



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

Exp: CMAIB 195A/2018 AIA
Document: informe tècnic
Emissor: CMAIB/CGL
Sol·licitant: PORTS IB
Promotor: PORTS IB. PORT CALA RATJADA

Informe de document d'abast del document ambiental inicial del projecte de reforç del dic i reordenació d'usos en el TM de Capdepera

Antecedents

1. En data 2/10/18 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, sol·licitant la tramitació d'urgència del projecte atès el mal estat de les instal·lacions després del temporal de 1 de gener del 2017
2. El 5/10/18 s'emeta la Resolució del President de tramitació d'urgència.
3. En data 10/10/18 es realitzen les consultes a les administracions afectades

Objecte

El projecte respon a la necessitat urgent d'actuar sobre el dic de recer del Port de Cala Ratjada perquè presenta greus problemes estructurals (ultrapassaments excessius, humitats als magatzems adossats, greus averies produïdes durant temporals, etc), sobre els penya-segats situats a ponent de la bocana que generen inestabilitat i risc de desprendiments. A més es pretén incidir sobre el nivell d'agitació i sobre els usos actuals del port. Amb tot el projecte proposa les següents actuacions:

- Obres de reforç i reparació de l'actual dic.
- Obres que redueixin el nivell d'agitació en el port i i els problemes d'inestabilitat dels penya-segats situats al costat de la bocana. Quan els vents són de component est, les embarcacions amarrades al dic, sofreixen un moviment excessiu, cosa que propicia que l'abric no sigui tranquil.
- Obres per a la reordenació dels usos a l'interior del port, fonamentalment a les zones terrestres (aprofundiments de calat, rehabilitació d'edifici i

reurbanització de l'esplanada adossada al dic (demolició de pèrgola i repavimentació)

Tramitació

El projecte es trobaria en el Annexos II de la Llei per diferents motius, però el promotor, Ports dels Illes Balears, sol·licita que el projecte sigui tramitat per a través d'una avaluació d'impacte ambiental ordinària en virtut de l'article 14.1.d de la Llei 12/2016.

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. Servei Costes de la DG d'Ordenació del Territori
2. DI d'urbanisme del Consell de Mallorca
3. Serveis d'Estudis i Planificació de la DG de Recursos Hídrics
4. Servei de Planificació i Servei de Protecció d'Espècies de la DG d'Espais Naturals i Biodiversitat
5. Ajuntament de Capdepera

En data 05/11/18 es rep ofici del Servei de Costes, que conclou que la competència per autoritzar les actuacions proposades recau en la Demarcació de Costes de les IB, ja que la totalitat d'aquestes es troben en zona DPMT per la qual cosa aquesta DG no ostenta la condició d'administració pública afectada per l'actuació, d'acord amb la definició atorgada per l'article 5.1 h) de la Llei 12/13 d'avaluació ambiental.

En data 06/11/18 el Servei d'Espècies conclou informar favorablement amb la condició de que durant l'elaboració de l'Estudi d'Impacte Ambiental es tingui en compte el Decret 25/2018 sobre la conservació de la *Posidonia oceanica*. S'haurà d'avaluar la superfície total de posidònia que es preveu serà afectada pel projecte. 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 data 23/11/18 el Servei de Planificació de la DG d'Espais Naturals i Biodiversitat indica que les obres previstes no es troben dintre dels espais de XN 2000 competència autonòmica i que el LIC «canal de Menorca» es de titularitat estatal.

Arran d'això en data 30/11/18 s'ha realitzat consulta a la DG de Sostenibilitat de la Costa i del Mar del MAPAMA.

En data 8/11/18 l'Ajuntament de Capdepera que acorda informar favorablement la tramitació del projecte com una avaluació ambiental ordinària.

Durant la IP s'haurà de demanar informe també a la Demarcació de Costes a les Balears i al Servei de Canvi Climàtic.

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 definició, característiques i ubicació del projecte

Les obres desenvolupades en el projecte s'han agrupat en 4 conceptes:

- Reforç del dic actual
- Nou martell.
- Berma submergida.
- Obres associades a la reordenació d'usos.

Es descriuen les característiques de cadascuna de les obres.

