



G CONSELLERIA
O MEDI AMBIENT,
I AGRICULTURA
B I PESCA
/ COMISSIÓ
MEDI AMBIENT
ILLES BALEARS

Exp: CMAIB 212A/2017 AIA
Document: informe tècnic
Emissor: CMAIB/CGL
Sol·licitant: PORTS IB
Promotor: CLUB NÀUTIC S'ARENAL

Informe de document d'abast del document ambiental inicial del projecte de canvi de bocana, redistribució i ampliació d'amarraments i integració a l'entorn del Club Nàutic S'Arenal en el TM de Lluçmajor

Antecedents

1. En data 12/12/17 va tenir entrada ofici de Ports de les Illes Balears del document ambiental inicial per tal de determinar l'amplitud, abast i nivell de detall de l'EIA. En data 4/6/18 es rep la taxa pagada
2. En data 02/02/18 se sol·licita consulta a les administracions afectades i el 09/11/18 se sol·licita també a la DG de Canvi Climàtic i al Imedea

Objecte

L'objecte del projecte és realitzar un canvi d'orientació de la bocana, una redistribució i modificació d'eslores d'amarraments, ampliació de la superfície, construcció de dues noves explanades, modificació de la longitud de pantallans, reubicació de l'escar o «varadero», construccions d'edificis, i ampliació d'un tram del passeig de vianants de la platja, etc.

Tramitació

L'actuació proposta s'inclou a l'Annex I , grup 7.5 "*Projectes d'infraestructures. Ports comercials, pesquers o esportius, o la seva ampliació quan augmenti la superfície de la làmina d'aigua ocupada*" de la Llei 12/2016 raó per la qual està sotmès a la tramitació ordinària d'AIA.

Tal com estableix l'art. 34 de la Llei 21/2013 de 9 de desembre d'avaluació ambiental, amb anterioritat a l'inici del procediment d'avaluació d'impacte ambiental ordinària, el promotor ha sol·licitat a l'òrgan ambiental que elabori un document d'abast de l'estudi d'impacte ambiental a partir del "document inicial del projecte" que han presentat.

Per tant en aquest informe es presenta el document d'abast que ha de tenir l'estudi d'impacte ambiental. A més, l'òrgan ambiental ha consultat a les Administracions Públiques afectades i a les persones interessades, que han de pronunciar-se en el termini màxim de 30 dies hàbils des de la recepció de la documentació. La CMAIB ha consultat a les següents administracions afectades:

1. Departament tècnic de coordinació i gestió de l'aigua de la DG de Recursos Hídrics
2. Servei Costes de la DG d'Ordenació del Territori
3. Demarcació de Costes
4. Àrea de Medi Ambient, Infraestructures i coordinació de l'Ajuntament de Palma
5. Ajuntament de Lluçmajor
6. ABAQUA
7. Servei de Recursos Marins de la DG de Pesca i Medi Marí
8. Servei de Planificació de la DG d'Espais Naturals i Biodiversitat

Posteriorment, el 13/11/18 s'ha demanat informe al Servei de Canvi Climàtic i Atmosfera. A més, atesa la importància de la platja de Palma, tant des del punt de vista turístic, com social i mediambiental, i vist el risc que comporta l'actuació, s'ha cregut necessari demanar la opinió tècnica d'una institució d'investigació. Degut a la qualitat dels estudis de camp i gabinet, l'àmplia experiència i el volum de publicacions realitzats sobre la dinàmica litoral d'aquesta zona, es creu que l'IMEDEA (Institut Mediterrani d'Estudis Avançats) és la institució més adient per avaluar si la solució proposada és o no viable. Per aquesta raó s'ha demanat un informe tècnic sobre el grau d'ajust de l'Estudi de dinàmica proposat i de la viabilitat del projecte, a curt i llarg termini.

En data 27/02/18 informa Abaquia, que indica que no pot informar atès que no es fa referència, entre d'altres, a la distància entre el punt d'abocament de l'emissari submarí i les noves infraestructures, que ha de ser com a mínim de 500 m.

En data 05/03/18 es rep informe del Servei de Recursos Marins en el qual es demana que s'inclogui una sèrie de punts.

En data 16/03/18 es rep informe de l'ajuntament de Palma en el qual indica que no pot informar favorablement perquè no soluciona els problemes actuals de la Platja de Palma. A més indica tota una sèrie de punts que s'haurien de incloure.

En data 23/03/18 es rep informe de l'ajuntament de Lluçmajor en el qual es demana que s'inclogui una sèrie de punts.

En data 04/06/18 informa el Servei de Planificació de la DG d'Espais Naturals i Biodiversitat en el que el Director General d'Espais Naturals i Biodiversitat dicta resolució i certifica que el projecte no pot afectar de forma apreciable als espais de XN 2000 sempre que es compleixin una sèrie de condicions.

S'haurà de demanar també, durant la IP, al Servei de Protecció d'Espècies i al Consell de Mallorca.

