

Sección III. Otras disposiciones y actos administrativos

ADMINISTRACIÓN DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE Y TERRITORIO

5858

Acuerdo del Pleno de la Comisión de Medio Ambiente de las Islas Baleares sobre el Plan General de Puertos de las Islas Baleares 2018-2023 (106E/2019)

En relación con el asunto de referencia, y de acuerdo con lo establecido en el artículo 25.3 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, se publica el Acuerdo del Pleno de la CMAIB, en sesión de 19 de mayo de 2022,

DECLARACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA MOTIVO DE LA SOLICITUD, ANTECEDENTES Y TRAMITACIÓN

De acuerdo con el artículo 24 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental, desde Puertos IB, se nos ha enviado el expediente de la evaluación ambiental estratégica (EAE) para que se realice por parte de la CMAIB la Declaración Ambiental Estratégica (DAE) del Plan General de Puertos de las Islas Baleares 2018-2033.

De acuerdo con el art. 18 de la Ley 21/2013, el procedimiento de EAE ordinaria de este Plan se inició mediante oficio de remisión de Puertos IB a la CMAIB (entrada 4/06/2019) para que este organismo realizara el Documento de Alcance del Estudio Ambiental Estratégico (EAE) dentro de la fase previa del procedimiento. Con este oficio, además del resguardo de la tasa pertinente, también se adjuntaba lo siguiente:

-Solicitud de tramitación ambiental de urgencia del Plan General de Puertos de 30 de abril de 2019. En esta solicitud se exponía que se tendría que acabar el procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica (EAE) Ordinaria antes del 24 de julio de 2020, plazo máximo que tenía Puertos de IB para presentar ante el Ministerio competente el Plan de adaptación a los efectos del Cambio Climático de los terrenos adscritos al dominio público marítimo-terrestre, de acuerdo con la DA octava de la Ley 2/2013, de 29 de mayo, de protección y uso sostenible del litoral.

- Un borrador del Plan y un documento inicial estratégico (ambos elaborados por Puertos IB y Acuática Ingeniería Civil de abril de 2019).

Desde el Servicio de Asesoramiento Ambiental una vez realizado el trámite de consulta a las administraciones afectadas y teniendo en cuenta los informes recibidos, se realiza el informe de documento de alcance del EAE el 8 de octubre de 2019. Este documento de alcance junto con los informes recibidos en fase previa de consultas, son enviados a Puertos IB (entrada 25 de octubre de 2019). Posteriormente también son enviados al órgano promotor otros informes de fase previa (Consell de Menorca y Servicio de Energías Renovables y Eficiencia Energética-DG De Energía y Cambio Climático).

En relación a la solicitud de urgencia pedida por Puertos IB, esta fue concedida por el presidente de la CMAIB mediante Resolución de 6 de junio de 2019, una vez vista la propuesta del informe jurídico realizado el mismo día (BOIB n.º 138- 10 de octubre de 2019)

En fecha de entrada de 23 de marzo de 2021, Puertos IB envía a la CMAIB solicitud de prórroga en relación a la EAE del Plan hasta el 13 de noviembre de 2021, por la situación de estado de alarma por la COVID, la complejidad del Plan, de los estudios solicitados en el documento de alcance y la demora en la respuesta de los organismos estatales.

Mediante oficio del presidente de la CMAIB de 26 de mayo de 2021, se comunica a Puertos IB que se toma en consideración como plazo máximo para llevar a cabo los trámites descritos en el art. 17.3 de la Ley 21/2013, la fecha solicitada.

En fecha de entrada de 24 de mayo de 2021, Puertos IB envía a la CMAIB oficio donde se expone que por motivos de participación pública e interés social, se solicita que se acepte tener por desistido parcialmente de la solicitud formulada el 4 de junio de 2019 en cuanto a la aplicación de la tramitación de urgencia al procedimiento de EAE y que esta se archive y, a la vez, se ordene la continuación del procedimiento para la tramitación ordinaria prevista legalmente.

El Consejo de Administración de Puertos IB en sesión extraordinaria de 8 de julio de 2021, acordó aprobar inicialmente el proyecto de Plan, en el que se integró el EAE.



FASE DE INFORMACIÓN PÚBLICA Y DE CONSULTA A LAS ADMINISTRACIONES AFECTADAS Y PERSONAS INTERESADAS.

Información pública

En el BOIB n.º 95- 17 de julio de 2021, se publica la Resolución del Vicepresidente de Puertos IB por la que se exponen al público, por un periodo no inferior a 45 días, el Plan (aprobado inicialmente) y el EAE.

Tal como recogen el documento «Contestación a los Informes y alegaciones presentados en los trámites de audiencia e información pública sobre el Plan General de Puertos de las Islas Baleares» y el oficio de la directora gerente de 12 de noviembre de 2021, durante este periodo se han recibido 47 alegaciones y 4 fuera de plazo.

En el documento mencionado, para cada escrito de alegaciones presentado, se expone un resumen del mismo, la fecha en que fue formulado, las respuestas dadas y si las alegaciones han sido estimadas, estimadas parcialmente o, por el contrario, han sido rechazadas. Además, también indica las modificaciones que se tendrán que asumir en los documentos del Plan, una vez se han aceptado los cambios alegados.

Dentro del cuerpo de las alegaciones, además de los particulares, hay entidades ecologistas, ARCA, Fundación Marilles, Clubes Náuticos, Asociaciones hoteleras, de usuarios y de empresas náuticas, mestres d'aixa, de embarcaciones tradicionales y de vecinos. También grupos políticos, UIB, órganos colegiados y el IBANAT.

Las alegaciones son de diversa índole:

- De cariz general:

- Que se revise y/o retire este PG y que se consensúe otro que defienda el interés general mediante la participación de entidades y organizaciones sociales e incluya más protección ambiental y más criterios científicos. Que Puertos IB sea un servicio público y no una empresa dedicada a recaudar dinero. Que se está penalizando a Menorca con este PG en cuanto a crecimiento nulo de las instalaciones náutico-deportivas, amarres, campos de boyas y rampas de varada. Que la isla de Ibiza es muy deficitaria respecto a Menorca y Mallorca en cuanto a rampas de embarcaciones.

- Que el PG se redacte en lengua catalana.

- Falta especificar a qué puertos y dónde se producirá el crecimiento previsto de amarres. El PG tendría que ser un instrumento de control de esta demanda. El PG parece primar esloras muy grandes cuando la mayoría de los usuarios de los puertos tienen esloras de menores dimensiones. Se tendría que eliminar que los amarres abandonados se tengan que asignar a embarcaciones de la lista 6ª (chárteres). Que la gestión de los puertos tendría que mejorar en cuanto a las listas de espera y subir tasas a los usuarios de las embarcaciones más contaminantes.

- Reformulación del PG para que incluya los conceptos de sostenibilidad y capacidad de carga náutica. Impulsar medidas que limiten el exceso de embarcaciones en el litoral durante el verano. Medidas para disminuir la presión náutica en bahías poco profundas.

- No se ha evaluado la suficiencia de recursos hídricos ni la capacidad de depuración de las aguas residuales.

- No se ha previsto ninguna medida para preservar, proteger y promocionar las actividades náuticas tradicionales, las embarcaciones a vela y las eléctricas.

- Los estudios ambientales que argumentan a favor del crecimiento aportados por Puertos IB, son poco rigurosos. Que se haga un estudio de dinámica litoral de las diferentes actuaciones, y una nueva cartografía completa del fondo marino, identificando los elementos arqueológicos.

- Los estacionamientos para remolques fomentarán el uso de embarcaciones contaminantes.

- Los polígonos de fondeo planteados, no disponen de capacidad suficiente actualmente. Que se retiren todos los puntos de fondeo ilegales que hay actualmente por toda la costa.

- Muchos puertos presentan problemas de calado por acumulación de sedimentos y se propone adquirir una finca para depositar los sedimentos y gestionarlos adecuadamente.

- Plantear convenios con los puertos de gestión indirecta y la creación de nuevas rampas fuera de suelos urbanos. Otros alegan que se tendrían que construir más cerca de las instalaciones.

- Relativas al proyecto de Decreto: modificar y/o eliminar el art. 3, modificar los capítulos 1, 4 y los arts. 1, 2, 3, 5, 6, 14 y 17, además, incluir



Disposiciones adicionales y Transitorias. Puertos IB no puede ordenar ni actuar sobre espacios competencia de APB o DGC. También, formular normativa que mejore el desarrollo náutico y modificar el punto 7.3 del Anexo II de la Ley 12/2016, de 17 de agosto de EA en las Islas Baleares. Otros alegan que el PG tiene que tener en cuenta la Ley 10/2019, de 22 de febrero, en cuanto a cambio climático y que este problema ambiental, se tendría que abordar de manera integral y no solo proponer medidas de mitigación. Que en el PG no hay ningún apartado dedicado a la gestión de residuos.

- Están de acuerdo con la promoción y creación de marinas secas, áreas de fondeo y rampas de varada, si están ubicadas fuera de las concesiones, coordinadas con los Ayuntamientos y Consells. Otros alegan lo contrario.

- Que se especifique con claridad la gestión o propiedad asociativa de las embarcaciones, cara a los posteriores desarrollos de planes de uso y gestión de cada puerto.

- Hay que tener en cuenta los avances en materia de innovación y tecnología y la importancia del transporte marítimo no regular.

- Que los puertos puedan obtener certificaciones medioambientales e ISO 9001. Que se promuevan propuestas de educación ambiental.

- Se tendrían que enumerar las administraciones que han intervenido en el análisis DAFO, otros alegan que durante la exposición pública no ha habido tablas de diálogo y/o debate social, talleres, etc.

- Mejora y concreción del PG en cuanto a flota y actividad pesquera. Se solicita que haya una serie de amarres disponibles para el sector pesquero.

IBANAT ofrece la capa de cartografía actualizada de Posidonia oceanica del proyecto «Atlas Posidonia»

- De cariz específico:

- Colònia de Sant Jordi: La actuación definida como mejora del abrigo del puerto de Sa Colònia de Sant Jordi y el campo de boyas de fondeo ante la playa des Dolç, tendrían que ser retirados del PG hasta que no se identifiquen y se valoren los efectos que puede tener sobre el entorno inmediato. Otros alegan (Amigos del Mar) que se proponen como candidatos para gestionar los campos de boyas, que se pueda amarrar a las boyas tanto por popa como por proa y proponen cambiar la geometría del campo de boyas dentro del ámbito delimitado por el estudio del SOCIB.

- Sant Antoni de Sa Platja (puerto de Can Pastilla). Manifiestan interés para ampliar y mejorar el tráfico rodado y para peatones en el dique existente para crear más plazas de aparcamiento, también para la gestión y explotación de la marina seca proyectada. Otros alegan que no se haga la nueva marina seca proyectada.

- Puerto Sa Ràpita: Sería conveniente incluir en el PG la ampliación del varadero en la zona de aparcamiento y la ampliación del edificio social.

- Puerto Cala Rajada: Se tendría que modificar la planta del puerto, como mejora para evitar la agitación interior de la dársena. El proyecto que se quiere ejecutar no será eficiente. Se considera necesario que el PG prevea la creación de amarres para esloras de más de 15 m.

- Puerto de Pollença: canales de entrada y salida de embarcaciones saturados, ubicación de rampa, marina seca en zonas no adaptadas, actuaciones en los diques que pueden alterar la dinámica litoral y problemas de renovación de agua en la playa de Albercutx. Otros alegan que es necesario un acceso adecuado en la zona norte y, también, la creación de la marina seca, pero no están de acuerdo con la ubicación en el Moll Nou y que se tendría que integrar en el paseo marítimo. Otros exponen que se tendrían que retirar todos los “morts” que hay en el fondo de la bahía. El PG se tendría que plantear instalar toda una serie de pantalanes flotantes durante la época estival con anclamientos ecológicos y reducir el número de fondeos en el campo de boyas ecológicas proyectado, desplazar este polígono hacia el oeste y redistribución de esloras, priorizando las pequeñas. Otros alegan que no está justificada la sustitución de astilleros que dan servicio a embarcaciones tradicionales «mestres d'aixa» para marinas secas y que el PG tendría que calcular el impacto económico de esta medida.

- Cala Gamba: retirar la rampa de varada en el puerto y también el alegar de San Juan de Dios. Se rechaza la prolongación del dique exterior y amarres de temporada. Otros alegan que se promueva el deporte náutico y las embarcaciones tradicionales (bonificación en el canon de amarre) o se manifiestan a favor de la prolongación del dique

- Portocolom: que no se haga la rampa de varada ni el aparcamiento en la zona de la Bassa Nova ni la ampliación del muelle comercial. Que se implante un sistema de recogida de fecales de los barcos y un sistema de recogida eficiente de las aguas en las zonas de varada. Otros alegan que se incluyan los yacimientos subacuáticos, que se tenga en cuenta las oscilaciones del nivel del mar para las zonas de este puerto natural, que se valore la falta de profundidad y que la zona es inundable, que se hagan estudios de dinámica litoral y de capacidad de carga, que se desarrollen canales deportivos, que se tenga en cuenta el abastecimiento de agua y luz en todas las instalaciones, que se utilicen técnicas tradicionales para la restauración de la rampa. También que se proteja el patrimonio de este puerto y que no es un lugar adecuado



para marinas secas y rampas, además, descripción de la zona de los varaderos y su estado actual. Otros alegan que para este puerto hay una demanda muy elevada y otras se refieren a los cierres de varaderos y la falta de reforma de los mismos.

-Santa Ponça: solicitan nueva redacción para incluir actuaciones para afrontar el problema de la agitación por oleaje a la dársena interior, sobre todo en invierno.

-Es Barcarés: En vez de proponer nuevos espacios para aparcamiento de remolques, se tendrían que limitar el número de lanzada de embarcaciones diarias.

-Puerto de Bonaire: Modificar redacción y que se cedan los terrenos de la concesionaria a Puertos IB para la marina seca y se adjuntan planos con una propuesta de ordenación de la zona. Proponen 3 nuevos pantalanes.

-Puerto Santa Eulària: que se incorpore al PG la zona de fondeo adyacente al Puerto.

-Puerto de Andratx: reorganización de la dársena sur y mejora de las obras de abrigo

-Puerto de Fornells: reordenación de la flota pesquera y dotación de aparcamiento. Otros alegan que se tiene que eliminar la nueva rampa a construir. Otros, que están a la espera si se ejecutará o no la nueva dársena exterior para uso náutico-recreativo.

-Puerto de Addaia: eliminar la ampliación del puerto en la lámina de agua abrigada porque afecta a poblaciones de Cymodocea y Caulerpa prolifera y porque contradice el Plan Territorial.

-Puerto de Portals: que el PG recoja las obras que están en ejecución, que se vuelvan a incluir los amarres de verano, que los concesionarios puedan gestionar los campos de boyas, actualización de planos del Puerto.

-Puerto de Sóller: solicitud de cambio de ubicación de la zona de aparcamiento de la rampa de Sóller. Otros alegan que no se aumente el número de amarres y se priorice el uso para los usuarios locales, es desacertada el área prevista para remolques y se oponen a que los polígonos de fondeo limiten las áreas de baño.

-S'Arenal: en cuanto al cambio de bocana propuesto y reordenación del interior del puerto, se propone que se haga un estudio detallado de la dinámica litoral.

-S'Estanyol: que se reconstruya el dique de abrigo con el recrecimiento del espalló. Otros alegan que con la recuperación de la rampa Punta Plana se garanticen el máximo respecto a los valores ambientales y patrimoniales y que las obras que se desarrollen no supongan sacar de este puerto las embarcaciones pequeñas para acoger otras de mayores esloras.

-Sant Tomàs y Es Graus: Mejorar y modificar la rampa proyectada.

-Menorca: eliminar las marinas secas de Cala Moll y Cala Busquets.

-Ibiza: La rampa de Cala Tarida no existe, la des Canar no se puede utilizar. Que este PG propone toda una serie de rampas que son de difícil ejecución y proponen otras ubicaciones dentro de la isla. También que el PG tendría que proteger otras rampas existentes como Punta Xinxó y es Caló des Moro que pueden verse afectadas por obras.

De acuerdo con el art. 22 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, simultáneamente al trámite de información pública, se solicitaron los informes a las administraciones públicas afectadas y personas interesadas que se listaban en el documento de alcance enviado. También a otras entidades y asociaciones representativas de intereses en materia portuaria.

Tal como aparece en el oficio de la directora gerente de 12 de noviembre de 2021, finalmente las administraciones, asociaciones y entidades consultadas han sido las siguientes:

GOBIERNO DE LAS ISLAS BALEARES

A las Secretarías Generales de todas las Consejerías.

Consejería de Medio Ambiente y Territorio

DG de Espacios Naturales y Biodiversidad (Departamento de Medio natural)

Servicio de Planificación al Medio natural (entrada 26/07/2021).

Servicio de Espacios Naturales (entrada 4/08/2021).



-Servicio de Protección de Especies (entrada 20/07/2021).

-Servicio de Gestión Forestal y Protección del Suelo.

DG de Recursos Hídricos (Departamento técnico de Coordinación y Gestión del agua).

-Servicio de Estudios y Planificación.

-ABAQUA (entrada 29/07/2021).

DG de Educación Ambiental, Calidad Ambiental y Residuos (Departamento de Educación Ambiental, Calidad Ambiental y Residuos).

-Servicio de Residuos y Suelos Contaminados (entrada 26/07/2021).

DG de Ordenación del Territorio y Paisaje.

-Servicio de Costas y Litoral.

Consejería de Transición Energética, Sectores Productivos y Memoria Democrática

DG de Energía y Cambio Climático.

-Servicio de Cambio Climático y Atmósfera (entrada 22/07/2021).

-Servicio de Energías Renovables y Eficiencia Energética (entrada 28/07/2021).