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

Una vegada indicats els diferents problemes del Port de Cala Rajada (problemes funcionals o operatius i estructurals greus de la 3a alineació del dic, problemes estructurals del mur de l'espalller, insuficient grau d'abric interior, problemes d'estabilitat en els penya-segats situats a ponent de la bocana i conflictes d'usos a l'interior del port) s'analitzen per separat i es proposen alternatives diferents dintre de cada bloc:

- Millora estructural i operacional (reforç) del dic

Els problemes d'ultrapassament, d'estabilitat i els estructurals es poden resoldre amb una actuació integrada (alternativa 1) o amb una solució segregada (alternativa 2). L'alternativa escollida, la integrada, transforma el dic vertical actual en un dic mixt per la construcció davant d'un talús d'escullera i formigó. També es proposa la demolició i reconstrucció del espalller i reparació de les esquerdes en la llosa. En segona alternativa es proposa una segregada, amb diferents propostes tècniques. Es puntuen les alternatives tenint en compte diversos aspectes, entre els qual ses

troba l'impacte visual (en funció de la cota de coronació) i l'impacte sobre les comunitats (en base a la superfície d'ocupació de les instal·lacions). Finalment la puntuació indica que l'alternativa 1 és la més òptima tot i que, des del punt de vista d'ocupació és la pitjor alternativa. No es detalla exactament la superfície d'afecció ni els metres lineals de cadascuna de les actuacions. S'hauria de justificar millor perquè s'escull l'alternativa més impactant.

- Reducció dels nivells d'agitació interior i problemes d'inestabilitat dels penya-segats

En relació als nivells d'agitació existents, realitzats en un estudi que no es presenta, indiquen que hi han diferents períodes de inoperativitat en diferents zones del port. Evidentment en la zona del dic exterior no abrigada és on més hores es supera. De fet es quan els vents són de component est, quan les embarcacions amarrades al dic sofreixen un moviment excessiu, cosa que propicia que l'abric no sigui tranquil. Per a millorar l'agitació es proposen dues alternatives, prolongar el dic de recer 30 metres per a que es desplaci el pol de difracció cap al SW o construir un martell de 25 m a l'extrem del dic que desplaci el pol de difracció cap al NW.

Per altre banda, basat en un estudi sobre l'estabilitat dels talussos del penya-segats que es va realitzar per a la Demarcació de costes i que no es presenta, es proposa, com a única alternativa i sense un estudi justificatiu, realitzar una berma submergida de 5 m d'ampla d'escullera sobre uns 200 m lineals de costa (no s'informa de la longitud. Segons l'estudi suposarà un increment en la seguretat dels penya-segats i milloraran eventualment l'agitació dins del Port. Aquesta solució té un gran impacte ambiental i es troba que no està prou justificada ni tècnicament ni ambiental.

- Reordenació dels usos portuaris

En relació al usos, el document informa que la convivència dels diferents usos (pesquer, el nàutic recreatiu, creuers, etc) en un espai tan petit crea problemes logístics, sobretot a l'estiu.

Amb tot, s'entén que la urgència és reparar el dic i fer-lo segur. Les actuacions previstes per agitació no es troben tant justificades des del punt de vista de la seva urgència. A més, fer una berma d'escullera en una zona de 200 m lineals de costa sense justificar-ho més, tècnicament i ambiental, no es troba adient. Aquesta solució està poc justificada, és molt impactant i necessita un estudi molt exhaustiu que inclogui la proposició de diferents alternatives.

Atès que és necessari actuar sobre la tercera alineació del dic es troba que, des del punt de vista logístic i econòmic és molt més coherent aprofitar i realitzar el

martell proposat per reduir l'agitació, però no es troba adient realitzar la berma proposada.

Per tant es proposa que, la necessitat i proposició d'actuacions sobre els penya-segats, que no respon al caràcter urgent de reparació i reforç del dic de recer, es realitzi en un projecte separat del present.

Un diagnòstic territorial i del medi ambient afectat pel projecte

Es presenta un mínim diagnòstic territorial i mediambiental del projecte.

El document fa referència a uns treballs de camp realitzats (annex 6) però no es presenta. En canvi, quan es descriu el diagnòstic mediambiental del projectes es fa referència la bionomia del Ideib, que es troba insuficient. No es presenten anàlisis del sediment ni d'aigua.