S'adjunten els informes rebuts.

Una vegada rebuts els restants informes seran enviats a l'òrgan substantiu i al promotor perquè els tinguin en consideració a l'hora d'elaborar l'Estudi d'Impacte Ambiental.

Anàlisi del document ambiental

Segons l'art. 34.2 de la Llei 21/2013 d'avaluació ambiental el document inicial del projecte ha de contenir, com mínim, la següent informació:

La definició, característiques i ubicació del projecte

Es presenta la definició i ubicació del projecte. El document indica que els problemes d'aterrament són deguts a l'ampliació de la platja que es va fer al 1989-90, però no es així. La causa de la entrada de sorra i necessitat de dragatges periòdics és la pròpia construcció del port i la orientació de la bocana amb el punt de difracció del contradic, tal com el propi estudi de dinàmica marina indica: es pot observar a les fotografies aèries que l'acumulació produïda al contradic i el retrocés de la costa va ser provocat per la construcció/ampliació del port, cosa que en aquell moment no es va preveure i que ha tingut repercussions sobre la platja i la línia de costa. De fet l'ajuntament de Palma indica que periòdicament ha de realitzar moviments de sorra. Amb tot, la necessitat de dragatges periòdics de la bocana és un problema que va crear el propi port i que pateixen, en major o menor mesura, tots els ports.

Per altre banda, el projecte no indica la quantitat de sorra que draguen, la periodicitat i la zona d'abocament d'aquests dragatges, raó per la qual es troba poc justificat la necessitat d'un canvi de bocana.

El document ambiental indica que «aprofitant el projecte de remodelació del port, es pretén realitzar una redistribució dels amarraments» que preveu canvi a eslores més grans ateses les noves exigències de la flota. Aprofitant més l'espai es redueix el número d'amarraments perquè es fan més grans i s'augmenta la superfície de 24.723 a 28.132 m².

Amb tot, es preveu realitzar un canvi de bocana, reordenar amarraments i millorar instal·lacions, per tant el que s'ha de valorar a l'EIA és si aquesta modificació, sobretot el canvi de bocana que és el que generarà més impactes, és justificable des del punt de vista mediambiental. Això és, si els impactes generats per aquestes modificacions (ocupació de sòl, destrucció de espècies, canvi de patró de dinàmica costanera, etc) no provoca efectes significatius sobre el medi ambient, i si aquests es poden assumir, tenint en compte els antecedents del port, la importància ambiental, social i turística i de la zona i l'interès públic del projecte.

Les principals alternatives que es considerin i una anàlisi dels potencials impactes de cada una d'elles

En general es troba que la exposició i la anàlisi de les alternatives es un mica desordenada i confosa. El projecte presenta una descripció de l'alternativa seleccionada abans de realitzar l'estudi d'alternatives i sembla que ja la proposició d'alternatives sigui un apartat més, no un element seriós de decisió de l'alternativa ambientalment més viable. A la descripció de l'alternativa a més, s'inclou tot tipus d'informació, incloent un apartat de prevenció, correcció i compensació ambiental, el sistema complet de gestió ambiental, que per cert, caducava al gener del 2018, i el Pla d'autoprotecció del CN. Es presenta l'anàlisi de les accions del projecte i els possibles efectes, i caracterització d'aquests de nou abans de proposar i analitzar les altres alternatives. En la caracterització, abans de la valoració, ja se valoren els impactes i s'indica si són o no significatius, cosa que també no és gaire coherent.

Després es presenta un estudi d'alternatives en el que s'indiquen uns condicionants a partir dels qual proposen les alternatives.

En primer lloc, tant a l'emplaçament com a la ubicació de la bocana, l'estudi indica que la ubicació actual genera importants problemes d'aterrament i és la única justificació del projecte. Per poder argumentar aquest fet s'hauria de justificar i indicar amb dades que significa «importants problemes d'aterraments», comparant inclús amb altres ports propers.

En relació a la dinàmica litoral, l'estudi indica que es cercarà l'alternativa que tingui una menor o mínima afecció sobre la dinàmica litoral i sobre la platja. També s'indica que consideren inviable qualsevol alternativa que impliqui afecció a l'espai protegit.

A l'apartat "plantejament de les alternatives tècnicament viables" el document presenta alternatives en relació a la dimensió de la remodelació (on s'inclou l'alternativa del 2014), en funció de la direcció o en funció del disseny, però en cap moment analitza la seva viabilitat.

En relació a l'alternativa del projecte presentat al 2014, ja es va veure que no era ni ambientalment ni socialment viable. Arran de l'informe de deficiències de la CMAIB es va realitzar un nou i complet estudi de dinàmica litoral que va detectar que el projecte presentat feia desaparèixer la platja, raó per la qual es va proposar una modificació del projecte que incloïa, com a mesura compensatòria de l'ampliació del port, la creació d'una nova platja.

