

Secció III. Altres disposicions i actes administratius

ADMINISTRACIÓ DE LA COMUNITAT AUTÒNOMA CONSELLERIA DE MEDI AMBIENT I TERRITORI

5858***Acord del Ple de la Comissió de Medi Ambient de les Illes Balears sobre el Pla General de Ports de les Illes Balears 2018-2023 (106E/2019)***

En relació amb l'assumpte de referència, i d'acord amb l'establert a l'article 25.3 de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental, es publica l'Acord del Ple de la CMAIB, en sessió de 19 de maig de 2022,

DECLARACIÓ AMBIENTAL ESTRATÈGICA MOTIU DE LA SOL·LICITUD, ANTECEDENTS I TRAMITACIÓ

D'acord amb l'article 24 de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'Avaluació Ambiental, des de Ports IB, se'ns ha tramés l'expedient de l'avaluació ambiental estratègica (AAE) perquè es realitzi per part de la CMAIB la Declaració Ambiental Estratègica (DAE) del Pla General de Ports de les Illes Balears 2018-2033.

D'acord amb l'art. 18 de la Llei 21/2013, el procediment d'AAE ordinària d'aquest Pla es va iniciar mitjançant ofici de tramesa de Ports IB a la CMAIB (entrada 4/06/2019) perquè aquest organisme realitzàs el Document d'Abast de l'Estudi Ambiental Estratègic (EAE) dins la fase prèvia del procediment. Amb aquest ofici, a més del resguard de la taxa pertinent, també s'adjuntava el següent:

-Sol·licitud de tramitació ambiental d'urgència del Pla General de Ports de 30 d'abril de 2019. En aquesta sol·licitud s'exposava que s'hauria d'acabar el procediment d'Avaluació Ambiental Estratègica (AAE) Ordinària abans del 24 de juliol de 2020, termini màxim que tenia Ports d'IB per presentar davant el Ministeri competent el Pla d'adaptació als efectes del Canvi Climàtic dels terrenys adscrits al domini públic marítim-terrestre, d'acord amb la DA vuitena de la Llei 2/2013, de 29 de maig, de protecció i ús sostenible del litoral.

- Un esborrany del Pla i un document inicial estratègic (ambdós elaborats per Ports IB i Aquàtica Ingenieria Civil d'abril de 2019).

Des del Servei d'Assessorament Ambiental una vegada realitzat el tràmit de consulta a les administracions afectades i tenint en compte els informes rebuts, es realitza l'informe de document d'abast de l'EAE el 8 d'octubre de 2019. Aquest document d'abast juntament amb els informes rebuts en fase prèvia de consultes, són tramesos a Ports IB (entrada 25 d'octubre de 2019). Posteriorment també són tramesos a l'òrgan promotor altres informes de fase prèvia (Consell de Menorca i Servei d'Energies Renovables i Eficiència Energètica- DG D'Energia i Canvi Climàtic).

En relació a la sol·licitud d'urgència demanada per Ports IB, aquesta va ser concedida pel president de la CMAIB mitjançant Resolució de 6 de juny de 2019, una vegada vista la proposta de l'informe jurídic realitzat el mateix dia (BOIB núm. 138- 10 d'octubre de 2019)

En data d'entrada de 23 de març de 2021, Ports IB tramet a la CMAIB sol·licitud de pròrroga en relació a l'AAE del Pla fins el 13 de novembre de 2021, per mor de la situació d'estat d'alarma per la COVID, la complexitat del Pla, dels estudis sol·licitats al document d'abast i la demora en la resposta dels organismes estatals.

Mitjançant ofici del president de la CMAIB de 26 de maig de 2021, es comunica a Ports IB que es pren en consideració com a termini màxim per dur a terme els tràmits descrits a l'art. 17.3 de la Llei 21/2013, la data sol·licitada.

En data d'entrada de 24 de maig de 2021, Ports IB tramet a la CMAIB ofici on s'exposa que per motius de participació pública i interès social, se sol·licita que s'accepti tenir per desistit parcialment la sol·licitud formulada el 4 de juny de 2019 quant a l'aplicació de la tramitació d'urgència al procediment d'AAE i que aquesta s'arxivi i, alhora, s'ordeni la continuació del procediment per a la tramitació ordinària prevista legalment.

El Consell d'Administració de Ports IB en sessió extraordinària de 8 de juliol de 2021, va acordar aprovar inicialment el projecte de Pla, en el qual s'integrà l'EAE.

