Limitación del tráfico comercial única y exclusivamente a barcos ro-pax de línea regular para el transporte de pasajeros y sus vehículos (transporte de los vehículos en régimen de pasaje), salvo situaciones de emergencia y fuerza mayor, con limitación de eslora máxima de 65 metros. Esta acción supone la eliminación de los vehículos pesados y las plataformas de gran longitud, reduciendo el impacto visual de las embarcaciones, así como los impactos ambientales en la bahía directamente relacionados con la tipología de barco.

2. Limitación, de forma conjunta con la Capitanía Marítima, de la velocidad de aproximación de los barcos comerciales en línea regular en el puerto (tanto en el puerto como en la trayectoria por la bahía) y de las maniobras de entrada para reducir la afección de la ola generada y otros impactos relacionados. Propuesta de velocidades que tiene que regular Capitanía Marítima:

— Desde 3 millas antes de la bocana: máximo 12 nudos.

— Desde una milla antes de la bocana: máximo 7 nudos.

Limitación de velocidad en la zona portuaria:

— En el puerto: máximo 5 nudos (necesarios para realizar la maniobra con seguridad).

3. Limitación de las emisiones sonoras efectuadas por los barcos de transporte regular de pasajeros de una forma concordante con las ordenanzas municipales de Sant Antoni de Portmany.

4. Limitación de la tipología de los vehículos embarcados y desembarcados en el muelle en régimen de pasaje. Para minimizar el impacto sobre el tráfico de vehículos del municipio en las calles de acceso y salida del puerto, solo se puede viajar con los vehículos permitidos en régimen de pasaje.

5. Establecimiento de un protocolo de actuación para el embarque/desembarco de vehículos, de tal forma que el personal de Puertos IB, en colaboración con la Policía Local, regule de manera óptima el tráfico terrestre generado durante la operativa, para interferir lo mínimo posible en la circulación del municipio.

6. De forma consensuada con el Ayuntamiento de Sant Antoni, el posible cierre al tráfico de vehículos del dique con acceso solo en las horas de embarque y desembarco.

II. Acciones relativas a medidas medioambientales

1. Tramitación ambiental y ejecución de dragado de mantenimiento y de limpieza del puerto para eliminar el barro acumulado a lo largo de los años por los vertidos de la bahía. Con esta actuación se reducirá la cantidad de barro que se pone en suspensión y que puede afectar la turbulencia de las aguas y, por lo tanto, la posidonia y otros hábitats. Inversión estimada de 200.000 €.

2. Instalación y mantenimiento de una red de sensores para el control de la calidad del aire en la zona portuaria y urbana adyacente, tanto del tráfico regular como del resto de actividad del puerto. Esta monitorización permitirá poder tomar decisiones de nuevas actuaciones y subsanaciones por implantar. Inversión estimada de 70.000 €.

3. Instalación y mantenimiento de una red de sensores para el control de los niveles sonoros provocados por la actividad portuaria. Inversión estimada de 15.000 €.

4. Establecimiento de un programa de vigilancia periódica de la calidad de las aguas, tanto en puntos próximos al muelle comercial como en los pantaneros de embarcaciones náutico-deportivas, de transporte local de pasajeros y excursiones (*golondrinas*) o pesca.

5. Realización de un plan de vigilancia de la posidonia conjunto para toda la bahía en colaboración con el resto de las administraciones implicadas, que tiene que disponer de puntos de control y vigilancia para delimitar riesgos y amenazas provocados por las actividades que se desarrollan y así poder definir acciones correctoras y mitigadoras. Inversión estimada de 70.000 €.

6. Realización de campañas de sensibilización ambiental sobre residuos, vertidos, mala praxis en la navegación y el fondeo, etc., dirigidas a los usuarios del puerto y en la población de la bahía en general. Inversión estimada de 5.000 €.