Al respecte d'això, es troba molt poc encertada la frase que s'indica als antecedents *"la situació socio-política no es favorable als projectes d'ampliació de les instal·lacions nàutiques raó per la qual s'han adaptat a les necessitats del CN a un nou projecte de menor dimensió i que no suposi els efectes sobre la dinàmica litoral"*.

Sembla que s'estigui indicant que hi haurien altres situacions polítiques que sí permetrien que un projecte afectés la dinàmica litoral i la platja, cosa que es troba que no és certa. De fet, la situació política en la qual s'emmarcava el projecte del 2014 era molt diferent a l'actual. No es tracta tant de les dimensions del projecte, que també, sinó de l'equilibri entre la necessitat del projecte i les afeccions al medi ambient. Amb tot, es troba que no es pot presentar el projecte de 2014 com una alternativa a aquest projecte. S'hauran de treure les referències que constantment fa l'estudi a l'alternativa del projecte del 2014.

De forma general es troba que no s'ha fet un vertader estudi multicriteri de les alternatives. Simplement s'han exposat les alternatives, indicant breument les seves característiques o impactes. Tal com s'estableix a l'article 2 e) de ANNEX VI Estudi d'impacte ambiental i criteris tècnics s'ha de realitzar un examen multicriteri de les diferents alternatives que resultin ambientalment més adequades, inclosa l'alternativa zero, o de no actuació, i que siguin tècnicament viables, i una justificació de la solució proposada que ha de tenir en compte diversos criteris, econòmic, funcional, entre els quals hi ha l'ambiental. La selecció de la millor alternativa ha d'estar suportada per una anàlisi global multicriteri on es tinguin en compte no només aspectes econòmics sinó també els de caràcter social i ambiental.

En relació a l'alternativa 0, el document torna a parlar dels greus aterraments de la bocana, derivats de l'ampliació de la platja realitzada fa anys. Això es troba que no és cert. Tal com estableix l'estudi de dinàmica, la construcció i ampliació del port amb la implantació del punt de difracció, va ser qui va propiciar l'acumulació de sorra al contradic i l'entrada en circulació de la sorra i la deposició de la sorra davant la bocana. Per altre banda no s'indica ni la quantitat ni els m³ dragats al port, ni tampoc on s'aboca el sediment dragat. Es pressuposa que els abocaments dels dragatges s'han realitzat a la zona del dic exterior, cosa que s'haurà de confirmar, per treure'ls fora la cèl·lula de circulació i que no torni a entrar a la bocana. Fa tants anys d'aquesta ampliació de la platja que el sediment ja s'hauria "exhaurit" pels constants dragatges que, segons el document, es realitzen.

Fer servir com a única justificació la necessitat de fer dragatges constants sense demostrar-ho i descartar l'alternativa 0, es troba que no és correcte.

En relació als amarraments, la taula de la pàgina 274 no és molt clara, sembla que s'augmenti amb 61 el número d'amarraments, però el document indica que el projecte no modifica de forma apreciable el número d'embarcacions. Sembla que existeix disminució de places perquè es transformen en amarraments de major eslora per adaptar-se a les noves dimensions de les embarcacions. El terme "apreciable" és molt subjectiu. S'hauria de presentar una comparativa entre tipologies d'amarraments i eslores de les embarcacions a l'actualitat i després del projecte.

El projecte, a banda de resoldre el problema dels aterraments, respon a altres objectius com el de reorganitzar els espais i els amarrament i reformar o millorar les instal·lacions. Com s'ha comentat abans l'EIA el que ha de respondre és si els impactes generats per aquestes modificacions (ocupació de sòl, destrucció de espècies, canvi de patró de dinàmica costanera, etc) no provoca efectes significatius sobre el medi ambient, i si aquests es poden assumir, tenint en compte els antecedents del port, la importància ambiental, social i turística i de la zona i l'interès públic del projecte.

Un diagnòstic territorial i del medi ambient afectat pel projecte

Es presenta un inventari ambiental general (clima, geologia, hidrologia, etc) que inclou un resum de 13 pàgines del informe realitzat per l'empresa GPO (onatge, corrents i dinàmica litoral) que s'inclou complert al final del document.

Es presenta unes mínimes analítiques de l'aigua de l'any 2012. A banda que l'anàlisi és ínfim i 3 de les 4 estacions estan fora del port, les analítiques es troben desfasades, raó per la qual s'han de repetir, amb els paràmetres que estableix la llei i ubicant les estacions a zones representatives, a prop de l'abocament de l'aigua provinent de l'escar o zones on pugui haver més contaminació. Per establir una bona gestió de les aigües portuàries, es recomana encaridament la lectura i aplicació de la ROM 5.1 Qualitat de les aigües portuàries, que es planteja com un instrument de gestió per a compatibilitzar l'activitat portuària amb la qualitat dels sistemes aquàtics afectats per aquesta activitat, amb l'objectiu últim de desenvolupar un sistema intern d'avaluació de la qualitat, adequat a les peculiaritats dels sistemes portuaris, disposar d'informació pròpia sobre els riscos i els impactes ambientals en les aigües portuàries i contribuir a la sostenibilitat de les activitats dutes a terme en les zones portuàries.