Consejería de Movilidad y Vivienda

DG de Movilidad y Transporte Terrestre (entrada 23/07/2021).

Consell Balear de Transporte Terrestre.

Consejería de Presidencia, Función Pública e Igualdad

DG de Emergencias e Interior (entrada 22/07/2021).

Instituto Balear de la Mujer (entrada 21/07/2021).

Consejería Modelo Económico, Turismo y Trabajo

DG de Turismo (entrada 22/07/2021).

Consell Económico y Social (CES) (entrada 27/07/2021).

Consejería de Agricultura, Pesca y Alimentación

DG de Pesca y Medio marino (entrada 21/07/2022).

Consejería de Salud y Participación

DG de Salud Pública y Participación- Servicio de Salud Ambiental.

CONSELL DE MALLORCA

-Departamento de Sostenibilidad y Medio Ambiente (entrada 21/07/2021).

-Departamento de Cultura y Patrimonio.

-Comisión Patrimonio

-Departamento de Territorio.

-Dirección Insular de ordenación del Territorio y Paisaje- Servicio de Ordenación del Territorio (entrada 22/07/2021).



- Departamento de Infraestructuras y Movilidad (entrada 20/09/2021).

CONSELL DE MENORCA (entrada 23/07/2021).

- Departamento de Medio Ambiente y Reserva Biosfera.

- Departamento de Economía y Territorio.

- Departamento de Cultura y Deportes.

- Comisión Patrimonio.

CONSELL INSULAR DE IBIZA

- Comisión Patrimonio.

CONSELL INSULAR DE FORMENTERA

- Comisión Patrimonio.

FELIB

AYUNTAMIENTOS

- Andratx, Alaior, Alcúdia, Capdepera, Deià, Manacor, Felanitx, Pollença, Banyalbufar, Valldemossa, Campos, Estellencs, Escorca, Llucmajor, Ibiza, Es Mercadal, Es Migjorn Gran, Ferreries, Formentera, Santa Eulària des Riu, Santa Margalida, Santanyí, Es Castell, Muro, Sant Lluís, Sant Joan de Labritja, Sant Antoni de Portmany, Sant Josep de sa Talaia, Ses Salines, Son Servera, Sant Llorenç, Sóller, Maó, Ciutadella, Calvià y Palma.

DEMARCACIÓ DE COSTAS DE LAS ISLAS BALEARES

AUTORIDAD PORTUARIA DE BALEARES (entrada 4/08/2021).

DELEGACIÓN DE GOBIERNO EN ISLAS BALEARES (entrada 30/07/2021).

MINISTERIO DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACIÓN.

MINISTERIO DE DEFENSA.

MINISTERIO DE HACIENDA (ADUANAS).

CAPITANÍA MARÍTIMA DE PALMA DE MALLORCA (entrada 26/07/2021).

CAPITANÍA MARÍTIMA DE IBIZA Y FORMENTERA.

PUERTOS DEL ESTADO.

GOB.

GOB MENORCA.

GEN GOB IBIZA.

TERRAFERIDA.

AMIGOS DE LA TIERRA

ASOCIACIÓN DE NAVEGANTES MEDITERRÁNEO.

ASOCIACIÓN CLUBES NÁUTICOS DE BALEARES.

FEDAS (FEDERACIÓN ACTIVIDADES SUBACUÁTICAS).



FEDERACIÓN COFRADIAS DE PESCADORES.

FEDERACIÓN BALEAR DE PESCA Y CASTING.

AMPR (ASOCIACIÓN MALLORQUINA DE PESCA MARÍTIMA RECREATIVA RESPONSABLE).

CÁMARAS OFICIALES DE COMERCIO DE MALLORCA, MENORCA, IBIZA Y FORMENTERA.

PYME BALEARES.

CAEB

UGT, CCOO, APEAM.

ASMEN (ASOCIACIÓN MENORQUINA DE EMPRESAS NÁUTICAS), ANADE, AENIB, PDGBA, AEGY, ANAVE y ANAVRE.

MESA DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA.

A fecha de hoy y tal como recoge el documento «Contestación a los Informes y alegaciones presentados en los trámites de audiencia e información pública sobre el Plan General de Puertos de las Islas Baleares» y el oficio de la directora gerente de 12 de noviembre de 2021, los informes recibidos por el órgano sustantivo, de todos los solicitados, han sido los siguientes:

Servicio de Protección de Especies de la DG de Espacios Naturales y Biodiversidad de 9 de septiembre de 2021. Concluye que este Servicio no se puede pronunciar sobre el impacto de este Plan y su EAE puesto que se trata de una versión inicial. Además, hace mención al art. 4.4 del Decreto 25/2018, de 27 de julio, pero no tiene en cuenta que dicho artículo no es de aplicación si la posidonia está ubicada dentro de ámbito portuario (Disposición Transitoria primera). También que habrá que incluir un estudio de superficie afectada cuando se planifiquen acciones que puedan afectar a la Posidonia e incorporar medidas compensatorias al respecto.

Servicio de Planificación en el Medio Natural de la DG de Espacios Naturales y Biodiversidad de 27 de octubre de 2021. Expone que algunas de las instalaciones portuarias o náutico-deportivas donde se proponen las actuaciones están ubicadas dentro de Espacios RN 2000 o en su proximidad. Y en base a la afección sobre los hábitats y especies de estos espacios de relevancia ambiental, concluye en informar desfavorablemente algunas actuaciones, como: IP-S' Estanyol- Punta Plana, IP S'Estanyol IP Sa Ràpita. Ampliación explanada, mejoras de abrigo (Puerto s'Estanyol), nueva rampa y explanada en Portocolom y recuperación patrimonial de la rampa. El resto las informa favorablemente, algunas condicionadas como: nuevos polígonos de fondeo en Pollença y propuesta de ampliación de la Zona II (Puerto de Pollença), donde considera necesario la reubicación del campo de boyas. En cuanto al nuevo polígono de fondeo a la entrada de Portocolom lo condiciona a que se adapte al Plan de Gestión realizado de RN 2000 para este ZEC. Y, también, incluye toda una serie de condicionantes en el PG, más generales, que se tendrán que aplicar a la hora de realizar cada una de las actuaciones que afecten RN 2000.

Parque Natural de s'Albufera des Grau - Servicio de Espacios Naturales de la DG de Espacios Naturales y Biodiversidad de 20 de agosto de 2021. Expone que únicamente el puerto de Addaia se encuentra en parte en el ámbito del PN. Por lo tanto informa favorablemente, siempre que los proyectos que afecten este Puerto se sometan a EIA y se tenga en cuenta la conservación de las fanerógamas marinas, puesto que hay Posidonia oceanica, Cymodocea nodosa y Zostera noltii.

Parque Natural marítimo-terrestre des Trenc- Salobrar de Campos - Servicio de Espacios Naturales de la DG de Espacios Naturales y Biodiversidad. Expone que las actuaciones en el puerto de sa Ràpita a la hora de ser evaluadas tendrán que incluir un estudio de repercusiones ambientales, a causa de la proximidad con el Espacio de Relevancia Ambiental) (RN 2000 y ENP). Además, exponen lo que se tendrá que incluir en este proyecto específico cuando se quiera ejecutar.

Servicio de Residuos y Suelo Contaminados de la DG de Educación Ambiental, Calidad Ambiental y Residuos de 28 de septiembre de 2021. Concluye que el PG no se tiene que ceñir solo a la optimización de la recogida selectiva y tratamiento de los residuos y la gestión de los materiales de dragado en los entornos portuarios. En base a esto, expone toda una serie de aspectos que se recogen en las consideraciones técnicas del informe, como:

-Se tienen que tener en cuenta como tratamiento de residuos, los productos de dragado, embarcaciones fuera de uso, los residuos peligrosos, etc. También hay que tener en cuenta las instalaciones necesarias para el almacenamiento temporal de residuos.

-En cuanto a los dragados estos se tienen que gestionar como residuos no peligrosos o peligrosos según su composición de acuerdo con la normativa vigente.

-De acuerdo con el Anexo I del RD 9/2005, de 14 de enero, las actividades de reparación naval se consideran potencialmente contaminantes para el suelo. Por el mismo RD, y de acuerdo con el art. 3, las actividades de depósito y almacenamiento de mercancías peligrosas no gaseosas al por mayor tienen que presentar los informes preliminares de situación (IPS).



-En cuanto a las embarcaciones destinadas a desguace tienen la consideración de residuo peligroso y su gestión se tendrá que realizar en un centro autorizado por el Servicio.

- ABAQUA de 27 de septiembre de 2021. Concluye en informar favorablemente el Plan con una serie de condiciones relativas al desarrollo de las actuaciones recogidas en el Plan de Acciones, como:

- En cuanto al cambio de bocana en el puerto de s'Arenal, podría afectar al emisario submarino existente de la EDAR de Lluçmajor.

- Entonces se enumeran toda una serie de actuaciones que afectan al puerto de Andratx, fondeos en Pollença, bahía de Sóller, s'Oberta a Muro, Ibiza y Sant Antoni de Portmany, donde no se tiene que afectar ni la estanqueidad ni el correcto funcionamiento de las instalaciones gestionadas por ABAQUA. En el informe se adjunta, como Anexo I, los planos donde se ubican estas instalaciones.

-Servicio de Cambio Climático y Atmósfera de la DG de Energía y Cambio Climático de 30 septiembre de 2021. Expone que se valora que el PG y el EAE ya han incluido los aspectos que se señalaron en fase previa. Sin embargo, todavía hay aspectos que falta incluir, de acuerdo con la Ley 10/2019, de 22 de febrero, de cambio climático y transición energética, y que se apuntaron en el informe realizado para el documento de alcance. Concretamente los arts. 18, 32 y 37 de la Ley.

En cuanto a la calidad del aire, se tendría que incluir dentro de la normativa, que las concesiones y/o autorizaciones aseguren el cumplimiento de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera.

-Servicio de Energías Renovables y Eficiencia Energética de la DG de Energía y Cambio Climático de 23 septiembre de 2021. Expone que a pesar de que el Plan contempla de forma genérica medidas contra el cambio climático, la documentación no incluye una evaluación de impacto climático que analice la repercusión del Plan en su mitigación (art. 18 de la Ley 10/2019, de 22 de febrero). Además, puesto que con la ejecución del Plan, se ha calculado que el consumo energético subirá un 7,8%, el EAE tendría que desglosar los diferentes vectores energéticos y la planificación de infraestructuras en renovables para minimizarlo. También falta valorar el potencial impacto inducido sobre el consumo energético que también se prevé que aumente tal como hace el consumo directo.

-Consell Econòmic i Social (CES) de 28 de julio de 2021. Expone que la opinión del CES se emite mediante dictámenes preceptivos y no vinculantes. Explica a Puertos IB como tiene que hacer el procedimiento de este Decreto para que el CES se pronuncie.

-Dirección General de Turismo de 3 de septiembre de 2021. Informa desfavorablemente el Plan, porque este no puede contradecir los objetivos del Plan de Intervención de Ámbitos Turísticos (PIAT), especialmente en las zonas turísticas que define en relación a conectividad, usos de aparcamiento e impacto paisajístico y justificar las ampliaciones sobre el litoral. Tampoco tiene que contradecir las prescripciones del art. 37 y DA 7 del PIAT en cuanto a marinas secas y justificar las ampliaciones sobre el litoral para este uso sobre todo en las zonas colindantes con las zonas turísticas. Además, se tendrán que resolver los impactos negativos a la afectación de playas y calidad de agua.

-Servicio de Salud Ambiental de la DG de Salud Pública y Participación de 20 de septiembre de 2021. Informa favorablemente considerando que es necesario realizar también estudios de contaminación atmosférica y de calidad del agua en las proximidades de zonas de baños y habitadas.

-IBDONA de 6 de agosto de 2021. Informa sobre el impacto de género en relación al Plan y propone algunas mejoras y recomendaciones en relación a este tema.

-Dirección General de Emergencias e Interior de 17 de agosto de 2021. No realiza ninguna objeción ni consideración al Plan, a pesar de que recuerda que hay que tener en cuenta los Planes Especiales de Protección Civil cuando se redacte definitivamente el PG de Puertos de las Islas Baleares.

-Departamento de Obras Públicas de la DG de Movilidad y Transportes de 14 de septiembre de 2021. Concluye que de acuerdo con el art. 8.1 de la Ley 10/2015, de 21 de junio, de Puertos de las Islas Baleares, el Plan carece de un análisis en profundidad de toda la movilidad que genera sobre las vías de transporte terrestre. Que este análisis se tendría que realizar con dos objetivos principales: determinación de la capacidad «de acceso» por vía terrestre de cada uno de los puertos con los usos y capacidades actuales y las que se prevén, y posterior incorporación a la planificación correspondiente. Comparación de dos escenarios y determinación de los problemas que pueden surgir por carencia de capacidad de acceso terrestre.

-Informe de la DG de Pesca y Medio Marino de 2 de agosto de 2021. Detecta en el EAE una serie de errores en cuanto a Reservas Marinas y expone que se tendría que revisar el análisis ambiental sobre estas figuras, puesto que hay reservas marinas que no se han incluido. También se tendrían que actualizar los planos al respecto.

En cuanto a la pesca profesional, echan de menos en cada puerto pesquero, un área predefinida para el amarre de estas embarcaciones. Así la cofradía podría gestionar la ocupación con el visto bueno de PortsIB, cosa que facilitaría la ordenación del sector pesquero y agilizaría la



tramitación administrativa.

- Resolución de Presidencia del Consell Insular de Formentera de 30 de septiembre de 2021, de aceptación del informe jurídico de alegaciones al PGPIB de 29 de septiembre de 2021. Este informe concluye que según la naturaleza jurídica del Consell, que le confiere un régimen competencial complejo y muy amplio y de la normativa aplicable, solicita que respecto a las zonas de fondeo de Formentera, se contemple la posibilidad que se aprueben uno o varios proyectos de regulación de fondeos en el litoral de Formentera.

- Acuerdo del Consejo Ejecutivo del Consell de Ibiza, de 30 de septiembre de 2021. Este Acuerdo incorpora los informes siguientes:

-Sección Medio Ambiente del Departamento de Presidencia y Gestión Ambiental de 21 de septiembre de 2021. Detecta que falta incorporar la reserva marina de Tagomago, que hay que revisar inventario de especies y hábitats en Botafoch y Siesta. Que Es Viver, cerca del Puerto de Vila, podría acoger un campo de boyas a fin de minimizar los impactos que actualmente está sufriendo la posidonia por anclajes incontrolados. Además, que la rampa equipada con aparcamiento que se quiere construir en el Puerto de Sant Antoni de Portmany afectará Posidonia significativamente, y, por lo tanto, hay que valorar otra ubicación (preferiblemente dentro del propio puerto).

- Sección de Patrimonio del Departamento de Cultura, Educación y Patrimonio de 29 de septiembre de 2021. Informa desfavorablemente mientras no se enmienden las deficiencias detectadas, como: a nivel de Patrimonio Histórico el documento de referencia considera la ciudad de Ibiza como un tipo de decorado atractivo para los visitantes cuando llegan por mar. Pero se ignora el valiosísimo patrimonio histórico de la propia zona regida por la autoridad portuaria, en el caso de Ibiza. Consecuencia de esto, es que no existe una previsión, ni siquiera mínima, de protección, ni del riquísimo patrimonio arqueológico sumergido en aguas del espejo del puerto, ni el hecho de que todos los andenes, martillo y es Muro forman parte del conjunto histórico del año 1969.

-Servicio de Territorio del Departamento de Gestión del Territorio, Infraestructuras Viarias, Ordenación Turística y Lucha Contra el Intrusismo de 29 de septiembre de 2021. Hace toda una serie de consideraciones técnicas como:

-En ninguno de los puertos se prevén actuaciones de adaptación al cambio climático.

-El aparcamiento en superficie planificado en Sa Caleta y la actuación de la Cueva de ses Dones se realizarán dentro del ámbito del PN de Ses Salines, y, por lo tanto, se tendría que tener en cuenta la normativa del Parque.

-También considera que la rampa equipada con aparcamiento al lado del puerto de Sant Antoni afectará significativamente la posidonia.

-Considera que falta un estudio en profundidad de los usos que el Puerto de Sant Antoni tiene que tener hasta el 2033 y que este puerto se tendría que consolidar como un puerto esencialmente deportivo, pesquero, lúdico y turístico, libre de transporte de mercancías, pero, pudiendo compatibilizarlo con el tráfico de cruceros.

-Indicar más cuidadosamente los objetivos que se quieren lograr en Cala Corral.

-Detecta algunos errores de toponimia y otros errores que hay que suprimir.

-En cuanto al borrador de Decreto se hacen un serie de sugerencias al art. 7 (proponen que se inspire con el art. 10 de la LUIB) y también cambios de redacción en los arts. 9 y 11.

- Reserva de la Biosfera- Departamento de Medio Ambiente del Consell Insular de Menorca de 30 de septiembre de 2021. Expone :

-Que falta coherencia entre los principios generales y los objetivos estratégicos del Plan y propone que se incluya en el EAE un apartado donde se evalúen el incremento que supongan las diferentes actuaciones en cuanto a plazas náuticas y su adecuación a la capacidad de carga definida en el Plan.

-Que no se puede generalizar en el art. 8.1 de la propuesta de Decreto que siempre el PGPIB prevalezca sobre el PTI (puesto que dependerá de los casos).

-Que falta un artículo de interpretación que vincule este Plan con los instrumentos de planificación ambiental.

-Que el Plan no incorpora de forma explícita el uso ambiental.

-Que falta actualizar o añadir algunas figuras de protección (Reserva Biosfera, reserva marina de la Isla del Aire) y algunos instrumentos de gestión (LICs).

-Que se tendría que asegurar la no afección a *Cymodocea nodosa* y *Zostera noltii* (Addaia y Fornells).