FASE D'INFORMACIÓ PÚBLICA I DE CONSULTA A LES ADMINISTRACIONS AFECTADES I PERSONES INTERESSADES.

Informació pública

En el BOIB núm. 95- 17 de juliol de 2021, es publica la Resolució del Vicepresident de Ports IB per a la qual s'exposen al públic, per un

període no inferior a 45 dies, el Pla (aprobat inicialment) i l'EAE.

Tal com recullen el document «Contestación a los Informes y alegaciones presentados en los trámites de audiencia e información pública sobre el Plan General de Puertos de les Illes Balears» i l'ofici de la directora gerent de 12 de novembre de 2021, durant aquest període s'han rebut 47 al·legacions i 4 fora de termini.

Al document esmentat, per a cada escrit d'al·legacions presentat, s'exposa un resum del mateix, la data en què va ser formulat, les respostes donades i si les al·legacions han estat estimades, estimades parcialment o, per contra, s'han rebutjades. A més, també indica les modificacions que s'hauran d'assumir als documents del Pla, una vegada s'han acceptat els canvis al·legats.

Dins el cos de les al·legacions, a més dels particulars, hi ha entitats ecologistes, ARCA, Fundació Marilles, Clubs Nàutics, Associacions hoteleres, d'usuaris i d'empreses nàutiques, mestres d'aixa, d'embarcacions tradicionals i de veïns. També grups polítics, UIB, òrgans col·legiats i l'IBANAT.

Les al·legacions són de diversa índole:

- De caire general:

- Que es revisi i/o retiri aquest PG i que se'n consensui un altre que defensi l'interès general mitjançant la participació d'entitats i organitzacions socials i inclogui més protecció ambiental i més criteris científics. Que Ports IB sigui un servei públic i no una empresa dedicada a recaptar diners. Que s'està penalitzant a Menorca amb aquest PG pel que fa a creixement nul de les instal·lacions nàutico-esportives, amarraments, camps de boies i rampes de varada. Que l'illa d'Eivissa és molt deficitària respecte a Menorca i Mallorca pel que fa a rampes d'embarcacions.

- Que el PG es redacti en llengua catalana.

- Falta especificar a quins ports i on es produirà el creixement previst d'amarraments. El PG hauria de ser un instrument de control d'aquesta demanda. El PG pareix primar eslores molt grans quan la majoria dels usuaris dels ports tenen eslores de menors dimensions. S'haurien d'eliminar que els amarraments abandonats s'han d'assignar a embarcacions de la llista 6ª (xàrters). Que la gestió dels ports hauria de millorar quant a les llistes d'espera i pujar taxes als usuaris de les embarcacions més contaminants.

- Reformulació del PG perquè inclogui els conceptes de sostenibilitat i capacitat de càrrega nàutica. Impulsar mesures que limitin l'excés d'embarcacions en el litoral durant l'estiu. Mesures per disminuir la pressió nàutica a badies poc profundes.

- No s'ha avaluat la suficiència de recursos hídrics ni la capacitat de depuració de les aigües residuals.

- No s'ha previst cap mesura per preservar, protegir i promocionar les activitats nàutiques tradicionals, les embarcacions a vela i les elèctriques.

- Els estudis ambientals que argumenten a favor del creixement aportats per Ports IB, són poc rigorosos. Que es faci un estudi de dinàmica litoral de les diferents actuacions, i una nova cartografia completa del fons marí, identificant els elements arqueològics.

- Els estacionaments per a remolcs fomentaran l'ús d'embarcacions contaminants.

- Els polígons de fondeig plantejats, no disposen de capacitat suficient actualment. Que es retirin tots els punts de fondeig il·legals que hi ha actualment per tota la costa.

- Molts de ports presenten problemes de calat per acumulació de sediments i es proposa adquirir una finca per dipositar els sediments i gestionar-los adequadament.

- Plantejar convenis amb els ports de gestió indirecta i la creació de noves rampes enfora de sòls urbans. Altres al·leguen que s'haurien de construir més a prop de les instal·lacions.

-Relatives al projecte de Decret: modificar i/o eliminar l'art. 3, modificar els capítols 1, 4 i els arts. 1, 2, 3, 5, 6, 14 i 17, a més, incloure Disposicions addicionals i Transitòries. Ports IB no pot ordenar ni actuar sobre espais competència d'APB o DGC. També, formular normativa que millori el desenvolupament nàutic i modificar el punt 7.3 de l'Annex II de la Llei 12/2016, de 17 d'agost d'AA a les Illes Balears. Altres al·leguen que el PG ha de tenir en compte la Llei 10/2019, de 22 de febrer, quant a canvi climàtic i que aquest problema ambiental, s'hauria d'abordar de manera integral i no només proposar mesures de mitigació. Que al PG no hi ha cap apartat dedicat a la gestió de residus.