Després es presenta un "estudi bionòmic del medi marí" en el què, tot i que diuen que van haver dues campanyes, només aporten una descripció molt general del bentos, fotos i un plànol de biocenosis de 2012. A més, no es descriu on realitzen els abocaments dels dragatges de manteniment, però es pressuposa que és a la zona del dic exterior, raó per la qual es pot haver canviat les comunitats o batimetria. Es troba que s'hauria de fer una cartografia nova de, almenys, la zona de dragatge i de tota la nova zona que ocuparà el port. Es presenten les superfícies afectades per les obres i un percentatge que s'ha calculat en relació al total de la superfície que ocupen. En concret s'afecten 4.800 m² de *Cymodocea*, 900 m² de comunitats de algues fotòfiles, 3.800 m² de Pradera de Posidònia, entre d'altres.

La *Posidonia oceanica* és considerada hàbitat prioritari (1120 - Posidonion oceanicae) segons la Directiva 92/43/CEE del Consell, de 21 de maig de 1992, relativa a la conservació dels hàbitats naturals i de la fauna i flora silvestres (l'anomenada Directiva Hàbitats).

D'acord amb el que preveu l'article 57.1, apartat a, de la Llei 42/2007, de 13 de desembre, del patrimoni natural i de la biodiversitat, la inclusió de la *Posidonia oceanica* com a hàbitat d'interès prioritari inclòs en la Llista d'espècies silvestres en règim de protecció especial implica les prohibicions genèriques de les activitats de recollir, tallar, mutilar, arrencar o destruir intencionadament la planta.

El document valora l'impacte sobre aquestes comunitats com moderada i compatible després de l'aplicació de mesures relacionades amb la dispersió de fins. Es troba que aquest impacte està infravalorat, atesa la importància d'aquestes comunitats i la entitat de les obres, sobretot en la demolició i construcció de la bocana, dics, etc. L'afecció és per destrucció directa per ocupació de les infraestructura i per la terbolesa i enterrament a les comunitats properes durant les obres, com es pot veure a la fotografia. Aquesta afecció dependrà de molts factors, com la estació de realització de les obres, la duració d'aquestes, etc. i es considera que s'hauria de considerar que s'afecten en un radi de 40-50 m. Es recomana realitzar una anàlisi més profunda per valorar correctament aquest impacte.

Atesa la naturalesa dels fons i la existència i importància de les comunitats es troba necessari, tal com proposa el document, durant les operacions de construcció i demolició el nucli actiu de l'obra estigui envoltat per cortines antiterbolesa per controlar la dispersió de fins. Al projecte, on s'haurà d'explicar les fases de demolició i construcció, s'haurà d'indicar com i en quines fases es preveu utilitzar les cortines, a més de les seves dimensions. La cortina haurà d'estar valorada al pressupost.

Segons l'Ideib les comunitats que es troben a la zona són:



Capes carregades

- Habitats, Posidònia (LIFE)
- Posidònia LIC (LIFE)
- 
- Habitats (2005)
- Bionima LIC (LIFE)



Per altre banda, el document inicial no fa referència al Decret 25/2018 sobre la conservació de la Posidònia, per tant, en l'elaboració de l'Estudi d'Impacte Ambiental cal tenir en compte el Decret 25/2018 sobre la conservació de la *Posidonia oceanica*.

A la disposició transitòria primera del Decret, Ports de competència autonòmica, s'indica que quan en el domini públic portuari autonòmic hi hagi praderies de posidònia, l'administració portuària, en el marc que estableix l'article 13.4 de la Llei 10/2005, ha d'incorporar en els propis plans d'ús i gestió, en el termini de dos anys, un pla de conservació de la posidònia o bé mesures de compensació. Per tant, s'haurà d'elaborar un pla de conservació de la posidònia a l'àmbit portuari o bé una proposta de mesures de compensació d'acord amb el que preveu el Decret 25/2018.

En relació a la *Pinna Nobilis*, atès el grau de protecció i que es va veure un exemplar a prop de l'escullera, s'haurà de realitzar una revisió de tota la zona per constatar la seva presència en l'actualitat.

En relació als sediments, es presenten unes analítiques del 2014 d'una zona del port i no s'analitzen els resultats mínimament. S'ha d'anar a l'annex per poder constatar que són de categoria A. També es presenten, a l'estudi de Dinàmica marina, analítiques de la zona de la platja. S'hauran de repetir les analítiques al Port, sobretot de la zona de dragatges com es veurà més endavant i realitzar-les en estacions representatives.

En relació a la vegetació terrestre el document indica que la prolongació prevista del passeig per vianants afecta a palmeres, però no s'indica quantes ni en què s'afectaran, si es tallaran o es deixaran etc.