-Que el EAE tendría que incluir medidas preventivas para evitar el uso de sustancias tóxicas y sistemas de recogida de aguas contaminadas en

las marinas secas (sobre todo en Cala Busquets y Es Grau) y, también, otras medidas, para evitar el incremento de contaminación lumínica.

-Que hay que incorporar a la normativa la obligación de recogida de aguas residuales y de sentina de las embarcaciones.

- Resolución del Consejero ejecutivo del Departamento de Economía y Territorio del Consell Insular de Menorca de 29 de septiembre de 2021. Que incluye el informe del Departamento de Ordenación del Territorio de 28 de septiembre de 2021. Este informe concluye informar favorablemente siempre y cuando se tengan en cuenta las observaciones siguientes:

-Falta la delimitación de la Reserva Marina de la Isla del Aire.

-El articulado que ya se ha incluido en la aprobación inicial de la Revisión del PTI (BOIB n.º 7 de 16/01/2021) y que entran en conflicto con este Plan

-Tampoco se han tenido en cuenta el Plan de Utilización de Espacios Portuarios (PUEP) del Puerto de Ciutadella y que su puerto exterior (Son Blanc) de uso comercial está operativo desde el año 2011.

-Detecta algunas modificaciones o divergencias sustanciales en relación a la información facilitada por PortsIB por el trabajo de redacción de la modificación del PTI, así como delimitación del ZPS en los puertos de Ciutadella (Interior y Son Blanc) y Fornells.

-El Plan General no ha tenido en cuenta aspectos relativos a la coordinación con la normativa urbanística vigente en cuanto a las actuaciones: rampa y marina seca o aparcamientos en Cala Molí y Es Grau y puerto de Ciutadella y mejora de rampa en Sant Tomàs.

-El PG no define con precisión las instalaciones portuarias de Na Macaret - Addaia (Fornells-Menorca) que con carácter permanente, actualmente bajo competencias del Ministerio para la Transición Ecológica, se proponen transferir a Puertos IB.

Finalmente enumera toda una serie de topónimos que hay que corregir.

- Resolución del Consejero ejecutivo del Departamento de Cultura, Educación y Deportes del Consell Insular de Menorca de 19 de agosto de 2021, que incluye el informe del Servicio de Patrimonio Histórico de 16 de agosto de 2021. Este informe concluye al proponer las consideraciones siguientes:

-La ordenación urbanística de los puertos tiene que procurar su conexión e integración con el entorno urbano de los BICs (conjuntos históricos).

-El Decreto tendría que incluir medidas de protección del patrimonio histórico dentro de las zonas de servicio portuario, y el Plan, protocolos de actuación para todas las zonas donde haya.

-El Plan tendría que prever la demanda de amarraderos para cubrir las necesidades del patrimonio flotante.

-Establecer convenios con entidades de salvaguardia del patrimonio.

-Grafiar los bienes patrimoniales existentes que haya dentro de la zona de influencia de actuación en los puertos.

- Parque Natural de Sa Dragonera- Departamento de Sostenibilidad y Medio Ambiente del Consell de Mallorca de 23 de septiembre de 2021. Expone que las estructuras de atraque de Cala Lledó están en mal estado de conservación (el rompeolas presenta cavidades, el dique acribillas, hay deficiencias en la pavimentación y los dos varaderos están en mal estado). Que la instalación portuaria podría quedar no operativa con un fuerte temporal.

Además, que la zona de desembarco representa un riesgo real para los visitantes del Parque y que no hay rampa de acceso para personas con movilidad reducida ni anchura suficiente para acceso para vehículos, tractores, remolques, prevención incendios, herramientas forestales, etc.

- Servicio de Explotación y Conservación del Departamento de Movilidad e Infraestructuras del Consell de Mallorca de 17 de septiembre de 2021. Indica lo siguiente:

- Las actuaciones previstas dentro del Plan General de Puertos IB tienen que respetar la zona ocupada por la carretera y sus elementos funcionales dentro del dominio público de carreteras.

- Las ubicaciones de las nuevas rampas y aparcamientos que incluye este Plan y los existentes que se quieren ampliar, necesitarán un estudio de movilidad que garantice una conectividad viaria adecuada, maniobrabilidad adecuada y no concentrar vehículos con remolque dentro de cascos urbanos.

- Consideran oportuna la reubicación en s'Oberta (Muro).



- Servicio de Ordenación del Territorio de la Dirección Insular de Territorio y Paisaje del Consell de Mallorca de 30 de septiembre de 2021. Concluye que:
 - Se tendría que reconsiderar la construcción de nuevos pantalanes en el Puerto de Andratx por el impacto visual que provocarían.
 - En cuanto al campo de boyas sugiere realizar un estudio del estado actual de los fondeos con el que se podría analizar el efecto real de la propuesta de regulación y reevaluar aquellos que crean barreras visuales desde las playas y paseos.
 - En cuanto a las marinas secas se tendría que incorporar el enfoque formulado en el PIAT. Hacen algunas consideraciones en el Puerto de Can Pastilla (impacto visual elevado y reubicar esta marina seca dentro del puerto actual) y en el Puerto de Serranova (obstaculiza el acceso al espacio natural de Son Real y se tendría que compensar con plazas de aparcamiento en otro lugar).
 - En cuanto a las rampas de varada, se sugiere revisar la extensión necesaria de algunas y hace consideraciones en s'Oberta (se tendría que reubicar el aparcamiento en un solar sin edificaciones) y Es Barcarès (se tendrían que compensar las plazas de aparcamiento perdidas y revegetar la zona).
- Oficina del Plan General, Área de Modelo de Ciudad, Vivienda, Digna y Sostenibilidad del Ayuntamiento de Palma presenta:
 - El informe de 14 de septiembre de 2021 de la Técnica de revisión de Plan General y Modelo de ciudad concluye con la necesidad de incorporar una normativa en el PGPIB que sirva de coordinación con el planeamiento urbanístico municipal. Revisar la zona del puerto de Cala Nova que afecta parcelas de uso privado residencial. Revisar la propuesta de rampa de varada del puerto de Cala Gamba. Redefinir la marina seca del Puerto de Sant Antoni junto con el Ayuntamiento de Palma.
 - El informe de 14 de septiembre de 2021 de la Técnica de Medio Ambiente. Concluye en suprimir del Plan la creación de una marina seca en el Puerto de Sant Antoni de la Platja por no ser proporcional territorial ni ambientalmente y propone dos alternativas (de ubicación en el polígono de Son Oms o reorganizar el espacio existente de aparcamiento exterior y varada de embarcaciones). En cuanto a la nueva rampa de varada en Cala Gamba, se propone ubicarla en otro espacio (2 alternativas: uso de las rampas del Puerto, modificándolas para aumentar la funcionalidad o uso de la actual rampa de Cala Gamba).
 - Informe complementario en los dos anteriores de 24 de septiembre de 2021 que realiza las consideraciones siguientes: En cuanto a la rampa de varada de Cala Gamba, es necesario priorizar las rampas de acceso al mar de los clubes náuticos próximos para afectar lo mínimo posible los elementos naturales del litoral marítimo. En relación a la marina seca de Sant Antoni de la Platja se propone un concurso de anteproyectos, con un jurado de calidad en el que participe el Ayuntamiento de Palma, junto con Puertos IB. Teniendo como objetivo, hacer el frente litoral más resiliente y siempre que sea posible con unas soluciones basadas en la naturaleza. Que esta actuación se tendría que incluir dentro del proyecto estratégico del Plan General de Palma en tramitación denominado «renaturalización de la Playa de Palma». También se tiene que considerar, en todo caso, priorizar la utilización de las rampas de acceso al mar ya existentes, optimizar los espacios de los CNs de la zona y las parcelas existentes del polígono de Son Oms para marinas secas.
- Ayuntamiento de Sóller-Acuerdo del Pleno de 29 de septiembre de 2021 que solicita la reubicación del área de aparcamientos de remolques proyectada en el muelle pequeño de Can Generós por afección a la playa, a los vecindarios de la zona y por no resolver la problemática actual, y, además, que se tenga en cuenta la protección de las praderías de Posidonia a la hora de planificar los campos de boyas. Se presentan informes técnicos que motivan este Acuerdo del Pleno.
- Ayuntamiento de Alcúdia- Decreto de Alcaldía de 29 de septiembre de 2021 que recoge el informe de la arquitecta municipal del mismo día. Este informe concluye:
 - Que la reducción con superficie de las zonas verdes y aparcamiento público para las nuevas Zonas de Servicio de Puertos (ZSP) propuestas en Es Barcarès y Bonaire, se tendrían que compensar con otras superficies equivalentes y funcionales según el art. 60 del R-LOUS para estos usos, dentro del mismos sectores.
 - Que la ZSP de Bonaire hay que reducirla para poder instalar la EBAR de la futura EDAR.
 - Que se tendrían que respetar las dotaciones municipales existentes en las ZSP en forma de nuevo SG en SR o en forma de nuevo urbanizable.

<https://www.caib.es/eboibfront/pdf/es/2022/89/1115199>



- Que el plan se tendría que coordinar con el plan estratégico para la protección de la costa a efectos de cambio climático.
- Ayuntamiento de Pollença – Escrito de alegaciones del Técnico de Medio Ambiente de 30 de septiembre de 2021, solicitando:
 - Que se incorpore un estudio que analice la movilidad en la zona de influencia del Puerto de Pollença y medidas correctoras.
 - Que se elimine el polígono de fondeo (20 puntos de fondeo para embarcaciones de mayor eslora) a causa de impactos sobre la Posidonia e

interferencia con las embarcaciones que entran y salen del puerto.

- Que se modifique la ubicación del polígono destinado a aparcamiento para remolques y que este se ubique en la parte sur de la rampa de varada.

- Ayuntamiento de Lluçmajor- Acuerdo de Pleno de 27 de octubre de 2021 que insta a Puertos IB a retirar del Plan la actuación de mejora de abrigo y explanada de la rampa de gestión directa de s'Estanyol por considerarla desproporcionada e injustificada.

- Ayuntamiento de Capdepera- Escrito de alegaciones de 30 de septiembre de 2021. Alega que en el Puerto de Cala Rajada le hacen falta muchos servicios y que sería interesante restablecer la conexión con Menorca. No se entiende que no se haya proyectado ninguna marina seca ni rampa de varada y aparcamientos, teniendo en cuenta la demanda y la necesidad existente. Que este Plan deja el puerto de Cala Rajada en la misma situación que en el S. XX y por tanto no podrá asumir las nuevas necesidades del S.XXI en cuanto al sector pesquero, transporte de pasajeros y los sectores deportivos, lúdicos y turísticos.

- Ayuntamiento de Andratx

- Informe de la arquitecta municipal que concluye que hay que recaudar los informes de medio ambiente y patrimonio para las actuaciones que proyecte este Plan en el Puerto de Andratx.

-Informe del área de Medio Ambiente que hace toda una serie de consideraciones como: que falta detallar y contemplar los servicios, las zonas de varada y mantenimiento de las embarcaciones dentro del puerto y establecer las actuaciones de recogida, canalización y tratamiento de aguas que se puedan generar en estas zonas (actualmente hay dos zonas de varada que vierten estas aguas dentro de la dársena). Control de afluencia de usuarios en las rampas de varada, planificar tráfico y aparcamientos. Se considera que la posidonia se tiene que salvaguardar sin puntualizaciones. Que la reordenación de la dársena sur modificará de forma cualitativa el paisaje del entorno. Y también detecta algún error de redacción.

- Informe de Patrimonio que expone que el EAE no contempla los valores patrimoniales que presenta este muelle. Que al ser una obra que puede afectar estos valores tendrá que ser informada por el Consell de Mallorca.

- Ayuntamiento de Estellencs de 30 de septiembre de 2021. Expone la situación actual de la Infraestructura Portuaria (IP) en Cala Estellencs, en cuanto a ubicación, accesos y deterioro de sus elementos y taludes a causa de la erosión que provocan los oleajes durante los días de fuerte marejada. También, exponen la gran cantidad de sedimento que ha perdido la cala en las últimas décadas. Por lo tanto, solicitan que la actuación proyectada en la IP de Cala Estellencs, incluya: un adecuado y efectivo refuerzo del rompeolas y frente marítimo de cala instalación y una intervención de contención de los materiales de los taludes de la vertiente situada al este de la explanada de varada. También, una mayor ampliación de la zona prevista en el PGPIB para reconstruir los accesos a la cala y para condicionar una zona de servicios para la IP. Además, también solicitan, la reparación del muro perimetral, la vuelta del varadero más grande, la caseta y su línea de acometida. Para acabar, que el Plan se coordine con el PG del municipio en cuanto al Plan Especial a redactar en esta zona y que se acelere el Plan de Uso y Gestión de esta IP.

- Ayuntamiento de Sant Josep de sa Talaia. Informe de la técnica de Medio Ambiente de 28 de septiembre de 2021. Alega lo siguiente: Corrección de errores y referencias al municipio, definir los usos previstos en el puerto de Sant Antoni, priorizando (de acuerdo con la moción aprobada por el Pleno de 26/11/2020), el uso recreativo, deportivo, pesquero y como refugio en situaciones de emergencia y de entrada de pasaje y mercancías. También, incorporar al Plan, la ampliación de campo de boyas en la bahía de Portmany más allá de las instalaciones portuarias y gestionarlas conjuntamente con Puertos IB de manera sostenible. La legalización y gestión de las rampas de varada que se utilizan actualmente (Cala Corral, Cala Vedella y Sa Caleta), no habilitar ninguna rampa de varada en sa Cova de ses Dones; sustituir la rampa de Punta Xinxó para la creación de una rampa en la zona de Punta Pedrera a Port des Torrent, así como, habilitar una marina seca próxima al municipio. Incorporar al Plan, la gestión de los muelles, establecer canales de comunicación ágiles con los ayuntamientos implicados, dar respuesta a la necesidad de amarres con precios asequibles e incorporar al PVA la realización de analíticas de control de calidad de aguas afectadas para las actividades náuticas y estudios de monitorización y seguimiento de las praderías de posidonia que haya.

- Ayuntamiento de Sant Antoni de Portmany de la Concejalía de Gobernación y Medio Ambiente de 30 de septiembre de 2021. Presenta una memoria de alegaciones realizada por Gradual Ingenieros que expone las conclusiones siguientes:

- Que se descarte la ejecución de la rampa y aparcamiento o la posibilidad de una marina seca al lado del dique de abrigo del puerto, y que esta actuación, se reubique en la zona de Cala Gració.

- Que se plantee la inclusión de 2 polígonos de fondeo dentro de la bahía (uno de carácter anual para embarcaciones de pequeña eslora y, el otro, de carácter estival, adjunto al dique de abrigo).

- Eliminar el pago durante el invierno en la zona azul del Puerto



- Correcciones de instalaciones inventariadas y elementos de la costa del municipio.

- Que la rampa des Caló des Moro se tendría que condicionar.

- Ayuntamiento de Santa Eulària des Riu- Acuerdo mediante Decreto de 29 de septiembre de 2021. Concluyen que tendría que haber una mayor concreción sobre los usos del Puerto de Santa Eulària des Riu, número y tipo de amarres (fijos y que tienen autorización) y que hay que actualizar la línea de ribera del mar dentro de la delimitación del puerto. También que se tienen que incluir dentro de los límites, la escuela de vela y muelle de «golondrinas», especificando el número de amarres que se prevén para las que se dedican a excursiones marítimas. Además, piden que en la cartografía quede constancia que el paseo marítimo está fuera del ámbito portuario, mayor concreción con los datos referidos a edificaciones y su tipología, coordinación del Plan con los otros instrumentos territoriales y enmienda del inventario de campos de boyas y pantalanos flotantes (hay que eliminar los de Canal den Martí y los de Tagomago).

Alegan que la instalación des Canar (no adscrita a PortsIB), tendría que inventariarse y destinarse a embarcaciones de pesca de artes menores tradicionales. También, inclusión de actuaciones necesarias en relación al mantenimiento de calados, y devolver la arena a la playa artificial que hay al lado del puerto. Reestudiar la necesidad de marinas secas para dar solución a la demanda y reubicar la rampa proyectada en Siesta. Y, que desde el Ayuntamiento se introducirán medidas para mitigar el cambio climático.

-Ayuntamiento de Sant Joan de Labritja- Decreto n.º 771 de 30 de septiembre de 2021. Incluye memoria de alegaciones, cuyas conclusiones son que hay que reforzar el carácter de puerto natural de Portinatx y, a la vez, dar respuesta a las necesidades crecientes ante el número de embarcaciones que navegan y fondean (de forma incontrolada actualmente). Por lo tanto proponen para Portinatx un campo de boyas ecológicas, una zona de abrigo y aparcamiento. Por otro lado, piden el reconocimiento en el Plan de las rampas y IPs inventariadas del puerto de Sant Miquel y del Puerto de Portinatx.

- Ayuntamiento de Ibiza. Presenta una memoria de alegaciones realizada por Gradual Ingenieros que expone las conclusiones siguientes:

- Las dos rampas con aparcamiento incluidas en el plan (Es Viver y Botafoc), no se consideran adecuadas con los objetivos y principios conservacionistas y de regulación de actividades existentes.

- Por el contrario, proponen dos actuaciones (polígonos de fondeo en boyas ecológicas) que darían respuesta a las necesidades actuales y que supondrían la reordenación, regulación y organización de los fondeos que actualmente se hacen de manera incontrolada en Es Viver y Talamanca.

- Ayuntamiento de Maó. Decreto de Alcaldía n.º 3626 de 30 de septiembre de 2021 que notifica el informe jurídico de 30 de septiembre de 2021 y el Informe urbanístico de 28 de septiembre de 2021. Describe las dos actuaciones que incluye el Plan en cuanto a aparcamientos vinculados a las rampas des Grau y las referidas al Puerto de Maó dentro del ámbito competencial de la APB y como estas se tendrán que integrar con el planeamiento municipal que rige actualmente.