7. Impulsar, junto con la Dirección General de Transporte Marítimo y Aéreo, el establecimiento de medidas adicionales para mejorar la flota





actual del puerto de embarcaciones destinadas al alquiler o las excursiones marítimas, como pueden ser **rebajas o descuentos de las tasas a las embarcaciones con bajas emisiones de CO o que usen energías renovables.**

III. Acciones relativas a los fondeos

1. Regulación de zonas de fondeo en la totalidad de la bahía con el fin de evitar fondeos ilegales sobre la posidonia, y para mejorar el control de las embarcaciones para reducir la siniestralidad de barcos que acaban destrozados en las playas de la bahía por no estar bien amarrados o con fondeos no adecuados cada vez que hay temporales. Con esta finalidad será necesaria la ampliación de la zona II de Puertos IB a través de la solicitud a la Dirección General de la Costa y el Mar, del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, de la adscripción de la lámina de agua requerida.

IV. Acciones relativas a mejora de la movilidad y zonas públicas

1. De forma consensuada con el Ayuntamiento, se modificaría la sección de la calle del Mar y se haría una plataforma única, de forma que si **en temporada de verano se cierra el tráfico de vehículos en horario consensuado (p. ej. de 20.30 h a 24.00 h) se habilitaría el paseo solo para peatones** y se crearía una zona de actividad y uso público en primera línea del puerto.

2. Mejora de la pavimentación de la zona del dique para generar una continuación de la zona de paseo por el lado inferior a la pasarela sobre el espaldón del dique hasta el morro. Inversión estimada de 250.000 €.

3. En el caso de acuerdo con el Ayuntamiento, se podría redactar un proyecto para la apertura de la calle Madrid y fijar solo un **sentido de circulación de salida** para que haya otra vía de salida del puerto que facilite la regulación del tráfico en el municipio. Para hacer posible esta propuesta, Puertos IB asumiría la modificación de la situación de la rotonda actual y diversificaría cualquier posible congestión puntual fruto del desembarco de los vehículos en régimen de pasaje, actuación que supondría una mejora importante de la primera línea del municipio. Inversión estimada de 2.500.000 €.

4. Por consenso con la corporación municipal y en el caso de la apertura de la calle Madrid, se plantearía la modificación de la **circulación de la calle del Mar, que podría ser solo en sentido de entrada, lo que reduciría el tráfico de primera línea al 50%.**

ESTIMACIÓN DE LA INVERSIÓN PARA LLEVAR A CABO LAS MEDIDAS PROPUESTAS

Este conjunto de medidas supone una inversión estimada de aproximadamente 3.110.000 €

Por lo anterior, el presidente que suscribe eleva a la consideración del Consejo de Administración la siguiente propuesta de

Acuerdo

Primero. Aprobar las Medidas para la mejora de la calidad ambiental de la bahía de Sant Antoni de Portmany por un importe estimado de 3.110.000 €, con el contenido señalado en los antecedentes.

Segundo. En el marco de este conjunto de medidas, limitar a partir del 1 de junio de 2021 la actividad de transporte regular del puerto de Sant Antoni de Portmany a embarcaciones de tráfico de personas y vehículos (en régimen de pasaje), de eslora máxima de 65 m, excepto en casos de emergencia o necesidad de interés público.

Tercero. Constituir una comisión participativa de seguimiento de las medidas acordadas en este Acuerdo, formada por representantes de los municipios de la bahía de Sant Antoni de Portmany y el resto de agentes y organizaciones implicadas en la conservación de la bahía.

Cuarto. Dar cuenta de este Acuerdo al Consejo de Gobierno.

Quinto. Publicar este Acuerdo en el *Boletín Oficial de las Illes Balears* y hacer constar que contra el mismo, que agota la vía administrativa, se podrá interponer un recurso potestativo de reposición ante el Consejo de Administración, en el plazo de un mes desde su publicación, de acuerdo con lo establecido en los artículos 123 y siguientes de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, y el artículo 57 de la Ley 3/2003, de 26 de marzo, de Régimen Jurídico de la Administración de la Comunidad Autónoma de las Illes Balears. También se podrá interponer directamente un recurso contencioso-administrativo ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de las Illes Balears en el plazo de dos meses desde su publicación, de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 8.2, 10.1.a) y 46 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-administrativa.

Palma, 10 de junio de 2021

El vicepresidente ejecutivo
Francisco Javier Ramis Otazua