En relació al Estudi de Clima i Dinàmica costanera s'aporta un estudi a curt termini que conclou que en les proximitats del port, immediatament al nord d'aquest, es pot concloure que no hi ha tendència al canvi i la forma en planta de la platja és estable. Presenta tan sols presenta una zona localitzada d'**erosió i sedimentació** davant de la bocana del port. No es parla només de sedimentació i no s'indiquen quantitats de sediments, només es pot intuir per les figures que les taxes d'erosió sedimentació van des de 0,0030 a 0,0045 m segons la llegenda.

No queda clar quines quantitats de sediment es pot arribar a acumular ni cada quan. El projecte tampoc aporta un historial de periodicitat ni metres cúbics de dragatges ni on la aboquen, raó per la qual la justificació de la necessitat del canvi de bocana i redistribució d'amarraments per la quantitat d'acumulació periòdica que han d'enretirar de la bocana no queda clar.

S'aporta una anàlisi de l'evolució de la línia de costa que s'ha fet amb fotografies aèries, que el propi estudi indica que poden tenir errors de 10 m. Es recorda que el SOCIB (Balearic Islands Coastal Observing and Forecasting System) té dades de la platja de palma que es podrien fer servir per a analitzar millor el perfil i la planta de la platja i les seves variacions. L'estudi conclou que:

- La construcció del port va fer que prop del contradic s'acumulés sediment, provocant un gran augment de l'ample de la platja en aquesta zona. Més al nord es va produir un lleuger retrocés de la línia de costa.

- No s'aprecien variacions majors als 20 m
- No es detecta una tendència clara d'acreció o erosió en cap tram. Les variacions observades es poden considerar naturals en una platja en equilibri.

Les conclusions del estudi no concorden molt amb el que indica l'ajuntament de palma en el seu informe, que són necessàries regeneracions o rebliments periòdics de la platja per redistribuir la sorra que s'acumula en unes zones. S'haurien d'aclarir aquestes diferències.

S'aporta també un estudi a llarg termini de la planta i analitzen diferents configuracions del contradic per saber quina és el disseny que, segons els seus càlculs no provocaran basculació de la platja. S'indica el càlcul del perfil d'equilibri, però no expliquen per a que ho fan i si té algun canvi o repercussió.

Tot i que l'estudi indica que no s'afectarà a la línia de costa s'hauria d'assegurar que sí passés seria el port el que es fes càrrec de totes les despeses generades per l'aplicació de mesures de restitució de la platja.

En relació a les accions del projecte, es presenta la identificació d'una sèrie d'accions que anomena primàries, secundàries i els possibles efectes d'aquests.

La redacció no és molt clara però sembla que les accions primàries serien les activitats i les secundàries els diferents impactes. Les accions són molt generals (ocupació del espai, remodelació dels serveis tècnics, millora d'accés, etc) i algunes vagues i poc definides (costos d'explotació, activitats externes relacionades amb l'explotació, activitats econòmiques afectades, variacions en els fluxos i estructura de la població) i d'altres que cataloga de "modificació no significativa". Les ocupacions marines i terrestres estarien dintre de cadascuna de les accions previstes en les fase d'execució de els obres.

Es tracta de descriure, no valorar, i de definir les accions del projecte que produeixen impactes en cadascuna de les fases d'obra i de manteniment, incloent el desmantellament. En fase d'obra: execució de cadascuna de les instal·lacions previstes (dic, instal·lacions o edificis nous, dragatges) indicant els impactes previstos (pols, renou, ocupació terrestre i marina, etc). En fase de manteniment (augment de utilització de recursos, generació de residus perillosos i no perillosos, etc).

En una de les accions diu textualment: "ampliació del moll d'accés: Ocupació de la platja, zona d'acreció posterior a la ampliació artificial." No s'entén que vol dir.

Després es presenta la caracterització de les accions, on les accions no estan en el mateix ordre anterior (venen per medi afectat), algunes no tenen exactament el mateix títol o en la taula anterior no estava, apareixen accions valorades (sense increment de la pressió, sense modificació dels índexs de..), es barregen amb impactes d'una acció (emissions de partícules per neteja de fins). Idò, es troba que no es realitza una caracterització coherent ni completa.

Més endavant en l'apartat d'identificació i valoració dels impactes no es fa referència directa o s'utilitza els mateixos termes que el que s'ha exposat amb anterioritat, com i no tingués a veure. De fet el títol de l'apartat indica identificació, quan en teoria ja s'havia exposat.

En aquest apartat s'informa dels atributs establerts per a caracteritzar els efectes i després s'exposa, en base a una descripció qualitativa, la definició de l'impacte com compatible, moderat, sever o crític. Per a cada impacte, en fase d'obres i en fase d'explotació, es presenta un "*juicio del impacto*", millores ambientals, el "*juicio del impacto mejorado*" i la importància, que varia de +-0/5, però no indica com es calcula ni els rangs. S'haurà d'explicar millor com s'ha fet la valoració.