También dicho Decreto recoge que el informe de la técnica de Medio Ambiente se está elaborando y que también se aportará a Puertos IB (en la documentación presentada en la CMAIB y a fecha de hoy, falta este informe).

- Puertos de Baleares (APB) de 1 de octubre de 2021. Exponen que ya se remitió un informe por el mismo asunto al presidente de la CMAIB, el 12 de septiembre de 2019, donde se dijo:

En este Plan General de Puertos de las Islas Baleares, no se incluyan respecto a cinco puertos de Interés General (Palma, Alcúdia, Maó, Ibiza y la Sabina), incluidas sus instalaciones náutico-deportivas, ningún tipo de determinación que suponga una interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación portuaria, como señala el art. 56.1 del texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Por todo esto, considera esta Dirección que todo lo referente a los 5 puertos de interés general que gestiona Autoridad Portuaria de las Baleares incluidas sus instalaciones náutico- deportivas, se mencionen exclusivamente en un apéndice o Anexo informativo al citado Plan General.

En cuanto a la nueva solicitud exponen que se han tenido en cuenta las observaciones del informe anterior y vuelven a informar desfavorablemente la rampa y aparcamiento en el entorno de Botafoc puesto que esta actuación se encuentra dentro del ámbito APB y está en fase de estudio por esta entidad.

- Delegación de Gobierno (Área de Fomento)- Ministerio de Política Territorial de 30 de septiembre de 2021. No formulan ninguna observación.

-Subdirección General de Calamamiento Nacional y Aguas de la Unión Europea (Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación) de 3 de agosto de 2021. Que no es competencia de este órgano ninguna de las actuaciones de este Plan y por tanto no se emite informe.



- Capitanía Marítima de Palma- Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Considera que en el Plan falta mejorar aspectos como la seguridad y la contaminación atmosférica, que hay que hacer énfasis en todo el ámbito competencial de la marina mercante (pesca, carga, pasaje, golondrinas...) y faltan algunas normas básicas de señalización marítima y mercancías peligrosas.

También detectan algunos errores de enumeración y de conceptos. Que la Política estratégica común del Plan tiene que ser para todos los puertos y sus actividades, y no solo para los puertos deportivos. Que dan apoyo al Plan en cuanto a la oferta diversificada en la náutica deportiva.

Que la mejora de las condiciones de amarre de barcos de eslora muy grande tendría que incluirse como un objetivo prioritario dentro de la mejora del Puerto de Ciutadella. Que se tendrían que ampliar los servicios de recogida y tipo de residuos dentro del convenio MARPOL.

Que en el comité que se quiere crear, esta administración tendría que ser miembro. También que coinciden con el Plan en eliminar los fondeos no regulados, que están de acuerdo con la delimitación de polígonos propuestos, pero que se tendría que reconsiderar que haya más amarres ecológicos para las embarcaciones de menor eslora, puesto que las de mayor eslora tienen más facilidad para costear los lugares de amarres dentro del Puerto. Sin embargo, consideran necesario un estudio de cada instalación de boyas y los impactos de los usuarios con las calas y playas.

Acaban resaltando las esloras recomendables, la temporalidad o si se consideran adecuadas o no las siguientes instalaciones que incluye el Plan: Port Adriano (hasta 8 metros), Puerto Portals (hasta 12m), Colònia de Sant Jordi (de temporada), Porto Petro y Porto Colom (no se consideran adecuados), Puerto de Pollença (solo la ordenación de la zona Norte, zona Sur no adecuada), Puerto de Ciutadella (coinciden con la propuesta). En cuanto a las marinas secas consideran que se tendría que reducir la superficie que incluyen para varada y mantenimiento de las embarcaciones.

-Puertos del Estado del Ministerio de Transportes de 16 de diciembre de 2021. Expone que este Plan se tiene que centrar en los puertos de su competencia e informan desfavorablemente dos actuaciones. La primera que este Plan no puede transferir las competencias de los puertos des Portitxol y Es Molinar a Puertos IB. Y la segunda, la rampa y aparcamiento de Botafoç que se quiere ejecutar dentro del dominio de la APB.

Informes sobre el Decreto:

-Secretarías Generales:

- Informe Jurídico de la Consejería de Modelo Económico, Turismo y Trabajo de 21/09/2021. Concluye que no hay que efectuar ninguna sugerencia.

- Consejería de Fondos Europeos, Universidad y Cultura de 2/09/2021. Una vez estudiado el texto por el Servicio Jurídico, no se formula ninguna alegación.

- Consejería de Educación y Formación Profesional de 22/07/2021. No se formula ninguna observación ni sugerencia.

- Consejería de Agricultura, Pesca y Alimentación de 27/09/2021. No se formula ninguna sugerencia ni en el Plan ni en su EAE.

- FELIB de 28 de julio de 2021. Propone una modificación en el art. 14 (apartado usos portuarios básicos) añadiendo la gestión de emergencias.

También dentro del procedimiento ha sido preceptivo por Puertos IB solicitar informe a la Dirección General de la Costa y el Mar. Este informe se recibió el 19 de noviembre de 2021.

- Subdirección del DPMT – Dirección General de la Costa y el Mar (Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico) de 4 de noviembre de 2021. Este informe expone los aspectos que tiene que tener el PGPIB en el futuro, como:

- Parece ser que hay una necesidad de planificación de fondeos en las Islas Baleares, una vez visto el estudio realizado por Gomez et al (2021) «Análisis espacial de la capacidad de la carga náutica de las zonas de fondeo de las Islas Baleares». Esta planificación se tendría que realizar mediante un estudio de las presiones acumulativas, coordinada entre todas las administraciones públicas y adoptando estudios anteriores como punto de partida, como el «Proyecto de ordenación y regulación de fondeos de embarcaciones en distintas zonas de Baleares (2010)». Estos estudios anteriores se completarían con el de 2021. También exponen en sentido general que esta planificación tendría que tener en cuenta el precepto de ocupación mínima posible, los marcos competenciales de las diferentes administraciones, los Planes de Gestión de los Espacios de Relevancia Ambiental, el Decreto Posidonia, las zonas de baño, etc.

En este sentido proponen realizar reuniones periódicas entre Puertos IB y esta Dirección General.

También resaltan cuestiones jurídicas, de tramitación y competenciales en cuanto a materia de zonas de reservas portuarias, DPMTs y cánones, estrategias marinas y cambio climático.

- Recuerda que en cuanto a los dragados habrá que respetar las «Directrices para la caracterización del material dragado y su reubicación en aguas del DPMT» de julio de 2015, que se tendrán que cumplir los Planes de Gestión dentro de los ERA, el Plan de Ordenación del Espacio Marítimo (POEMs) de nuestra demarcación (Levantino- Balear).

- Solicitan capa digital donde se grafie el DPMT en cada uno de los Puertos IB e IP menores.

-Ayuntamiento de Calvià de 8 de mayo de 2022. Fuera del plazo de información pública y una vez que ya se había emitido el informe técnico con propuesta de acuerdo para el subcomité de EIA, el Ayuntamiento de Calvià ha presentado a la CMAIB una alegación sobre la propuesta de construcción de una rampa nueva adosada al dique de abrigo del Puerto de Palma Nova. Exponen su disconformidad con esta instalación por motivos ambientales, sociales y por el impacto paisajístico que puede provocar, dada la desproporción en tamaño de esta instalación respecto a la escala del puerto y de la playa.

DESCRIPCIÓN DEL PGPIB

Una vez vistas y evaluadas todas las alegaciones así como los informes sectoriales recibidos de las administraciones y entidades consultadas, ahora se describe el PGPIB con su versión final.

Marco Normativo (directrices del PGPIB):

La Ley 10/2005, de 21 de junio, de Puertos de las Islas Baleares, recoge en su art. 8 que el Plan General de Puertos de las Islas Baleares (en lo sucesivo PGPIB) es el documento que recoge la ubicación y la clasificación de todas las instalaciones portuarias de las Islas Baleares con criterios de sostenibilidad medioambiental y de equilibrio territorial entre todas las zonas del territorio de las Islas Baleares, tiene cuidado de las interrelaciones de las zonas costeras con las de interior, coordina estas instalaciones con las redes de transporte terrestre y da respuesta a las necesidades comerciales, industriales, pesqueras y deportivas del sistema portuario de las Islas Baleares.

En este artículo en el apartado 3 se prevé que este PGPIB desde un estricto punto de vista medioambiental y, por lo tanto, con criterios de aprovechamiento óptimo de los espejos de agua disponibles, dará respuesta a la necesidad de amarres y de servicios complementarios del sector náutico, con prioridad a la flota pesquera y a las actividades comerciales relacionadas con el turismo náutico y, en general, de todas aquellas actividades de carácter lúdico-deportivo, teniendo cuidado muy especialmente de un mejor reparto territorial de las instalaciones.

También recoge, que a fin de ahorrar ocupaciones de lámina de agua y evitar el impacto medioambiental consiguiente, tiene que prever una red de marinas secas, y tiene que fijar la ubicación con criterios de proporcionalidad territorial para situarlas adecuadamente en función de la demanda previsible en cada zona y con criterios de preservación medioambiental, mediante la integración adecuada en cada entorno. Así mismo, el PGPIB tiene que regular el servicio de mantenimiento de embarcaciones en varaderos que resulte proporcional a la capacidad de la infraestructura en la que estos se ubiquen, con especial referencia a las medidas preventivas, correctoras y de control medioambientales que se tienen que cumplir en la gestión de estos servicios.

El apartado 4 establece que el PGPIB establecerá los criterios generales de la ordenación portuaria a los que se tendrán que ajustar los diferentes planes de uso y gestión, fijando las prioridades del sistema portuario y de sus usos, los modelos de equipamientos y servicios portuarios, así como las normas generales de coordinación de los planes de uso y gestión con los instrumentos propios de la ordenación territorial y normas urbanísticas.

El art. 9 contempla que el PGPIB se divide en cuatro secciones: la sección de Mallorca, la de Menorca, la de Ibiza y la de Formentera. Cada sección recoge todas las instalaciones portuarias, dársenas e instalaciones marítimas de las cuatro islas principales y, si corresponde, de las islas o de los islotes adyacentes

El art. 12 de la Ley 10/2005, de 21 de junio, establece que la elaboración y la tramitación del PGPIB corresponderá a Puertos de las Islas Baleares, y en todo caso se tendrá que garantizar la participación de las administraciones con competencias afectadas y, en particular, la del Ministerio con competencias en materia de costas, sin que este obvie el informe vinculante relativo a la adscripción del dominio público marítimo terrestre en los supuestos establecidos por la legislación específica. Además, que se debe someter a información pública por un plazo no inferior a un mes así como a la tramitación medioambiental recogida por la legislación sectorial vigente, mediante la evaluación de los impactos que se prevean.

La aprobación definitiva corresponde al Consejo de Gobierno, que tiene que aprobar el proyecto mediante decreto.

Objetivos

Este Plan tiene dos tipos de objetivos:

1. Objetivos macro: hitos a conseguir para el sistema portuario.

- Política estratégica común. Conjuntar todas las administraciones con competencias en materia de puertos deportivos hacia una planificación común.
- Adaptación al cambio climático (El PGPIB recoge la versión inicial del Plan de adaptación al cambio climático de los Puertos de las Islas Baleares).
- Mitigación de los efectos del cambio climático. Mediante una líneas estratégicas que desarrolla el Plan.
- Adecuación de la oferta a la demanda con criterios de sostenibilidad y viabilidad. Las necesidades de la demanda tienen que ser cubiertas con una oferta de calidad compatible con valores ambientales, social y económicos y paisajísticos de litoral balear.
- Oferta diversificada en la náutica deportiva. Por un lado seguir ofreciendo una oferta atrayente para el turismo, y, por otro, hacer posible el acceso al mar como fuente de ocio a toda la ciudadanía.
- Iniciativas para la cobertura de la demanda con respecto al medio ambiente. Actuaciones enfocadas a dar servicio a los ciudadanos que quieran navegar, buscando soluciones más allá de la generación de nuevos amarres en la lámina de agua.
- Fomento del cliente náutico deportivo de fuera. Turismo náutico e hivernaje de embarcaciones foráneas.
- Creación de un portal común de reservas. Mejorar y facilitar al cliente náutico la toma de decisiones y tránsitos en las islas. Información de precios, instalaciones disponibles y portal de recogida de comentarios y sugerencias.
- Atención a la demanda de atraque pesquero. Necesidad de espacios para estas embarcaciones dentro de los puertos.
- Mejora de los puertos comerciales de Ciutadella. Planificar la mejora de las capacidades de estos puertos comerciales de titularidad autonómica.
- Promoción de las embarcaciones tradicionales y poco contaminantes. Mediante asignación preferente a los nuevos amarres que se habiliten con este PGPIB y a los futuros, además de una bonificación en la tasa G5.

- Potenciar el chárter y otras actividades. Fomentando medidas de acercamiento social de la náutica como los chárteres, multipropiedades, concentración en los puertos de diferentes actividades náuticas (surf, submarinismo, vela...). Que los lugares ocupados por embarcaciones náutico-deportivas que queden vacíos en los puertos de gestión directa se reserven para embarcaciones de la 6ª lista.

2. Objetivos micro: hitos a conseguir para las instalaciones náutico-deportivas

- Mantenimiento de altos niveles de calidad en las infraestructuras y servicios.
- Mantenimiento del alto grado de profesionalización de los gestores de las instalaciones náutico recreativas y mejora en la explotación del puerto.
- Mejora en la funcionalidad de las instalaciones.
- Mejora en la relación puerto-ciudad
- Medidas de mitigación del cambio climático
- Mejora en la gestión medioambientales
- Mejora en la seguridad portuaria
- Aumento del índice de la actividad de las embarcaciones náutico-deportivas.

Para realizar este PGP se han dividido las Islas Baleares en 6 zonas que a la vez se han dividido en subzonas.

Zona 1: en Mallorca, comprende 315 Km lineales de costa desde Punta Galinda hasta después de Ses Salines y la Isla de Cabrera. Esta amplia zona se divide en tres subzonas.

Subzona 1. Desde Punta Galinda hasta el inicio del TM de Palma (73 Km).

Subzona 2. Bahía de Palma (129 Km)

Subzona 3. Entre Cala Vella y Cap de Ses Salines y la isla de Cabrera.

Se concentran la mayoría de las instalaciones náutico-deportivas de la isla: puerto de Andratx, puerto de Santa Ponça, Port Adriano, puerto deportivo de Portal Vells, puerto de Palma Nova, puerto deportivo de Punta Portals, puerto de Cala Nova, dársena de Can Barbarà, Club de Mar Mallorca, marina Palma Quarentena, puerto deportivo pantalán del Mediterráneo, puerto deportivo marina Port de Mallorca, marina de Alborà, muelle des Jonquet, puerto deportivo Real CN de Palma, Moll de Sant Pere, Pantalán muelle de Sa Llonja, Moll Vell, puerto deportivo des Portitxol, puerto des Molinar, CN de Cala Gamba, club marítimo Sant Antoni de la Platja, puerto de s'Arenal, puerto de s'Estanyol, puerto de Sa Ràpita, puerto de Sa Colònia de Sant Jordi.

Zona 2 que corresponde a la subzona 4: en Mallorca, comprende 148 Km lineales de costa desde el Cap de Ses Salines hasta el cabo de Capdepera.

Abraza el puerto de cala Figuera, puerto de Portopetro, puerto de sa Marina de Cala d'Or, puerto de Portocolom, puerto de Porto Cristo, puerto de Cala Bona, puerto de Cala Rajada.

Zona 3: en Mallorca, del cabo de Capdepera al cabo de Formentor, comprende un total de 154 Km, incluye:

Subzona 5 del cabo de Capdepera hasta el cabo Menorca.

Subzona 6 Entre el cabo Menorca y el cabo de Formentor definiendo la bahía de Pollença.

Esta zona aloja el puerto de la Colònia Sant Pere, puerto de Serranova, puerto de Can Picafort, puerto deportivo Alcudiamar, puerto deportivo Bonaire "Cocodrilo", puerto de Pollença

Zona 4 que corresponde a la subzona 7: en Mallorca, desde el cabo de Formentor hasta Punta Galinda, comprende 175 km.

Incluye el Puerto de Sóller.

Zona 5. Isla de Menorca incluye:

Subzona 8: E de Menorca desde Cala Escorxada a cala Caldés.

Subzona 9: W de Menorca desde Cala Caldés a Cala Escorxada.

Incluye Puerto de Maó con todos sus muelles e infraestructuras, puerto deportivo de Addaia, puerto de Fornells, puerto de Ciutadella y Cala en Busquets.

Zona 6. Islas de Ibiza y Formentera se divide en:

Subzona 10. E de Ibiza desde punta de Sa Torre de ses Portes a cabo des Rubió.

Subzona 11. W de Ibiza desde cabo des Rubió hasta punta de sa Torre de ses Portes.

Subzona 12 Incluye la isla de Formentera y los islotes adyacentes.

Incluye: Puerto de Ibiza y la marina de Botafoc, puerto de Sant Antoni de Portmany, puerto deportivo de Santa Eulària des Riu y Puerto de La Sabina de Formentera.

En Mallorca también hay las instalaciones portuarias menores (IP) que son rampas de varada, pantalanes, diques, explanadas, etc.

Encontramos IP de s'Estanyol I y II Punta Plana, IP Sa Ràpita, IP de s'Estany des Coto, IP Cabrera, IP Canyamel, IP cala Moltó-cabo Farrutx, S'Oberta, IP Es Barcarès, IP Formentor, IP Sa Calobra, IP Valldemossa, IP Banyalbufar, IP Estellencs, IP Cala Lledó (Sa Dragonera), IP Sant Elm.