No es presenta l'Estudi de Clima Marítim, ni Estudi de Dinàmica marina ni l'Estudi de l'agitació interior del Port, actual i amb la alternativa escollida.

S'haurà de realitzar una anàlisi exhaustiva i valoració qualitativa i quantitativa dels impactes en totes les fases execució i funcionament. Es recomana que es realitzi una valoració de l'impacte en compatible, moderat, sever o crític basat en la caracterització de l'efecte de cada impacte, obtinguda a través d'una sèrie d'atributs definits i establerts a la llei. La caracterització dels impactes ha de tenir en compte: Intensitat, Extensió, Moment, Persistència, Reversibilitat, Sinèrgia, Acumulació, Relació causa-efecte, Periodicitat i Recuperabilitat o qualsevol altra metodologia que permeti caracteritzar-los i valorar-los objectivament.

S'haurà de definir com es duran a terme les obres proposades, les fases de cadascuna i les accions que poden produir impacte. S'haurà de definir quins mètodes s'utilitzaran per dragar, quin volum es dragarà i la zona exacta, així com el destí del material.

Serà necessari la realització d'un estudi bionòmic actualitzat en el qual es realitzi l'estudi del medi afectat i una àmplia i acurada descripció i caracterització del medi marí existent, presentant un complet estudi que inclogui l'anàlisi de l'aigua i el bentos. Es recomana la representació de l'estudi bionòmic a un mapa, realitzant la projecció de les obres en el mateix per veure la superfície ocupada.

Serà necessari presentar un complet estudi de clima marítim i dinàmica marítima, incloent l'agitació portuària, que descriu la situació actual i la proposada a l'alternativa finalment escollida.

S'han 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, 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).

S'haurà de descriure i valorar quantitativament i qualitativa l'afecció a les comunitats, que serà per destrucció directa per ocupació de les infraestructura i per la terbolesa i enterrament a les comunitats properes durant les obres. 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 20-30 m.

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.

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.

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*, tal com s'indica en el informe del Servei d'Espècies.

S'hauran de tenir en compte els impactes en relació als fums, les emissions de contaminants atmosfèrics etc durant les obres, essent necessari l'aplicació de 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.

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.

S'haurà 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.

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 benzina 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. Això afecta als sediments i pot provocar que, si estiguessin contaminats, es produeixin impactes durant els dragatges.

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.

A més, durant les neteges amb aigua a pressió dels cascos 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.

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

S'haurà d'establir la localització de la marina, escar o zona on es realitzen els treballs de manteniment de les embarcacions. Indicar si es dragarà a aquesta zona la zona i si a les analítiques es troben sediments contaminats.

S'haurà d'establir la tipologia i gestió prevista pel residus, sobretot pel que fa referència als residus més perillosos o de diferent gestió, com pot ser el formigó, que es produiran durant les demolicions, construcció, etc.

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'analitzar la necessitat d'un control arqueològic previ per si existissin restes arqueològiques a la zona d'actuació.

S'hauran de planificar i controlar acuradament totes les fases de la obra, tenint especial cura amb les molèsties que pugui 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 (PDSGRCDVPFUM).
- 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.

S'haurà de presentar 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.

Com s'ha comentat, atès que és necessari actuar amb urgència sobre la tercera alineació del dic es troba que, des del punt de vista logístic i econòmic és coherent aprofitar i realitzar el martell proposat per reduir també l'agitació, però no es troba adient construir una berma d'escullera en una zona d'uns 200 m lineals i 5 m d'amplada sense justificar-ho més, tècnicament i ambiental. Aquesta solució és molt impactant i necessita un estudi molt exhaustiu que inclogui la proposició de diferents alternatives.

Per tant es proposa que, la necessitat i proposició d'actuacions sobre els penya-segats, que no respon al caràcter urgent de reparació i reforç del dic de recer, es realitzi en un projecte separat del present.

El promotor elaborarà 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.

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. DI d'urbanisme del Consell de Mallorca
2. Serveis d'Estudis i Planificació de la DG de Recursos Hídrics
3. Servei de Planificació i Servei de Protecció d'Espècies de la DG d'Espais Naturals i Biodiversitat
4. Ajuntament de Capdepera
5. DG de Sostenibilitat de la Costa i del Mar del MAPAMA
6. Demarcació de costes
7. Servei de Canvi Climàtic

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 Femenies