No s'ha realitzar una anàlisi completa atès que es farà posteriorment, però sobta molt el fet de que tots els impactes es valoren com a moderats o compatibles, tenint en compte la magnitud de les obres.

No s'està d'acord amb valorar com "compatible" l'impacte de la pols en fase de construcció i sense aplicar mesures. Es recorda que les obres previstes, amb demolicions incloses, no són trivials i que es tracta d'obres d'execució que produeixen pols, renous, ect. Amb una platja i zones de vianants properes de molta afluència turística.

En relació als fums, les emissions de contaminants atmosfèriques etc, durant les obres, l'impacte no serà nul, sobretot sense aplicar mesures com control i revisions de la maquinària que hi treballa.

En relació al canvi climàtic, l'escalfament del planeta a causa de l'augment de les concentracions de gasos d'efecte hivernacle, està generant canvis en la freqüència i intensitat de les inundacions costaneres i altres fenòmens meteorològics extrems. L'augment del nivell mitjà del mar i el increment de la intensitat dels temporals com a conseqüència del canvi climàtic provoquen danys en les infraestructures portuàries i alteracions en l'operativitat del mateix.

Es troba que els efectes sobre la població es troben sobrevalorats i no es parla de la oposició social, que va ser prou forta a l'anterior projecte. A més la població beneficiària del projecte és molt concreta.

Els ports són infraestructures especialment sensibles a causa de la seva localització a la costa i a la seva llarga vida útil, i els impactes potencials a causa del canvi climàtic repercutiran negativament en l'operativitat del port. No es comenta si s'ha tingut en compte aquest fet durant el disseny de les alternatives.

En relació als impactes sobre el canvi climàtic que pot generar el projecte en termes d'augment de les fonts d'escalfament del planeta durant les obres (execució de les infraestructures) i durant l'explotació (més vaixells amb més potència, més trànsit, més residus), s'indica que no hi ha cap tipus d'impacte, i no s'està d'acord amb aquesta afirmació. Per aquesta raó s'ha demanat informe al Servei de Canvi Climàtic.

En relació als dragatges, el document indica que al anteport? existeix una zona en la que l'aterrament produït per les sorres de la platja ha disminuït el calat fins a límits que impossibiliten la seva transformació en amarraments. No s'entén de quina transformació es tracta però s'haurien de presentar potències.

Normalment per determinar la qualitat física de la zona d'extracció s'han de realitzar vibrocorsers mitjançant els quals es pot analitzar la potència exacta de la zona, establir les diferents unitats, granulometria, tipologia (compactat, solt.) i volum disponible. En funció d'això analitzar i establir el seu origen, ubicació exacta, profunditat i volum existent i per definir la ubicació i profunditat del polígon de dragatge. Les analítiques presentades són del 2014 i, si es superposa amb el plànol de dragat presentat, la ubicació de les analítiques sembla estar fora del nou polígon de dragat, raó per la qual es creu necessari tornar a fer analítiques, realitzant sobretot a les zones que poden estar més contaminades com la zona propera a l'escar.

Després s'ha de concretar quina serà la gestió dels dragatges en funció de la seva naturalesa i contaminació (abocament autoritzat a terra o a la mar, reutilització per les obres, etc) i analitzar i valorar el seu impacte, sobretot si es presenten sediments contaminats. Es defineixen varies possibilitats però el document no concreta cap.

En el cas que ens ocupa, els principals impactes que pot ocasionar el dragatge o l'abocament son fruit principalment de la resuspensió de sediments amb diferents graus de contaminació i de l'enterrament i posada a disposició de la cadena tròfica de material contaminat.

Les fonts de contaminació d'aquests tipus de ports són, principalment, el manteniment de les embarcacions que es realitzen a les esplanades de varada o escars, l'abocament d'aigües residuals o d'altre tipus, les sentines i els abocaments fortuïts de combustible des de la benzinera i els residus sòlids que s'aboquen a les aigües portuàries.

S'haurà d'informar si existeixen al Port fonts de contaminació del sistema de sanejament o d'abocaments no controlats, del sistema de clavegueram, col·lector o altre contaminació difusa o canonades com la que va per la escullera del dic de recer des de la bocana fins a la cantonada d'aquest. Això afecta als sediments i pot provocar que, si estiguessin contaminats, es produeixin impactes durant els dragatges.

En relació a la benzinera s'haurà d'informar si les instal·lacions estan en perfectes condicions, tenen pla d'emergència i si existeixen mesures per evitar els abocaments de fuel durant el repostatge de les embarcacions.

A l'escar o «varadero» es generen el gruix de residus perillosos d'un port: olis usats, filtres bruts, envasos i absorbents contaminats, bateries, aerosols, plàstics, residus de rascat, pintures, antifouling (amb biocides i metalls pesants).

De fet, quan es fan estudis previs de sediments per ampliacions o dragatge dels ports es habitual trobar sediments contaminats al voltant d'aquestes zones.