Además hay pantalanes y muelles temporales estivales con autorización de la DG de Costas. Estos son 109: 52 en Mallorca, 19 en Menorca y 38 en las Pitiusas. También campos de boyas con autorización de la DG de Costas, cuya gestión son de los clubes náuticos respectivos y campos de boyas que se instalaron dentro del marco del proyecto LIFE Posidonia dentro de LICs Marinos y que son gestionados por Centro Balear de Biología Aplicada (CBBA).

ALTERNATIVAS

Para la elaboración de este PGPIB se han estudiado 3 alternativas incluida la 0.

Alternativa 0. No elaboración ni aprobación de un Plan General

Alternativa 1. Elaboración de un Plan General ejecutivo considerando exclusivamente la demanda con la realización de nuevas infraestructuras.

Alternativa 2. Elaboración de un Plan General con líneas estratégicas de sostenibilidad.

Una vez evaluadas, la alternativa escogida es la 2 para la que el PG ha estudiado las acciones siguientes:

1. Reorganización de las dársenas existentes o utilización de láminas de agua previamente destinadas a otros usos. Mejora de las obras de abrigo.
2. Estudio de campos de boyas adyacentes a las instalaciones portuarias.
3. Buscar ubicaciones idóneas para la construcción de marinas secas.
4. Estudio de las rampas existentes y búsqueda de los suelos adyacentes para la construcción de aparcamiento y mejora de las mismas.
5. Previsión sobre el servicio de mantenimiento de embarcaciones en varaderos que resulte proporcional a la capacidad de la infraestructura.
6. La viabilidad de favorecer el acceso a la náutica y el disfrute de embarcaciones por parte de la ciudadanía mediante fórmulas diferentes a la titularidad de embarcaciones (multipropiedades, clubes de navegación, empresas chárter...).

Las actuaciones que se quieren realizar en los diferentes puertos e infraestructuras portuarias de las Baleares son:

- Actuaciones de tipos 1. Análisis de la posibilidad de utilización de la lámina de agua abrigada o espacio en tierra para la ubicación de nuevos amarres.
- Actuaciones tipos 2. Delimitar campos de boyas adyacentes a las instalaciones portuarias.
- Actuaciones de tipos 3. Mejora de la red de marinas secas y creación de nuevas.
- Actuaciones de tipos 4. Mejora de la red existente de rampas y creación de nuevas. Actualmente existen 38 rampas asociadas en DP portuario de Puertos IB (16 rampas de gestión directa y 22 rampas de gestión indirecta).
- Actuaciones de tipos 5. Adaptación al cambio climático y mejora de explotación de puertos existentes. Además de las actuaciones de este tipo que se quieren realizar en los puertos de las Islas Baleares y que se describen a continuación, el plan también expone que se podrán considerar otras actuaciones de mitigación no contempladas, derivadas del Plan de Adaptación al Cambio Climático que se presenta como un anexo.
- Actuaciones de tipos 6. Actuaciones especiales

MALLORCA

Zona I

- Puerto de Andratx: Actuación de tipo 1, la reordenación de la dársena sur del Puerto, para poder crear una zona de pantalanes pesqueros y una zona de pantalanes náutico-deportivos. También se estudiarán obras que definan la mejora necesaria en las obras de abrigo.
- Puerto de Santa Ponça (Calvià): Actuación de tipo 3, habilitar zonas de varada existentes dentro del puerto, para que parte de la superficie de estas puedan destinarse a marina seca, puesto que disponen de los medios necesarios. Actuación de tipo 5, el puerto tiene problemas de agitación en su dársena interior (delimitada por los muelles oeste y norte), cuyos amarres, no se pueden utilizar de forma adecuada en el periodo invernal. Por lo tanto, se quieren realizar actuaciones de mejora del dique de abrigo y por eso proponen ampliar la zona del Servicio del Puerto en 3.443m².
- Port Adriano (Calvià): Actuación de tipo 2, se propone ordenar la superficie de la zona del antepuerto donde actualmente fondea la gente en época estival. Nuevo polígono de fondeos dentro de la cala (7 lugares- 21.067 m²). Se propone incorporarlo como ampliación de la zona II del servicio del Puerto.

Boyas	Eslora (m)	Núm fondeos
A	<8	14
B	8-12	2
C	12-15	1

- Puerto de Palmanova (Calvià): Actuación tipo 4, ante la necesidad de mejora de abrigo del puerto, se prevé la construcción de una nueva

rampa aneja al puerto, por lo tanto, como se deberá ocupar la playa adyacente des Carregador, proponen aumentar la ZMTP en 2.730 m². Actuación tipo 5, problemas históricos de depósitos de sedimentos en la bocana, se quiere recrecer el contradique del puerto que apoya la playa y cambiar la bocana de orientación.

- Puerto de Portals (Calvià): Actuación de tipo 1, se propone el aprovechamiento de la lámina de agua adyacente a las obras marítimas al lado de la bocana para la creación de amarres estivales. Actuación de tipo 2, ordenar la superficie de la zona del antepuerto donde actualmente fondea la gente en época estival. Nuevo polígono de fondeos delante del contradique (10 lugares- 16.173 m²).

Boyas	Eslora (m)	Núm fondeos
A	<8	6
B	8-12	3
C	12-15	1

- Puerto de Cala Gamba (Palma): Actuación tipo 4, se propone la adecuación de una rampa de varada y zona de aparcamiento adscrita. Se situará en una zona rocosa contigua al CN hacia el oeste, por eso se propone aumentar la ZMTP en 372 m². Actuación tipo 5, se propone una pequeña ampliación del dique para mejorar las condiciones de agitación.

- Puerto de Sant Antoni Platja (Can Pastilla- Palma): Actuación tipo 4, se quiere construir una nueva rampa para remolques en la zona limítrofe con las instalaciones del Club Náutico, por eso se propone aumentar la ZMTP en 2.283 m².

- Puerto de s'Arenal (Llucmajor): Actuación de tipo 1, se está tramitando cambiar la orientación de la bocana por problemas de depósitos de sedimentos y reordenación interior de las zonas afectadas, por lo tanto, se propone aumentar la zona I del servicio portuario en dos áreas de 22.618 y 10.238 m².

- Puerto de s'Estanyol (Llucmajor): Actuación tipo 4, se propone la ampliación de la explanada del muelle adjunto al puerto como apoyo para la rampa de acceso. Actuación tipo 5, mejorar el abrigo de la bocana y la zona de gestión directa del puerto y las actuaciones necesarias para mejorar la estabilidad del dique de abrigo y proponer soluciones para mejorar los problemas de sobrepaso de oleadas que se producen en la actualidad en la explanada de varada existente.

- Rampa de s'Estanyol (S'Estalella- Llucmajor): Actuación tipo 4, se propone la realización de un proyecto para la recuperación ambiental de la rampa de s'Estanyol II y desafección del DPMT, por lo tanto se tendrá que hacer una propuesta de reversión de terrenos (725 m²) al Ministerio de Transición Ecológica y Reto Demográfico.

- Puerto de Sa Ràpita (Campos): Actuación de tipo 3, ampliación de la marina seca existente que hay dentro del puerto. Actuación de tipo 5, hacer obras auxiliares en el contradique que permitan la contención de la entrada de arena.

- Sa Ràpita (Campos): Actuación tipo 4, realización de un proyecto para la recuperación ambiental de la rampa de Sa Ràpita y desafección del DPMT, por lo tanto se tendrá que hacer una propuesta de reversión de terrenos (2.973 m²) al Ministerio de Transición Ecológica y Reto Demográfico.

- Puerto de la Colònia de Sant Jordi (Ses Salines): Actuación de tipo 2, se propone la creación de un nuevo polígono de fondeos (20 lugares- 29.897 m²) dentro de la cala que conforma la playa des Dolç y se propone incorporarlo como ampliación de la zona II del servicio del Puerto (32.939 m²). También un pequeño cambio en la delimitación de las zonas I y II portuarias. Actuación de tipo 5, ampliación del dique de abrigo para mejorar las condiciones de agitación del actual puerto. Se estudiará si esta ampliación permite la generación de amarres estivales al abrigo de la misma. También este puerto requiere de tareas de dragado.

Boyas	Eslora (m)	Núm fondeos
A	<8	15
B	8-12	14
C	12-15	1

Zona II

- Puerto de Cala Figuera (Santanyí): Actuación de tipo 2, actualmente hay fondeos incontrolados por lo tanto se pedirá la adscripción de la lámina de agua a Dominio Público Portuario para poderlos controlar. Se quiere ampliar la zona II del Puerto en 35.019 m².

- Puerto de Portopetro (Santanyí): Actuación de tipo 1, de mejora del actual dique de abrigo y reordenación de la zona de gestión directa que mejore las posibilidades de ocupación. Además, aprovechamiento de la lámina de agua adyacente en la rampa del paseo del puerto, para la creación de amarres estivales. Actuación de tipo 2, se propone un nuevo polígono de fondeo (campo 3- 41.088 m² -tabla) que se una a los 2

ya existentes (haciendo un total de 66 lugares). Se quiere ampliar la zona II del Puerto en 170.413 m². Actuación de tipo 5, mejora de las condiciones del actual dique de abrigo.

Boyas	Eslora (m)	Núm fondeos
A	<8	21
C	12-15	7
E	> 20	0

- Puerto de Cala d'Or (Santanyi): Actuación de tipo 3, transformar la zona de varada del interior del puerto en marina seca.

- Puerto de Portocolom (Felanitx): Actuación de tipo 1, de mejora de la dársena que actualmente ocupan los pantalanes de gestión directa. Para conseguirlo, se tendría que mejorar el abrigo que se podrá ejecutar apoyándose sobre el muelle existente. Actuación de tipo 2, se propone la adscripción de la zona de bocana para habilitar un nuevo polígono de fondeos delante de s'Arenal dets Homos. (campo 3- 20.136 m² -tabla) que se una a los 3 ya existentes (haciendo un total de 168 lugares). Se quiere ampliar la zona II del Puerto. Actuación de tipo 4, se propone el aprovechamiento de la explanada existente en la parte suroeste mediante la construcción de una nueva rampa de varada. Adicionalmente, se realizará un proyecto de recuperación patrimonial de la rampa antigua, cuyo uso, solo será rampa de varada.

Boyas	Eslora (m)	Núm fondeos
A	<8	12
B	8-12	1
C	12-15	1
D	15-20	0
E	>20	0

- Portocristo (Manacor): Actuación de tipo 2, actualmente en el canal de entrada hay fondeos incontrolados, por lo tanto se pedirá la adscripción de la lámina de agua a Dominio Público Portuario para poderlos regular. Se quiere ampliar la zona II del Puerto en 65.563 m². Actuación de tipo 3, la zona de varada dentro del interior del puerto podría integrar también una marina seca. Actuación de tipo 5, mejora estructural del dique de abrigo de las embarcaciones amarradas en el puerto y se estudiará si esta mejora permitirá la creación de amarres de verano en la lámina de agua abrigada.

- Puerto Cala Bona (Son Servera): Actuación tipo 4, se quiere hacer un llenado adyacente en la zona de rampa portuaria. Actuación tipo 5, ampliación del dique de abrigo para mejorar condiciones de agitación. Se estudiará si esta ampliación permite hacer nuevos amarres estivales en el abrigo de la misma. También este puerto requiere de tareas de dragado.

- Puerto de Cala Rajada: Actuación tipo 5, obras de mejora del dique de abrigo, se está tramitando un proyecto de detalle para la ejecución de este proyecto. Proponen ampliar zona II en 3.844 m².

Zona III

- Puerto de Sa Colònia de Sant Pere (Artà): Actuación de tipo 3, se quiere aprovechar la zona de explanada adosada al paseo marítimo para hacer una pequeña marina seca en altura.

- Puerto de Serranova (Santa Margalida): Actuación de tipo 3, se propone aprovechar parte de la explanada de aparcamiento y zona limítrofe para hacer una marina seca a nivel de terreno; proponen aumentar la ZMTP en 1.152 m². Actuación de tipo 5, tiene problemas de agitación y depósitos en la bocana, se quiere realizar un proyecto de detalle para solucionarlos.

- Puerto de Can Picafort (Santa Margalida): Actuación de tipo 3, se quiere aprovechar la zona de explanada y zona de varada para construir una marina seca en altura. Actuación de tipo 5, tiene problemas de agitación y depósitos en la bocana, se quiere realizar un proyecto de detalle para solucionarlos.

- S'Oberta (Muro): Actuación tipo 4, rampa que no pertenece al DP portuario se quiere habilitar una zona de aparcamiento en las proximidades de esta rampa en Suelo Urbano calificado como Espacio Libre Público (SU-ELP). Se quiere proponer la adscripción de 3.091 m² y ZSP exterior a DPMT de 1.212 m².

- Puerto de Bonaire «Cocodrilo» (Alcúdia): Actuación de tipo 3, se ampliará la zona de servicio del Puerto a SU- ELP y aprovechar la explanada superior existente para hacer una pequeña marina seca en altura. Se propone una ampliación de la zona del servicio del puerto a DPMT de 749 m².



-Es Barcarès (Alcúdia): Actuación tipo 4, rampas que no pertenecen al DP portuario, habilitar como zona de servicio portuario una parcela municipal próxima para un aparcamiento en Suelo Rústico Común (AT-H). Se quiere ampliar a ZSP exterior a DPMT 8.957 m².

-Puerto de Pollença: Actuación de tipo 2, se propone ordenar los fondeos incontrolados actuales que hay en la bahía mediante la creación de dos nuevos polígonos de fondeos al lado del puerto (lugares totales 168 - 842.277 m²). Se propone incorporarlos como ampliación de la zona II del servicio del puerto. Esta actuación podrá complementarse, con la instalación de un pantalán flotante de apoyo al lado del dique de abrigo.

Campo 1 (309.530 m²)

Boyas	Eslora (m)	Núm fondeos
A	<8	22
B	8-12	104
C	12-15	22
D	15-20	0
E	>20	0

Campo 2 (127.010 m²)

Boyas	Eslora (m)	Núm fondeos
A	<8	0
B	8-12	0
C	12-15	14
D	15-20	13
E	>20	3

Actuación de tipo 3, reordenación de usos, en la explanada portuaria hay una antigua concesión de astillero, aprovechando esta superficie, se quiere hacer una marina seca de 578 m². Actuación de tipo 4, reordenación de la zona de varadero y recuperación de la zona de uso público para habilitar un aparcamiento para remolques y paseo de peatones.

Zona IV

-Puerto de Sóller: Actuación de tipo 2, habilitar un nuevo polígono de fondeos dentro de la bahía (lugares 45 - 98.208 m²). Se propone incorporarlo dentro de la ampliación de la zona II del puerto (121.441 m²).

Boyas	Eslora (m)	Núm fondeos
A	<8	19
B	8-12	15
C	12-15	10
D	15-20	1

- Estellencs: Actuación tipo 4, se propone la ampliación de la zona de servicios de la IP para incluir unos terrenos de 9.593 m², comprendidos en una concesión que el Ministerio otorgó al Ayuntamiento, actualmente vencida. El objetivo es reformar las instalaciones abandonadas que actualmente se encuentran muy deterioradas.

MENORCA (Zona V)

-Puerto de Ciutadella: Actuación de tipo 2, en la zona exterior de las aguas portuarias (fuera de la zona II) hay 2 puntos de fondeo de Capitanía Marítima de Palma. Estos dos puntos que pueden ser utilizados por cruceros si las condiciones meteorológicas son adversas, ahora se quieren adscribir a PUERTOS IB para una mejor gestión. Por lo tanto se propone una ampliación de ZMTP de 1.803.732 m². Actuación tipo 3, en la zona terrestre de Cala en Busquets se quiere hacer una marina seca en altura de 4.325 m² de superficie para 519 plazas, se quiere solicitar una superficie de adscripción de 3.213 m². Actuación tipo 5, estudio preliminar de viabilidad para ampliar su capacidad planteando una serie de actuaciones para la mejora de la explotación del puerto, algunas de las que ya se han ejecutado, como la habilitación del muelle sur. Además, a petición de las navieras, la conveniencia de realizar nuevas infraestructuras que posibiliten que puedan operar con seguridad con nuevas naves y de mayor eslora. Actuación tipo 6, creación de un aparcamiento de turismos de larga estancia y eventualmente analizar la conveniencia de un estacionamiento de camiones y una zona logística. Propuesta adscripción 16.213 m².





- Sant Tomàs (Es Mitjorn): Actuación tipo 4, se propone la mejora y construcción de un aparcamiento en la rampa. Propuesta de adscripción ZSP de 717 m².

-Es Grau (Maó): Actuación tipo 4, se propone la construcción de una zona de aparcamiento en la zona donde hay las rampas. Propuesta ZSP exterior a DPMT de 3.297 m².

-Puerto de Addaia (Es Mercadal): Actuación de tipo 1, una ampliación de la superficie de concesión para colocar nuevos amarres en la lámina de agua, mediante pantalanos flotantes, de acuerdo con lo que los concesionarios del Puerto Deportivo están tramitando actualmente. Ampliación zona I 20.318 m².

- Cala Molí (Es Mercadal): Actuación de tipo 3, se propone la construcción de una marina seca de 8.030 m² en el ámbito de las rampas existentes y adscribirla a ZSP fuera DPMT.

Además, proponen adscribir a ZSP todas las IP que hay en el ámbito de la Cala.

-Puerto de Fornells (Es Mercadal): Actuación de tipo 1. Recoge el diseño recientemente aprobado por Puertos IB, mediante proyecto específico, de una nueva ordenación en el puerto de Fornells, que implica reorganización de la flota y mejor aprovechamiento de la lámina de agua ya abrigada, así como la creación de una nueva rampa de acceso al mar. Adicionalmente este puerto necesita operaciones de dragado por mantenimiento de condiciones de calado. Actuación de tipo 4, se propone la construcción de una nueva rampa incluida en el proyecto de detalle que ha realizado Puertos IB.