Entre els contaminants orgànics més perillosos per l'ecosistema estan els biocides, utilitzats com a principi actiu a les pintures anti-incrustants que es fan servir per a protegir les embarcacions dels organismes que formen comunitats incrustants (fouling).

A inicis de la dècada dels 60 es va començar a utilitzar unes pintures basades en compostos orgànics d'estany com TBT (Tributilestany) o TPT (Trifenilestany) que varen tenir molt d'èxit perquè tenien una durabilitat àmpliament superior a les anteriors. Posteriorment, als anys 80 van sorgir problemes ambientals relacionats amb la seva toxicitat, fet que va portar a la «International Maritime Organization» a proposar la seva prohibició mundial al 2003, que entrar en vigència a partir de desembre de 2008. Els residus precipiten directament a les aigües del Port o son arrossegats per l'aigua de neteges o de pluja, sedimenten al fons marí i s'incorporen a diferents organismes marins: es bioacumulen i biomagnifiquen: des dels invertebrats pugen per la cadena tròfica, arribant a acumular-se en peixos, aus i homes.

A més, durant les neteges amb aigua a pressió dels cascots de les embarcacions, que es fan previ al manteniment i pintura, l'aigua surt a pressió i arrossega pintura, antifouling i tot tipus de material contaminant que va a parar a la superfície d'esplanada, on es recollida pel sistema de reixes i canaletes que la condueixen als decantadors abans d'abocar-la a les aigües interiors del Port. Aquest abocament necessita autorització del Servei de Costes i Litoral. La tramitació dels expedients d'abocament des de terra al mar, s'ajusta al que estableix l'article 156 del RD 876/2014, de 10 d'octubre, pel qual s'aprova el Reglament General de Costes i preveuen una sèrie de controls ambientals de l'efluent i del medi receptor (aigües i sediment) i un control estructural del funcionament de les canaletes, separadors de sòlids i hidrocarburs, decantadors, etc. S'ha de redactar un projecte que ha d'incloure tot una sèrie d'informació, realitzar un estudi inicial de la qualitat de les aigües del port i un pla de vigilància i control on s'indica les analítiques a realitzar.

Es considera molt important que el Port disposi de l'autorització del Servei de Costes i Litoral, ja que, a banda de ser obligatori, és una manera de justificar que es realitza una mínima gestió ambiental del Port. S'haurà d'indicar si tenen autorització d'abocament de les aigües de l'escar atorgat pel Servei de Costes i Litoral. Informar del punt d'abocament de les aigües de l'escar. Indicar on s'aboquen les aigües de l'escar o zona de neteja i manteniment de vaixells i si hi ha un tractament de l'aigua, previ a l'abocament.

Durant les operacions de dragatge el nucli actiu de l'obra estarà també envoltat per cortines antiterbolesa, amb especial importància a prop de les zones de l'escar.

També s'ha d'informar si existeixen fonts de contaminació com conduccions d'abocament d'aigües residuals dintre del Port.

Establir la localització de la marina, escar o zona on es realitzen els treballs de manteniment de les embarcacions. Indicar la zona si a les analítiques es troben sediments contaminats.

Es contempla una gestió de residus però no s'informa exactament de la tipologia en fase d'obra, sobretot a les demolicions, pel que fa referència als residus més perillosos o de diferent gestió, com pot ser el formigó.

S'haurà d'especificar la duració i temporalització de les obres. Al calendari s'haurà de tenir en compte els condicionants climatològics, geotècnics (períodes de consolidació de fases constructives, etc.), d'operativitat del port, de temporada turística, del PVA (període de cria d'espècies, temporada pesca, etc).

S'hauria d'aportar un estudi de mobilitat atès que la zona és molt turística i l'accés de forma normal presenta embussos i problemes d'aparcament. Indicar com es volen plantejar les obres, els talls, la circulació, etc.

En relació als elements arqueològics, el document indica que no existeixen elements catalogats a la zona terrestre, però no diu res de la zona marina. S'hauria d'analitzar la necessitat d'un control arqueològic previ per si existissin restes arqueològiques a la zona d'actuació.

Degut a la entitat i afecció a la població, s'hauran de planificar i controlar acuradament totes les fases de la obra, tenint especial cura amb les molèsties que puguin ocasionar al medi ambient. Amb aquesta finalitat es presentarà el Pla de Vigilància Ambiental de l'obra que haurà de contemplar, com a mínim, els següents aspectes:

- Planificació de les obres per a minimitzar les molèsties: anàlisi i planificació de la millor localització dels accessos a l'obra, realització de les obres fora de l'època de bany, talls de trànsit, etc.
- Establir duració de les obres.
- Planificació, delimitació i marcatge de l'àrea d'ocupació de les obres que permeti minimitzar la superfície afectada i evitar molèsties i impactes innecessaris
- Planificar correctament l'aplec i emmagatzematge de materials
- Minimitzar la generació de residus i planificar-ne correctament la seva gestió. (Reciclatge, emmagatzematge i transport), complint amb el Pla Sectorial per a la Gestió dels Residus de Construcció, Demolició, Voluminosos i Pneumàtics fora d'ús (PDSGRCDVPMFUM).
- Utilització maquinària de baix consum, mantenir-la en bon estat i planificar els seus moviments.
- Control del consum dels recursos (electricitat, aigua,...)
- Protecció i control de la qualitat atmosfèrica i acústica

- Desmantellament de les instal·lacions temporals que hi hagin, neteja del terreny i el condicionament de les superfícies afectades.
- La tipologia de construcció i els materials previstos a l'obra hauran de ser coherents amb l'entorn del lloc i el seu àmbit visual per tal de reduir l'impacte visual i permetre la màxima integració paisatgística.

Es presenta un estudi d'incidència paisatgística i un programa de vigilància ambiental. S'haurà d'indicar el pressupost i les mesures previstes per a la aplicació del PVA i el seguiment ambiental previst.

Es recomana la "*Guía de buenas prácticas para la ejecución de obras marítimas. Puertos del Estado*" i "*Guías para la elaboración de Estudios Ambientales de Proyectos con incidencia en el Medio Natural. Región de Murcia*".

Conclusió

Una vegada analitzat el document inicial aportat pel promotor, es redacta el present informe d'abast que s'envia al promotor. Aquest elabora l'estudi d'impacte ambiental, que contindrà la informació assenyalada a l'article article 35 en els termes desenvolupats en l'Annex VI de la Llei 21/2013 d'Avaluació ambiental, incloent els aspectes mencionats al present informe d'abast i els indicats als informes rebuts de les administracions afectades. L'EIA haurà d'anar signat per la persona redactora del i per tots els redactors del diferents treballs presentats.

Els estudis d'impacte ambiental a més del contingut mínim que assenyalava la normativa bàsica estatal d'avaluació ambiental han d'incloure en base a l'art. 17.5 de la Llei 12/2016 d'avaluació ambiental de les Illes Balears, un annex d'incidència paisatgística que identifiqui el paisatge afectat pel projecte, els efectes del seu desenvolupament i, si escau, les mesures protectores, correctores o compensatòries.

Ateses les característiques de l'obra serà especialment important les mesures per minimitzar els impactes i el seguiment ambiental previst, incloent el Pla de Vigilància Ambiental. S'haurà de presentar el pressupost de les mesures i del seguiment ambiental previst, tenir en compte que, tal com estableix el punt 29.2. de la Llei 12/2016, el promotor està obligat a contractar una auditoria ambiental quan el pressupost del projecte superi la quantia d'un milió d'euros o quan així ho acordi justificadament l'òrgan ambiental.

Segons l'art. 36 de la Llei 21/2013 d'avaluació ambiental el promotor presentarà el projecte i l'estudi d'impacte ambiental davant l'òrgan substantiu, que les sotmetrà a informació pública durant un termini no inferior a trenta dies. En l'anunci de l'inici de la informació pública, l'òrgan substantiu, inclourà un resum del procediment d'autorització del projecte amb la informació mínima que assenyalava l'art. 36.2 de la Llei 21/2013.

El document haurà d'establir clarament les responsabilitats i especificar que el Port es farà càrrec de totes les despeses generades per les actuacions que s'hagin de realitzar si la línia de costa es modifica per la realització del projecte.

Segons l'art. 37 de la Llei 21/2013, simultàniament al tràmit d'informació pública l'òrgan substantiu consultarà a les Administracions Públiques afectades i persones interessades següents:

1. Departament tècnic de coordinació i gestió de l'aigua de la DG de Recursos Hídrics
2. Servei Costes de la DG d'Ordenació del Territori
3. Demarcació de Costes
4. Àrea de Medi Ambient, Infraestructures i coordinació de l'Ajuntament de Palma
5. Ajuntament de Lluçmajor
6. ABAQUA
7. Servei de Recursos Marins de la DG de Pesca i Medi Marí
8. Servei de Planificació de la DG d'Espais Naturals i Biodiversitat
9. Servei de Protecció d'Espècies
10. Servei de Canvi Climàtic i Atmosfera
11. IMEDEA
12. Consell de Mallorca: Direcció Insular de Cultura i Patrimoni, Medi Ambient e Infraestructures
13. Associació veïns de l'Arenal
14. Associacions ecologistes: GOB, Terraferida, etc

A més, haurà de sol·licitar amb caràcter preceptiu els següents informes:

1. L'informe de l'òrgan amb competències en el medi ambient de la Comunitat Autònoma on s'ubica el projecte.
2. Informe sobre patrimoni cultural, si procedeix
3. Informe de l'òrgan amb competències de domini públic hidràulic.

Després de la fase d'informació pública, si no ha hagut cap al·legació, l'òrgan ambiental formularà la declaració d'impacte ambiental a proposta d'un comitè tècnic i polític.

Palma, 12 de desembre de 2018

La tècnica de la CMAIB

Clara González



La cap d'assessorament ambiental

Margarita Femenia