IBIZA Y FORMENTERA (ZONA VI)

- Es Viver (Ibiza): Actuación de tipo 2, aprovechando el abrigo del dique existente se quiere realizar una ordenación mediante la creación de un nuevo polígono de fondeos.

Boyas	Eslora (m)	Núm fondeos
A	<8	4

Actuación de tipo 4, se propone la construcción de una nova rampa equipada con aparcamiento limítrofe con el muelle existente. Esta actuación se tendrá que desarrollar con un estudio de detalle.

Para las dos actuaciones, se propone adscripción de ZSP de 7.430 m².

- Puerto de Santa Eulària des Riu: Actuación de tipo 2, se propone ordenar la superficie de la zona del antepuerto donde actualmente fondea la gente en época estival. Nuevo polígono de fondeos en la zona II portuaria.

Boyas	Eslora (m)	Núm fondeos
A	<8	5
B	Entre 8 i 12	1

Actuación de tipo 5, proyecto de detalle que solucione los problema de disminución de calado en el muelle donde se ubican las golondrinas.

- Ses Estaques (Santa Eulària des Riu): Actuación tipo 4, se propone la construcción de una nueva rampa en esta zona y adscripción de ZSP de 331 m².

- Portinatx (Sant Joan de Labritja): Actuación de tipo 3, se propone la construcción de una marina seca en altura (de dos/tres plantas) para alojar pequeñas embarcaciones en una zona no edificada en Suelo Urbano y calificada como espacio libre público. Proponen ZSP-exterior a DPMT de 818 m² Actuación de tipo 4, adecuación de la zona de la rampa del puerto, habilitando una zona para aparcamiento de vehículos y remolques. Proponen nueva ZSP de 1.890 m².

- Cala San Vicente (Sant Joan de Labritja): Actuación tipo 4, construcción de una rampa y habilitación de una zona de aparcamiento de remolques en Suelo Urbano calificado como Espacio Libre Público. Proponen nueva ZSP de 769 m² y ZSP-exterior a DPMT de 820 m².

- Puerto de Sant Antoni de Portmany: Actuación de tipo 2, se quiere llevar a cabo una regulación de fondeos en las zonas adyacentes al Puerto, mediante dos actuaciones. La primera consistirá en habilitar un nuevo polígono con boyas ecológicas adyacente al existente dentro de la bahía (ampliación zona I en 27.439 m²). La segunda delimitar un polígono regulado, donde no se podrá fondear, adyacente al dique del puerto (ampliación zona II en 129.853 m²).





Boyas	Eslora (m)	Núm fondeos
A	<8	5
B	8-12	3
C	12-15	3
D	15-20	1

- Cala Gració (Sant Antoni de Portmany): Actuación tipo 4, construcción de una rampa y habilitación de una zona de aparcamiento al lado de la desaladora. Adscripción como ZSP de 2.546 m².

- Sa Caleta (Sant Josep de sa Talaia): Actuación tipo 4, acondicionar la rampa existente, que podría incluir una zona de aparcamiento; propuesta ZSP 1.001 m².

- Cala Corral (Sant Josep de sa Talaia): Actuación tipo 4, se propone construir una rampa aneja a la IP y propuesta de ZSP de 10.139 m².

Además de las propuestas de adscripciones mencionadas como nuevas ZSP o ZSP exteriores a DPMT o ampliaciones de la ZMTP o de los límites de la ZSP que se derivan de las actuaciones que se quieren realizar, este PGPIB también propone otras adscripciones y ampliaciones dentro de IP existentes en todo el ámbito costero de las Islas Baleares, como:

- Costa de los pinos (Son Servera) . ZSP 7.632 m²

- La Gola (Pollença)- ZSP 6.616 m²

- Cala Molí (Es Mercadal)- 6 nuevas ZSP abrazando IPs existentes (Z1- 5.207 m², Z2 - 3738 m², Z3- 13.658 m², Z4- 4.899 m² , Z5-1.395 m² y Z6-9.219 m²).

-Sanitja (Es Mercadal). 2 nuevas ZSP alcanzando las IPs existentes (6.350 m²).

- Es Canar (Santa Eulària des Riu)- ZSP 2.941 m²

OFERTA -Diciembre de 2021, incremento con las actuaciones del PGPIB (2018-2033)

La oferta calculada en 2017 (cuando se realizó el documento de alcance de este PGPIB) era de 24.023 plazas. Esta oferta se ha actualizado en diciembre de 2021 a 24.605 plazas.

Con las actuaciones del PGPIB (2018-2033) se calcula que este número se incrementará a 27.241 plazas, es decir en 2.636 plazas.

Esta oferta incluye todas las actuaciones impulsadas por Puertos IB , así como las promovidas por Autoridad Portuaria de las Islas Baleares.

	Permanentes				Estivales					TOTAL
	Puertos "Instalaciones portuarias náutico deportivas"				Puertos		Costas		Life	
	Atraques en pantalán/muelle	Barracas	Fondeos en boyas	Marina seca	Atraques en pantalán	Fondeos en boyas	Atraques en pantalán	Fondeos en boyas	Boyas Life Posidonia	
Zona I	8554	0	5	403	25	134	54	8	45	9228
Zona II	2444	185	133	65	77	62	30	2	0	2998
Zonas III y IV	3713	0	0	78	146	0	51	159	23	4170
Zona V	2610	0	0	0	259	51	399	928	80	4327
Zona VI	2977	0	0	108	21	81	405	25	29	3646
Zona VII	155	0	0	0	0	0	0	0	81	236
Totales	20453	185	138	654	528	328	939	1122	258	24605
TOTAL Permanentes vs estivales	Total permanentes		21430	87.10%	Total estivales	3175			12.90%	24605
TOTAL instalaciones portuarias vs otras instalaciones	Total instalaciones portuarias		22286	90.58%			Total amarres fuera de instalaciones portuarias	2319	9.42%	24605

Tabla 8. Oferta náutico recreativa en diciembre 2021

	Permanentes				Estivales					TOTAL
	Puertos "Instalaciones portuarias náutico deportivas"				Puertos		Costas		Life	
	Atraques en pantalán/muelle	Barracas	Fondeos en boyas	Marina seca	Atraques en pantalán	Fondeos en boyas	Atraques en pantalán	Fondeos en boyas	Boyas Life Posidonia	
Zona I	8719	0	5	666	113	181	54	8	45	9791
Zona II	2547	185	133	393	138	104	30	2	0	3532
Zona III y IV	3873	0	0	459	146	213	51	159	23	4924
Zona V	2918	0	0	280	336	51	399	928	80	4992
Zona VI	2977	0	0	206	21	103	405	25	29	3766
Zona VII	155	0	0	0	0	0	0	0	81	236
Totales	21189	185	138	2004	754	652	939	1122	258	27241
TOTAL Permanentes vs estivales	Total permanentes		23516	86.33%	Total estivales	3725			13.67%	27241
TOTAL instalaciones portuarias vs otras instalaciones	Total instalaciones portuarias			24922	91.49%		Total amarres fuera de instalaciones portuarias	2319	8.51%	27241

Tabla 9. Oferta náutico recreativa derivada del Plan de Acciones
Estudios anejos al Plan

En el documento de alcance de este Plan, dentro de la fase previa del procedimiento de EAE ordinaria, se especificaba lo siguiente:

Este borrador de Plan, establece el número de plazas de amarres de náutica deportiva que se pueden incrementar hasta el 2033 mediante un estudio de demanda 2014-2024. Hace falta que el EAE incluya un estudio de capacidad de carga ambiental del litoral balear para embarcaciones recreativas (puesto que hay algunas zonas que en temporada estival están muy saturadas). Con los resultados de este estudio se tendría que condicionar, desde la sostenibilidad, el incremento del n.º de amarres y la capacidad de esloras en los diferentes puertos deportivos.

En cumplimiento de esta condición, Puertos IB contrató una asistencia técnica al SOCIB para que elaborara el estudio « Análisis espacial de la capacidad de carga náutica de las zonas de fondeo de las Islas Baleares».

La metodología de este estudio se ha dividido en tres fases:

- Fase I Delimitación y análisis de las áreas de fondeo (considerando 2 escenarios de espacio)
 - +Áreas de fondeo considerando las restricciones legislativas (bocanas inferiores a 200 m y franja 200 m en playas y a 50 m en el resto)
 - +Áreas de fondeo en fondo arenoso considerando las restricciones legislativas (excluyendo Posidonia)
- Fase II Creación de las tramas en función de la medida de la celda de fondeo:
 - +Zonas reguladas consideración de fondeos existentes.
 - +Zonas no reguladas consideración de 3 medidas de celda de fondeo (25 x 25 m, 50 x 50 m y 75 x 75 m)
- Fase III Obtención de los puntos de fondeo. Se calculan el puntos centrales de los píxeles y se representan como las localizaciones de los puntos de fondeo.

Los resultados de este estudio demuestran que para el escenario de fondo arenoso (fondeo libre) con las tres hipótesis de fondeo (25, 50 y 75 m), el número máximo de embarcaciones que podrían fondear libremente en la zona costera de cada isla y en total de las Islas Baleares sería:

Hipótesis de fondeo			
Isla	25 m	50 m	75 m
Mallorca	8682	2197	1011
Menorca	2115	542	240
Ibiza	3391	836	401



Hipótesis de fondeo			
Formentera	3768	925	413
Cabrera	-	-	-
Global	17956	4500	2065

Para el escenario fondo con posidonia (campos de boyas) diferenciando prados catalogados por el Decreto 25/2018, de 27 de julio y no catalogados a regular con las tres hipótesis de fondeo (25, 50 y 75 m) sería:

Isla	Prados catalogados a regular (Decreto Posidonia)			Prados no catalogados a regular		
	25 m	50 m	75 m	25 m	50 m	75 m
Mallorca	489	116	56	6295	1573	681
Menorca	82	21	10	1226	302	121
Ibiza	1321	415	151	4163	986	450
Formentera	-	-	-	3228	820	361
Cabrera	-	-	-	-	-	-
Global	1892	552	217	14912	3681	1613

Otro documento que se incluye dentro del PGPIB. Es el «Plan de adaptación al cambio climático de los puertos de las Islas Baleares» elaborado por el Laboratorio de Ingeniería Marítima de la UPC (Barcelona). En este estudio para cada puerto o IP estudiada, se evalúan su grado de exposición y vulnerabilidad según sus características constructivas y ubicación. El riesgo para cada puerto o IP que acontecerá según los cambios ambientales que producirá el cambio climático en el futuro, se ha evaluado con una escala de 0 a 5. Estos niveles de riesgos son representados con colores y plasmados sobre las fotos aéreas. Los procesos considerados para analizar los riesgos que pueden acontecer por los efectos del cambio climático, han sido: operatividad de muelles y pantalanes, rebase de diques por oleajes, estabilidad de las obras de abrigo, agitación portuaria y sedimentos. Una vez obtenidos los resultados y el nivel de riesgo que puede sufrir cada puerto o IP se proponen las actuaciones o medidas de adaptación a realizar para prevenirlo, evitarlo o minimizarlo, teniendo en cuenta dos escenarios del 5.º informe del IPPC, el RCP4.5 (intermedio) y el RCP8.5 (extremo) para 2 horizontes el 2045 y el 2100.

Normativa (decreto de aprobación)

El proyecto de Decreto tiene un artículo único por el que se aprueba el Plan General de Puertos de las Islas Baleares (que se adjunta como anexo al Decreto), una disposición derogatoria, dos disposiciones finales y un anexo con la normativa del Plan General con un total de 17 artículos divididos en tres capítulos: un capítulo I de disposiciones generales, un capítulo II de clasificación de usos y un capítulo III de contenido sustantivo y documental del Plan, y finalmente un anexo I con el Plan General de Puertos de las Islas Baleares.

CONSIDERACIONES TÉCNICAS

Una vez vista y evaluada la documentación presentada, podemos decir que estamos ante un plan extenso que a pesar de las actuaciones que contempla se proyectan y sitúan casi la mayoría dentro de o al lado de ámbitos portuarios, la extensión de sus efectos, alcanza todo el litoral de las Islas Baleares.

Este Plan General de Puertos de las Islas Baleares (2018-2033) se convierte en el instrumento marco de planificación, proyección y ordenación del sistema portuario autonómico en su vertiente económica, social y ambiental, que concretarán, ajustándose, los Planes de Uso y Gestión de cada puerto o instalación portuaria a redactar en el futuro.

Partiendo de estas premisas, hay que remarcar que con esta EAE ordinaria solo se pueden evaluar ambientalmente, tanto desde el punto de vista abiótico, biótico y socioeconómico, las ubicaciones de los futuros proyectos todavía no ejecutados o que no están en proceso de tramitación ambiental y sus efectos. También el incremento en el número de plazas que supondrá dentro del horizonte temporal propuesto la ejecución de las actuaciones que contempla este Plan (marinas secas, nuevos polígonos de fondeos, pantalanes flotantes y reordenación de dársenas). Y esto a nivel indiciario, como criterios generales y de prioridades, como corresponde en el Plan-marco.

Algunas de las actuaciones incluidas en este Plan son proyectos ya evaluados con DIA otorgada o que están en proceso de evaluación y que actualmente se están tramitando en la CMAIB.

En este Plan se recogen 6 tipos de actuaciones. Las del tipo 1, 2, 3, 4 y 6 se han ubicado y grafiado sobre planos y han sido analizadas una por una por la EAE que incorpora el Plan. En cambio las actuaciones de tipo 5 destinadas a la adaptación del cambio climático y mejora de



explotación de puertos existentes, se han analizado de manera general, puesto que todavía no hay proyectos definidos, que se tendrán que ir concretando a medida que se vean cuales pueden ser los efectos derivados de esta problemática ambiental incipiente (subida nivel del mar, oleajes de mayor magnitud, incremento de agitación dentro de los puertos y mayor volumen de depósitos).

En cuanto a las actuaciones de tipos 1 y 2, a pesar de que se grafien sobre los planos, si se ejecutan producirán efectos sobre las biocenosis marinas del área donde se desarrollen (polígonos de fondeo, obras marítimas...), así como otros impactos socioeconómicos (visuales, paisajísticos, zonas de baño, tipo de embarcaciones, contaminaciones...).

Si nos centramos en las actuaciones de tipo 2, desde un punto de vista ambiental, se considera positivo la ordenación de las zonas donde actualmente hay fondeos incontrolados. Estas actuaciones minimizan los impactos sobre las biocenosis marinas de las áreas no ordenadas. Sin embargo, se considera que este Plan tendría que proyectar los polígonos de fondeo, con un n.º de amarres, que en ningún caso podrá ser superior a la capacidad actual no ordenada de la zona y no para toda la superficie disponible. Además, se tendrán que priorizar las embarcaciones de pequeñas esloras (= 8 m), puesto que, cuanto más grandes son las embarcaciones, más contaminación producen. También, con criterios medioambientales, establecer límites de estancia. Además, los puntos de amarres se tendrían que situar en zonas arenosas suficientemente extensas para que el borneo de las anclas y ferretones no afecten ningún tipo de comunidad bentónica. En caso contrario, tendrían que ser ecológicos. También se considera que estas actuaciones solo serían efectivas, si se instauraran sistemas de vigilancia y control que impidieran nuevos fondeos fuera de los puntos de amarre delimitados y áreas adyacentes.

Por lo tanto, es necesario para todas estas actuaciones que esta propuesta de DAE recoja toda una serie de directrices ambientales que se tendrán que incorporar a la normativa del Plan, a fin de que los Planes de Usos y Gestión y/o proyectos que se desarrollen en un futuro, las recojan y apliquen.

En esta propuesta de DAE, también se han evaluado una por una todas las actuaciones que incluye este Plan, ya sea con el desarrollo de proyectos en el futuro como propuestas de adscripción de nuevos dominios portuarios dentro del ámbito terrestre o dentro de las láminas de agua costeras del litoral Balear.

Por lo tanto, a continuación, motivándolo caso por caso, se irán enumerando las actuaciones que se considera que por motivos ambientales o bien se tienen que eliminar del PGPIB (2018-2033), o bien hay que proponer condicionantes a la hora de tramitarse los proyectos oportunos.

1. Las actuaciones que se tienen que suprimir del PGPIB (2018-2033), son las siguientes:

- Puerto de Andratx: Actuación 1.1 La reordenación de la dársena sur del Puerto.

Esta actuación se deriva de la ejecución del proyecto de acondicionamiento del manto, rompeolas, mejora de abrigo dique sur y modificación de la tipología del tramo final del muelle central en el Puerto de Andratx. (Exp CMAIB 25A/2020) que ya cuenta con una DIA favorable con condiciones por Acuerdo del Pleno de la CMAIB de 26 de noviembre de 2020. (BOIB 211, 19/12/2020).

Hay que tener presente que uno de los motivos por el que la DIA de este proyecto fue favorable es que finalmente este no contemplaba la ampliación del número de amarres en la dársena sur del puerto, que se suprimía por el impacto paisajístico desde el muelle de ribera.

Por lo tanto, la inclusión de esta actuación en el Plan General sortearía la DIA favorable del proyecto ya tramitado ante el Órgano Ambiental, resurgiendo otra vez los impactos paisajísticos ya detectados y que se eliminaron por Puertos IB con la modificación del proyecto.

Estos impactos paisajísticos y su modificación cualitativa, así como la alteración de los valores tradicionales que aloja (embarcaciones y artes y aparatos pesqueros tradicionales), que se derivarían si finalmente se ejecutara esta actuación, también han sido advertidos por la Dirección Insular de Territorio y Paisaje del Consell de Mallorca y el área de Medio Ambiente del Ayuntamiento de Andratx en sus informes respectivos, así como, en algunas alegaciones presentadas dentro de la fase de información pública.

- Actuación 4.4. Recuperación ambiental de la rampa de s'Estanyol II- IP Punta Plana (sin perjuicio que se tramite la desafección al DPMT).

- Actuación 4.5 Mejora de abrigo y explanada de la rampa de gestión directa de s'Estanyol.

Estas actuaciones, entre otras, han sido informadas desfavorablemente y se proponen que se supriman del PGPIB en el informe del Servicio de Planificación al Medio natural de la DG de Espacios Naturales y Biodiversidad de 27 de octubre de 2021. El principal motivo del informe desfavorable es por afecciones directas sobre hábitats y especies de interés comunitario, algunos prioritarios como los prados de Posidonia oceanica incluidos dentro de Espacios de Relevancia Ambiental (RN 2000), impactos acumulativos en zonas sensibles y afección a elementos patrimoniales. Hay que mencionar que los informes que realiza este Servicio son decisivos en las evaluaciones que efectúa la CMAIB sobre las repercusiones de planes, programas y proyectos sometidos a evaluación ambiental, sobre los hábitats y especies de interés comunitario y sobre los lugares designados para la Red Natura 2000.

Además, el Pleno del Ayuntamiento de Lluçmajor de 27 de octubre de 2021 insta a Puertos de las Islas Baleares a retirar del Plan General de



Puertos de las Islas Baleares la actuación 4.4, mejora del abrigo y explanada de la rampa de gestión directa de s'Estanyol, por considerarla desproporcionada e injustificada, en el mismo sentido se pronuncian algunas alegaciones que se posicionan en contra, formuladas durante el periodo de información pública.

- Puerto Cala Bona (Son Servera): Actuación 4.9 Ampliación de la explanada de la rampa de Cala Bona.

Esta actuación se ubica en un entorno rocoso, que según las fotografías que figuran en la documentación ambiental presentada, corresponden a formaciones de tenazas del mesolitoral donde se desarrollan comunidades de algas fotófilas y esciófilas (HIC 1170 Escollos) y donde se ha detectado la presencia del molusco vermético *Dendropoma lebeche*. Este organismo forma colonias de crecimiento lento que pueden formar escollos calcáreos con antigüedades considerables y está catalogado con la categoría de Vulnerable en el Catálogo nacional de Especies Amenazadas (RD 139/2011). El ámbito marino que se afectaría con la actuación forma parte del LIC estatal ESZZ16002 Canal de Menorca. La ejecución de la actuación proyectada produciría impactos irreversibles sobre estos hábitats y especies.

- Puerto de Serranova (Santa Margalida): Actuación 3.6. Creación de marina seca en la zona de aparcamiento.

También esta actuación se ubicará en un entorno rocoso-arenoso (roca arenisca), en el que según la documentación presentada se han detectado comunidades del mesolitoral con algas fotófilas y esciófilas (HIC 1170 Escollos) y en el supralitoral comunidades de halófilas de sustrato rocoso con especies de saladinias (*Limonium* spp.) que corresponden al HIC 1240, afectando el extremo este de la ZEPA ES0000544 Son Real. Además, si se desarrollara esta actuación, se interferiría con el acceso a la zona natural de Son Real, que forma parte de la ruta senderista GR -222, tal y como apunta el informe del Servicio de Ordenación del Territorio de la Dirección Insular de Territorio y Paisaje del Consell de Mallorca de 30 de septiembre de 2021.

- Actuación 4.1 construcción de una nueva rampa en el Puerto de Palma Nova.

Esta actuación se propone dentro del límite del terreno de DPMT anexo al puerto y clasificado como suelo rústico general. Las comunidades bentónicas que se pueden ver directamente afectadas son fondos rocosos con algas fotófilas (HIC 1170) y *Posidonia oceánica* (HIC 1120).

El ayuntamiento de Calvià ha presentado una alegación pidiendo la supresión de esta actuación por el impacto paisajístico que supone debido a la medida desproporcionada respecto a la playa y el puerto.

2. En el apartado anterior, se ha hecho referencia al informe del Servicio de Planificación al Medio natural de la DG de Espacios Naturales y Biodiversidad, de 27 de octubre de 2021. Este informe también informaba desfavorablemente otras actuaciones del Plan. Estas son:

- Puerto de s'Estanyol. Actuaciones 5.4. Mejora de abrigo en la zona de la bocana y 5.5. Mejora de las obras de abrigo de la zona de varada. Como ya se ha expuesto anteriormente, las actuaciones de tipos 5 están destinadas a la adaptación del cambio climático y mejora de explotación de puertos existentes, para las que no hay ningún proyecto definido y se tiene que entender que el Plan solo las apunta como posibilidad. Por lo tanto, la ejecución o no de estas actuaciones, se regirá por las directrices ambientales que se incorporarán a la normativa de este Plan y se atenderá a su concreción en el Plan de Uso o en el proyecto oportuno que tendrán que contar con la preceptiva evaluación ambiental, si están sujetas. De hecho, la actuación 5.5 actualmente se está tramitando como una EIA simplificada en la CMAIB (Exp. 87a/2021). Por lo tanto, será una de las actuaciones vinculadas al dictamen del órgano ambiental (la que junto con otras que se enumerarán en esta propuesta de DAE, tendrán que recogerse en un Anexo de la normativa del Plan).

- Actuación 4.6 Recuperación ambiental de la rampa de Sa Ràpita. Esta rampa, tal y como se puede observar a las fotografías presentadas, se reparó hace unos años y se encuentra en buen estado de conservación. Por lo tanto, se considera, sin perjuicio que se tramite la desafección del DPMT, que hay que eliminar esta actuación del Plan tal y como se recoge en el informe del Servicio de Planificación.

- Portocolom: actuaciones 4.7 nueva rampa y explanada y 4.8 recuperación patrimonial de la rampa. Estas actuaciones fueron objeto de una evaluación de impacto ambiental simplificada Exp. 136a/2018, el informe de impacto ambiental de la cual, las sujetó a EIA ordinaria (Resolución del Presidente de la CMAIB de 15 de abril de 2019- BOIB n.º 65 de 14/05/2019). Consultada la base de datos de la CMAIB no hay constancia del inicio del procedimiento de la EIA ordinaria para estas actuaciones.

Por lo tanto, serán actuaciones vinculadas al dictamen del órgano ambiental (que junto con otras que se enumerarán en esta propuesta de DAE, tendrán que recogerse en un Anexo de la normativa del Plan).

3. En el mismo Anejo también tienen que aparecer las actuaciones con las condiciones y recordatorios siguientes :

- Actuación 1.4 cambio de la bocana y reordenación interior del puerto de s'Arenal (Llucmajor). Este proyecto actualmente se está tramitando en la CMAIB como una EIA ordinaria (Exp. 108A/2021), donde se concretará el pronunciamiento ambiental. En todo caso, el Plan, sin perjuicio de otros aspectos y factores ambientales, tiene que condicionar el cambio de bocana a que no afecte significativamente la dinámica



litoral de la zona con basculaciones o pérdida de sedimento de la playa adyacente y del Caló de Sant Antoni, y que la afección a la posidonia sea menor de 100m², de acuerdo con el artículo 4 del Decreto 25/2018, de 27 de julio, puesto que el ámbito de esta actuación se encuentra actualmente fuera del dominio público portuario.

- Actuación 4.2 Nueva rampa de varada en el puerto de Cala Gamba. Esta actuación afectará un litoral rocoso donde hay comunidades de algas fotófilas y esciófilas (HIC 1170 escollos). Por lo tanto, se tendrá que someter a EIA simplificada, de acuerdo con el punto 7.9 del Anexo II del Decreto Legislativo 1/2020, de 28 de agosto. Entre las alternativas a estudiar dentro del procedimiento de EIA simplificada, se tendría que valorar la reutilización de la rampa existente de Sant Joan de Deu, que se ha visto que aparece, desde el año 1984 en las fotos aéreas de la IDEIB. Como hay alegaciones contrapuestas en este sentido, esta valoración, en todo momento tendrá que tener en cuenta el aspecto socioeconómico de la barriada procurando llegar a un consenso entre Puertos IB, los vecinos de la zona y el ayuntamiento. También habrá que valorar para esta actuación, tal y como se recoge en los informes del Ayuntamiento de Palma, el uso de las rampas del propio puerto, modificándolas, para aumentar la funcionalidad o priorizar las rampas de acceso al mar de los clubes náuticos próximos para afectar lo mínimo posible los elementos naturales del litoral marítimo.

- Actuación 4.11 Ampliación de la zona de servicio y rehabilitación de la rampa Estellencs. Hay que recordar que esta actuación afecta al LIC y ZEPA ES0000540 Costa noroeste de Mallorca y a una zona de uso compatible del Paraje Natural de la Sierra de Tramontana. Por lo tanto, tendrá que someterse a EIA simplificada de acuerdo con el art. 101 del Decreto 19/2007, de 16 de marzo, por el que se aprueba el PORN de la Sierra de Tramontana (recogido en su punto 7.14 del Anexo II del Decreto Legislativo 1/2020, de 28 de agosto).

- Actuación 4.13 Construcción de una zona de aparcamiento en el ámbito de la rampa des Barcarés. Hay que condicionar esta actuación, sin perjuicio del dictamen ambiental pertinente, a que se ubique en una zona dentro del solar donde no se afecte la vegetación palustre existente.

- Actuación 1.8 Ampliación del puerto de Addaia en la lámina de agua abrigada. Esta actuación cuenta con un Acuerdo favorable con condiciones del Pleno de la CMAIB (Exps. 4149/13 y RN 74/2013)- BOIB n.º 123 de 15/08/2015. En todo caso, hay que recoger en el Plan que las actuaciones a ejecutar no podrán afectar las comunidades de plantas marinas de algueró *Cymodocea nodosa* y *Zostera noltii*, acompañadas o no, de algas autóctonas (HIC 1110 banco de arena cubiertos permanentemente por aguas poco profundas). Además la especie *Zostera noltii* está catalogada con la categoría de Vulnerable en el Catálogo nacional de Especies Amenazadas (RD 139/2011). Por este motivo no se podrá dragar donde se localicen estas comunidades.

- Actuación 1.9 Reforma integral del Puerto de Fornells Esta actuación (Fase II) cuenta con un Acuerdo favorable con condiciones del Pleno de la CMAIB (Exp 141A/2018) BOIB n.º 89, de 21/05/2020. Posteriormente la DIA de este proyecto se modificó por Acuerdo del Pleno de la CMAIB de 30/03/2022. El Plan tendría que precisar que cuando se ejecute este proyecto, en ningún caso se dragarán zonas donde haya comunidades marinas no incluidas en los Acuerdos mencionados dentro del ámbito de esta actuación.

- Actuación 4.19 Reforma de la rampa del puerto de Portinatx. Hay que condicionar esta actuación, sin perjuicio del dictamen ambiental pertinente, a que no afecte la zona de savinar existente (HIC prioritario 2250).

- Actuación 4.22 Acondicionamiento de la rampa y aparcamiento en Sa Caleta. Esta actuación se ejecutará dentro del ámbito territorial del PN de ses Salines de Ibiza y Formentera, por lo tanto, tiene que quedar condicionada al informe favorable del organismo gestor del espacio natural protegido (art. 21 de la Ley 5/2005, de 26 de mayo LECO).

Adscripciones de láminas de agua en Dominio Público Portuario incluidas en el Plan.

También, con la evaluación de este Plan se ha detectado que con el mismo, se quieren inscribir a dominio público portuario, amplias zonas de lámina de agua que actualmente no lo están. Sobre todo, en zonas donde se quieren delimitar nuevos polígonos de fondeo (Portocolom, Pollença, Sóller, Sant Antoni de Portmany, entre muchos otros) o donde, se quieren realizar actuaciones de tipo 1 y 5 (S'Arenal, Santa Ponça, Cala Rajada, entre otras) o por motivos de ordenación, gestión y vigilancia de los fondeos incontrolados actuales (Ciutadella, Cala Figuera, Porto Cristo y S'Oberta en el PN de s'Albufera de Muro).

Se trata de zonas donde se desarrollan, en mayor o menor grado de cobertura y densidad, además de comunidades de algas fotófilas y esciófilas, praderas de Posidonia oceanica.

La adscripción de estas amplias láminas de agua como nuevas zonas de servicios de Puertos o ampliación de las existentes, implica que dejaría de serles de aplicación el Decreto 25/2018, de 27 de julio, sobre la conservación de la Posidonia oceanica en las islas Baleares, de acuerdo con la disposición transitoria primera. Por lo tanto, la normativa del Plan, tiene que incorporar, que cualquier actuación que no sea de pura vigilancia, y que se quiera desarrollar sobre estas zonas y que pueda afectar el bentos marino, sin perjuicio que ya esté incluida dentro de los anexos de la legislación en materia de evaluación ambiental, se tendrá que someterse a evaluación ambiental, por afección a ecosistemas marinos (Grupo 7.9 Anexo II del Decreto Legislativo 1/2020, de 28 de agosto). Es más, cualquier uso portuario diferente de la vigilancia de la zona, se tendrá que incorporar expresamente en la planificación del puerto, previa evaluación ambiental estratégica.

Un caso especial es la adscripción de 3.091 m² a Dominio Público Portuario de la IP de s'Oberta. Respecto de esto, hace falta decir que la IP



se encuentra dentro del ámbito territorial del PN de s'Albufera de Muro, en zona de uso general y está regulada por el Decreto 7/2021, de 22 de febrero, por el que se aprueba el Plan de ordenación de los recursos naturales (PORN) de s'Albufera de Mallorca. Por lo tanto, hay que recalcar que el Plan recoja que el PORN en todo caso prevalecerá sobre la ordenación portuaria.

En cuanto al cambio climático, a pesar de que el Plan incorpora el estudio «Plan de adaptación al cambio climático de los puertos de las Islas Baleares» es necesario incorporar dentro de la normativa, que cada Plan de Gestión y/o proyecto que se desarrolle con este Plan, tendrá que analizar y proponer medidas en mitigación y adaptación al cambio climático.

En el mismo sentido es necesario que el Plan también establezca directrices para la preservación del patrimonio histórico dentro de ámbitos portuarios o zonas de influencia (yacimientos submarinos, BICs, Bienes Catalogados, elementos patrimoniales, etc.). Además, en cuanto a las marinas secas y aparcamientos u otras actuaciones que ocupen espacios libres públicos o zonas verdes en Suelos Urbanos, tendrá que prever medidas de compensación con superficies y características ambientales iguales o similares. Estas medidas se tendrán que acordar con el Ayuntamiento del municipio afectado.

En cuanto al estudio “Análisis espacial de la capacidad de carga náutica de las zonas de fondeo de las Islas Baleares” realizado por el SOCIB que se ha incluido en el Plan, hay que comentar que este estudio se puede considerar un estudio geométrico que lo que hace es colocar sobre la cala o playa estudiada, en base a su superficie, todas las embarcaciones posibles que caben mediante unos parámetros espaciales. Se trata, pues, de un trabajo que nos da resultados de la capacidad máxima del litoral de las Islas Baleares que se podría ocupar con embarcaciones, según las tres hipótesis de fondeo formuladas. Por este motivo, se debe considerar insuficiente en cuanto a los aspectos ambientales (comunidades marinas presentes -no solo hay praderas de Posidonia-, legislación ambiental aplicable, características ambientales intrínsecas de cada lugar, planes de gestión de RN 2000, PORNs, PRUGs etc.). Por lo tanto, los resultados de este estudio no se deberían tener en cuenta por el Plan a la hora de establecer y reorganizar el número de amarres o su incremento y la capacidad de esloras en los diferentes puertos deportivos u otros IPs, puesto que como era de esperar, los resultados son solo cuantitativos, pero no cualitativos, y no recogen el concepto de sostenibilidad ambiental.

Por eso, hay que añadir dentro de la normativa, que cada proyecto y actuación que se incluye en este Plan, tendrá que evaluar la capacidad de carga del ámbito de actuación donde se quiera instaurar, teniendo en cuenta los aspectos ambientales (abióticos, bióticos y socioeconómicos) intrínsecos de cada lugar.

En el expediente también figura el informe del Jefe de Departamento de Evaluaciones Ambientales de 11 de abril de 2022. Este informe propone toda una serie de cambios en el articulado del Decreto.

Por lo tanto y por todo lo anterior, se formula la DECLARACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA FAVORABLE del Plan General de Puertos IB (2018-2033) siempre y cuando se apliquen las medidas de protección ambiental incluidas dentro de la documentación presentada y el plan de vigilancia ambiental propuesto, además de los condicionantes siguientes:

1. Tal y como se ha expuesto y motivado en las consideraciones técnicas, se tienen que suprimir del Plan General de Puertos de las Islas Baleares las actuaciones siguientes:

- Puerto de Andratx: Actuación 1.1 La reordenación de la dársena sur del Puerto.
- Actuación 3.6. Creación de marina seca en la zona de aparcamiento del Puerto de Serranova (Santa Margalida).
- Actuación 4.1 construcción de una nueva rampa en el Puerto de Palma Nova.
- Actuación 4.4. Recuperación ambiental de la rampa de s'Estanyol II- IP Punta Plana (sin perjuicio que se tramite la desafección al DPMT).
- Actuación 4.5 Mejora de abrigo y explanada de la rampa de gestión directa de s'Estanyol.
- Actuación 4.6 Recuperación ambiental de la rampa de Sa Ràpita (sin perjuicio que se tramite la desafección al DPMT).
- Actuación 4.9 Ampliación de la explanada de la rampa de Cala Bona (Son Servera).

2. También como se ha expuesto y motivado en las consideraciones técnicas, se tendrán que enumerar en un anexo de la normativa del PGPIB, las actuaciones siguientes, que se incluyen en el Plan, incorporando toda una serie de condicionantes vinculantes a la hora de ejecutar o evaluar ambientalmente los diferentes proyectos. Estos son:

2.1 Las que actualmente se están tramitando en la CMAIB o que ya han estado objeto de DIA:

- Puerto de s'Estanyol. Actuación 5.5. Mejora de las obras de abrigo de la zona de varada. Actuación vinculada al dictamen del órgano ambiental.



-Portocolom: actuaciones 4.7 nueva rampa y explanada y 4.8 recuperación patrimonial de la rampa. Actuaciones vinculadas al dictamen del órgano ambiental.

- Actuación 1.4 cambio de la bocana y reordenación interior del puerto de s'Arenal (Llucmajor). Esta actuación queda condicionada de manera vinculante a que cuando se evalúe se contemple lo siguiente:

Que sin perjuicio de otros aspectos y factores ambientales, se tendrá que tener en cuenta que el cambio de bocana no afectará significativamente la dinámica litoral de la zona con basculaciones o pérdida de sedimento de la playa adyacente y del Caló de Sant Antoni, y que la afección a la posidonia sea menor de 100m², de acuerdo con el artículo 4 del Decreto 25/2018, de 27 de julio, puesto que el ámbito de esta actuación se encuentra actualmente fuera del dominio público portuario.

- Actuación 1.8 Ampliación del puerto de Addaia en la lámina de agua abrigada. Las acciones de esta actuación en ningún caso podrán afectar las comunidades de plantas marinas de algueró *Cymodocea nodosa* y *Zostera noltii*, acompañadas o no, de algas autóctonas. Por este motivo no se podrá dragar donde se localicen estas comunidades.

- Actuación 1.9 Reforma integral del Puerto de Fornells. Dentro del ámbito de esta actuación no se podrán dragar las zonas donde haya comunidades marinas, sin perjuicio de la zona de dragado delimitada en los Acuerdos de los Plenos de la CMAIB de 3/03/2020 (BOIB n.º 89, de 21/05/2020) y 30/03/2022.

2.2 Otras actuaciones:

- Actuación 4.2 Nueva rampa de varada en el puerto de Cala Gamba. Esta actuación se tendrá que someter a EIA simplificada, de acuerdo con el punto 7.9 del Anexo II del Decreto Legislativo 1/2020, de 28 de agosto. Entre las alternativas a estudiar dentro del procedimiento de EIA simplificada, se tendrá que valorar la reutilización de la rampa existente de Sant Joan de Deu, que se ha visto que aparece desde el año 1984 en las fotos aéreas de la IDEIB. Visto que hay alegaciones contrapuestas en este sentido, esta valoración, en todo momento tendrá que tener en cuenta el aspecto socioeconómico de la barriada llegando a un consenso entre Puertos IB y los vecinos de la zona. También, habrá que valorar para esta actuación, tal y como se recoge en los informes del Ayuntamiento de Palma, el uso de las rampas del propio puerto, modificándolas, para aumentar la funcionalidad o priorizar las rampas de acceso al mar de los clubes náuticos próximos para afectar el mínimo posible los elementos naturales del litoral marítimo.

- Actuación 4.11 Ampliación de la zona de servicio y rehabilitación de la rampa en Estellencs. Recordar que esta actuación tendrá que someterse a EIA simplificada de acuerdo con el art. 101 del Decreto 19/2007, de 16 de marzo, por el que se aprueba el PORN de la Serra de Tramuntana (recogido en su punto 7.14 del Anexo II del Decreto Legislativo 1/2020, de 28 de agosto).

- Actuación 4.13 Construcción de una zona de aparcamiento en el ámbito de la rampa des Barcarés. Esta actuación queda condicionada a que, sin perjuicio del dictamen ambiental pertinente, se ubique en una zona dentro del solar o no se afecte la vegetación palustre existente.

- Actuación 4.19 Reforma de la rampa del puerto de Portinatx. Esta actuación queda condicionada a que, sin perjuicio del dictamen ambiental pertinente, no se afecte la zona de sabinar existente (HIC prioritario 2250).

- Actuación 4.22 Acondicionamiento de la rampa y aparcamiento en Sa Caleta. Esta actuación queda condicionada al informe favorable del organismo gestor del PN de Ses Salines de Ibiza y Formentera (art. 21 de la Ley 5/2005, de 26 de mayo LECO).

3. Tal como se expone y se motiva en las consideraciones técnicas, a fin de dar un grado de cobertura con la preservación de la Posidonia oceanica y otras comunidades bentónicas, la normativa del Plan tiene que incorporar lo siguiente:

- Que cualquier actuación que no sea de pura vigilancia, y que se quiera desarrollar sobre estas zonas y que pueda afectar el bentos marino, sin perjuicio que ya esté incluida dentro de los anexos de la legislación en materia de evaluación ambiental, se tendrá que someter a evaluación ambiental, por afección a ecosistemas marinos (Grupo 7.9 Anexo II del Decreto Legislativo 1/2020, de 28 de agosto). Es más, cualquier uso portuario diferente de la vigilancia de la zona, se tendrá que incorporar expresamente en la planificación del puerto, previa evaluación ambiental estratégica.

4. En cuanto a la adscripción de 3.091 m² en Dominio Publico Portuario de la IP de s'Oberta dentro del PN de S'Albufera de Muro, el Plan tendrá que recoger que el PORN de s'Albufera en todo caso prevalecerá sobre la ordenación portuaria.

5. La normativa del Plan también tiene que incluir toda una serie de Directrices a cumplir para las actuaciones que incluye. Estas directrices también tendrán que figurar en un anexo de la normativa o dentro del articulado según corresponda. Así:

A) En cuanto a la afección a la Posidonia y otras plantas marinas:

- De acuerdo con el artículo 4.4 del Decreto 25/2018, de 27 de julio, sobre la conservación de la Posidonia oceanica en las Islas Baleares, no

se podrán ejecutar actuaciones fuera de dominio público portuario que afecten superficies iguales o superiores a 100 m² de posidonia.

- De acuerdo con el art. 57.1 de la Ley 42/2007, de 13 diciembre, del patrimonio natural y de la biodiversidad, no se podrán ejecutar actuaciones que afecten a las comunidades de algeró Cymodocea nodosa y Zostera noltii (acompañadas o no, del alga cloroficia Caulerpa prolifera u otras especies de algas infralitorales).

Estas especies de fanerógamas marinas están amenazadas y/o catalogadas como vulnerables en el RD 139/2011, de 4 de febrero, para el desarrollo del Listado de especies Silvestres en Régimen de Protección Especial y del Catálogo Español de Especies Amenazadas. Además sus comunidades son consideradas como Hábitat de Interés Comunitario (HIC) incluido en el Anexo I de la Directiva 42/93/CEE, de 21 de mayo «Habitats», con el código 1110 Bancos de arena cubiertos permanentemente por agua marina poco profunda.

- El Plan de Puertos tendrá que incorporar medidas para el control y erradicación de las especies de flora alóctonas invasoras, tanto terrestres como marinas, que colonicen los espacios portuarios.

- De acuerdo con la Disposición Transitoria primera del Decreto 25/2018, de 27 de julio, una vez aprobado este Plan, los Planes de Uso y Gestión de cada Puerto o IP tendrán que incluir un plan de conservación de la posidonia. Mientras tanto, para las afecciones sobre posidonia que se realicen dentro de dominio público portuario, se establecerán medidas compensatorias, que en el caso de ser económicas, se han calculado en 22,5 €/m² o la cantidad actualizada que corresponda por el Servicio de Protección de Especies de la DG de Espacios Naturales y Biodiversidad.

B) En cuanto a los polígonos y áreas de fondeo que figuran en el Plan:

- Se tendrán que proyectar para un número de puntos de fondeo que en ningún caso podrán ser superiores a la capacidad actual no ordenada de la zona y no para toda la superficie disponible.

- Se habilitarán priorizando embarcaciones de pequeñas esloras (de hasta 8 m) y limitando el tiempo de estancia por criterios medioambientales.

- Los sistemas de fondeo se tienen que situar preferentemente sobre arena y podrán ser tradicionales, cuando estas zonas arenosas sean suficientemente extensas para que el borneo de las anclas y ferretos no afecten ningún tipo de comunidad bentónica. En caso contrario tendrán que ser ecológicos.

- En la zona donde se quieran instalar, primero se tendrán que extraer del medio marino todos los “morts” ilegales, siempre y cuando su extracción, no implique un perjuicio significativo sobre las comunidades marinas donde se asientan.

- Los sistemas de vigilancia y control tendrán que buscar mecanismos para evitar nuevos fondeos fuera de los puntos de amarre habilitados dentro de las zonas delimitadas y áreas adyacentes.

C) En cuanto a las actuaciones que impliquen dragados:

Hay que incluir dentro de la normativa, como medida compensatoria, que cuando se quieran hacer operaciones de dragados por depósitos de bocanas colmatadas por los sedimentos transportados de las playas adyacentes (por ej. Sa Ràpita, Can Picafort, Colònia de Sant Jordi...), se harán análisis previos de estos sedimentos, y si no están contaminados, se volverán a verter en la zona del “nearshore” de la playa para restituir el volumen de arena extraído por los cambios con la dinámica litoral producidos por las estructuras (diques y contradiques del puerto).

D) En ningún caso, la normativa de este Plan prevalecerá sobre los Planes de Gestión aprobados de lugares incluidos dentro de RN 2000 y PORNs y PRUGs de Espacios Naturales si las actuaciones a realizar afectan estos Espacios de Relevancia Ambiental.

E) La aprobación de este Plan no vincula ni exige que cada actuación que contempla tenga que someterse a su tramitación ambiental de acuerdo con la normativa vigente de evaluación ambiental o en materia de espacios de relevancia ambiental y de prevención de riesgos.

6. Se tienen que incluir dentro de la normativa las conclusiones del informe del jefe de departamento de 11 de abril de 2022:

- Se tendría que mejorar la sistemática utilizada dado que la normativa del Plan General se presenta con un anexo del proyecto de Decreto que a la vez tiene un Anexo I con el Plan General propiamente dicho.

- En el artículo 3 sobre las actuaciones no contempladas en el Plan General, al final donde dice «En cualquier caso, todas las actuaciones tendrán que estar sometidas a la tramitación correspondiente», conviene añadir «y en especial, en la tramitación de evaluación de impacto ambiental».

- En el artículo 4 sobre los Planes de Uso y Gestión, conviene añadir que para su aprobación tendrán que pasar la correspondiente evaluación ambiental estratégica de acuerdo con los criterios establecidos en el artículo 12 del Texto refundido de la Ley de evaluación ambiental de las Islas Baleares.

Y añadir que se tendrá que cumplir la disposición transitoria primera del Decreto 25/2018, de 27 de julio, sobre la conservación de la Posidonia oceanica en las Islas Baleares, cuando en el dominio público portuario autonómico haya praderas de posidonia, en el marco que establece el artículo 13.4 de la Ley 10/2005.

- En relación al artículo 5, añadir a los principios generales a los que se tienen que ajustar las actuaciones previstas en el Plan General de Puertos, el de la economía circular y el de evaluación de la capacidad de carga como factor limitador.

- En el artículo 6 indicar que los siguientes objetivos planteados se podrán desarrollar en función del resultado del análisis de capacidad de carga: apartados c) cubrir la demanda de los navegantes; e) desarrollo de la oferta náutico-recreativa; f) cobertura de la demanda de los ciudadanos que quieren navegar; i) potenciar «charter» y embarcaciones multipropiedad y j) fomentar cliente náutico deportivo foráneo.

Sería conveniente establecer una priorización de los objetivos si el análisis de capacidad de carga los limita, por ejemplo poniendo por delante la cobertura de la demanda interna por encima de la demanda externa o priorizando la potenciación de las embarcaciones de pequeña eslora por encima de las embarcaciones de gran eslora.

- En relación con el artículo 10.4 sobre las obras no previstas, allá donde dice «urgencia» tendría que decir «emergencia». Además, se tendría que concretar cuál es el procedimiento para autorizar las obras no previstas en el Plan de Usos y Gestión.

- Las siguientes actuaciones contempladas en el artículo 17 que puedan suponer un crecimiento de la intensidad de usos actual o de presión sobre el territorio, solo se podrán desarrollar en función del resultado del análisis de la capacidad de carga: la línea de actuación 2ª 2.1 reorganización lámina de agua para ubicar nuevos atraques; 2.2 instalación campos de boyas; 2.3 fomento de las marinas secas; 2.4 construcción de aparcamientos para remolques; línea 3ª fomento del índice de actividades de las embarcaciones y línea 5ª medidas para potenciar el sector náutico. Estas actuaciones también tendrán que tener en cuenta lo que determina el Decreto 25/2018, de 27 de julio, sobre la conservación de la Posidonia oceanica en las Islas Baleares, especialmente el artículo 4 sobre el régimen de protección general, el artículo 5 sobre excepciones en el régimen de prohibiciones, el artículo 7 sobre la regulación del fondeo de embarcaciones, el artículo 8 sobre autorización ambiental de instalaciones de fondeo de bajo impacto, y específicamente la disposición transitoria primera sobre los planes de usos y gestión.

Recordar que algunas de estas actuaciones están recogidas en los anexos del texto refundido de la Ley de evaluación ambiental de las Islas Baleares y, por lo tanto, se tienen que sujetar a evaluación de impacto ambiental.

En relación al Plan de gestión del material de dragado, previsto en la línea de actuación 2, este tendrá que contemplar: un análisis previo del material a extraer para determinar la diversa tipología físico-química; de acuerdo con los resultados del análisis previo se tendrá que concretar como se gestionarán los dragados según la tipología del material extraído; y finalmente, tendrá que haber una previsión de puntos de vertido que tendrán que cumplir con la normativa vigente en materia de residuos.

Hay que recordar que este Plan de gestión del material de dragado tendrá que pasar la correspondiente evaluación ambiental estratégica y cada proyecto de dragado se tendrá que someter a la correspondiente evaluación de impacto ambiental.

7. A causa de la emergencia climática que viviremos en las próximas décadas, el PGPIB (2018-2033) tiene que incluir dentro de la normativa, que cada Plan de Uso y Gestión o proyecto que se desarrolle con este Plan, tendrá que analizar y proponer medidas en la mitigación y la adaptación al cambio climático.

El Plan General de Puertos tiene que incluir dentro de su objetivo de adaptación y mitigación del cambio climático la reducción de emisiones, la reducción de consumo de energía primaria y la penetración de renovables, tal y como establece para 2030 y 2050 la Ley 10/2019, de cambio climático y transición energética.

8. En el mismo sentido, directrices para la preservación del patrimonio histórico dentro de ámbitos portuarios o zonas de influencia (yacimientos submarinos, BICs, Bienes Catalogados, elementos patrimoniales, etc.).

9. En cuanto a las marinas secas y aparcamientos u otras actuaciones que ocupen espacios libres públicos o zonas verdes en Suelos Urbanos, el Plan tiene que prever medidas de compensación con superficies y características ambientales iguales o similares a las afectadas. Estas medidas se tendrán que acordar con el Ayuntamiento del municipio donde se ejecute la actuación.

10. Cómo se ha expuesto y motivado en las consideraciones técnicas, el estudio de capacidad de carga realizado por el SOCIB, que se ha incluido en el Plan, no ha tenido en cuenta los aspectos ambientales, por eso, hay que añadir dentro de la normativa, que cada plan de uso y gestión, proyecto y actuación que suponga incremento de oferta que se incluye en este Plan o se derivará del mismo, tendrá que evaluar la capacidad de carga del ámbito de actuación donde se quiera instaurar, teniendo en cuenta los aspectos ambientales (abióticos, bióticos y socioeconómicos) intrínsecos de cada lugar.

11. El Plan tendrá que recoger como directrices a desarrollar en los diferentes Planes de Uso y Gestión que se tienen que redactar para cada puerto o IP, los condicionantes de los diferentes informes sectoriales enviados en materia de residuos, agua y depuración, energía, cambio climático, atmósfera, movilidad, planificación y ordenación territorial, contaminación acústica y lumínica, patrimonio, espacios de relevancia ambiental y biodiversidad.



En el supuesto de que el Plan de Uso y Gestión de un puerto pueda comportar un incremento de la demanda de agua, la evaluación ambiental estratégica tendrá que acreditar la existencia de recursos hídricos suficientes para hacer frente a este incremento.

12. El cumplimiento de los condicionantes de esta propuesta de DAE, implicará un cambio en la oferta de plazas prevista dentro del horizonte que establece el Plan (2033). Por lo tanto, esta oferta se tendrá que volver a recalcular.

Se recuerda que de acuerdo con el artículo 24.3 del Decreto 3/2022, de 28 de febrero, por el que se regula el régimen jurídico y funcionamiento de la Comisión de Medio Ambiente de las Islas Baleares y se desarrolla el procedimiento de evaluación ambiental, para que la CMAIB pueda llevar a cabo el seguimiento y hacer las comprobaciones necesarias, el órgano sustantivo enviará a la CMAIB el informe de seguimiento sobre el cumplimiento de la declaración ambiental estratégica previsto en el artículo 51 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental. De acuerdo con el artículo 51 mencionado, el informe de seguimiento incluirá un listado de comprobación de las medidas previstas en el programa de vigilancia ambiental.

Así mismo se recuerda que de acuerdo con el artículo 3.3 de la Ley 41/2010, de 29 de diciembre, de protección del medio marino, la autorización de los proyectos de desarrollo del Plan que supongan la ejecución de obras o instalaciones en las aguas marinas, lecho o subsuelo, o la colocación o depósito de materias sobre el fondo marino, así como los vertidos, tendrán que contar con informe favorable del Ministerio de Transición Ecológica y el Reto Demográfico respecto a la compatibilidad de la actividad o vertido con la estrategia marina correspondiente de acuerdo con los criterios establecidos reglamentariamente.

Esta DIA se emite sin perjuicio de las competencias en residuos, movilidad, patrimonio, urbanísticas, de gestión o territoriales de las administraciones competentes y de las autorizaciones o informes necesarios.

(Firmado electrónicamente: 5 de julio de 2022)

El presidente de la CMAIB
Antoni Alorda Vilarrubias