- Estan d'acord amb la promoció i creació de marines seques, àrees de fondeig i rampes de varada, si estan ubicades fora de les concessions, coordinades amb els Ajuntaments i Consells. Altres al·leguen el contrari.

- Que s'especifiqui amb claredat la gestió o propietat associativa de les embarcacions, cara als posteriors desenvolupaments del plans d'ús i gestió de cada port.
- Cal tenir en compte els avanços en matèria d'innovació i tecnologia i la importància del transport marítim no regular.
- Que els ports puguin obtenir certificacions mediambientals i ISO 9001. Que es promoguin propostes d'educació ambiental.
- S'haurien d'enumerar les administracions que han intervingut a l'anàlisi DAFO, altres al·leguen que durant l'exposició pública no hi ha hagut taules de diàleg i/o debat social, tallers, etc.
- Millora i concreció del PG quant a flota i activitat pesquera. Se sol·licita que hi hagi una sèrie d'amarraments disponibles per al sector pesquer.

IBANAT ofereix la capa de cartografia actualitzada de Posidonia oceanica del projecte «Atles Posidonia»

- De caire específic:

-Colònia de Sant Jordi: L'actuació definida com a millora de l'abric del port de Sa Colònia de Sant Jordi i el camp de boies de fondeig davant la platja des Dolç, haurien de ser retirats del PG fins que no s'identifiquin i es valorin els efectes que pot tenir sobre l'entorn immediat. Altres al·leguen (Amics de la Mar) que es proposen com a candidats per gestionar els camps de boies, que es pugui amarrar a les boies tant per popa com per proa i proposen canviar la geometria del camp de boies dins l'àmbit delimitat per a l'estudi del SOCIB.

- Sant Antoni de Sa Platja (port de Can Pastilla). Manifesten interès per ampliar i millorar el trànsit rodat i per a vianants en el dic existent per crear més places d'aparcament, també per a la gestió i explotació de la marina seca projectada. Altres al·leguen que no es faci la nova marina seca projectada.

- Port Sa Ràpita: Seria convenient incloure en el PG l'ampliació del varador a la zona d'aparcament i l'ampliació de l'edifici social.

- Port Cala Rajada- S'hauria de modificar la planta del port, com a millora per evitar l'agitació interior de la dàrsena. El projecte que es vol executar no serà eficient. Es considera necessari que el PG prevegi la creació d'amarraments per eslores de més de 15 m.

- Port de Pollença: canals d'entrada i sortida d'embarcacions saturats, ubicació de rampa, marina seca en zones no adaptades, actuacions als dics que poden alterar la dinàmica litoral i problemes de renovació d'aigua a la platja d'Albercutx. Altres al·leguen que és necessari un accés adequat a la zona nord i, també, la creació de la marina seca, però no estan d'acord amb la ubicació al Moll Nou i que s'hauria d'integrar al passeig marítim. Altres exposen que s'haurien de retirar tots els morts que hi ha el fons de la badia. El PG s'hauria de plantejar instal·lar tota una sèrie de pantalans flotants durant l'època estival amb ancoraments ecològics i reduir el nombre de fondejos al camp de boies ecològiques projectat, desplaçar aquest polígon cap a l'oest i redistribució d'eslores, prioritzant les petites. Altres al·leguen que no està justificada la substitució de drassanes que donen servei a embarcacions tradicionals «mestres d'aixa» per marines seques i que el PG hauria de calcular l'impacte econòmic d'aquesta mesura.

- Cala Gamba: retirar la rampa de varada en el port i també l'alegal de Sant Joan de Déu. Es rebutja la prolongació del dic exterior i amarraments de temporada. Altres al·leguen que es promogui l'esport nàutic i les embarcacions tradicionals (bonificació en el canon d'amarrament) o es manifesten a favor de la prolongació del dic

- Portocolom: que no es faci la rampa de varada ni l'aparcament a la zona de la Bassa Nova ni l'ampliació del moll comercial. Que s'implanti un sistema de recollida de fecals dels vaixells i un sistema de recollida eficient de les aigües a les zones de varada. Altres al·leguen que s'inclouguin els jaciments subaquàtics, que es tenguin en compte les oscil·lacions del nivell de la mar per a les zones d'aquest port natural, que es valori la falta de profunditat i que la zona és inundable, que es facin estudis de dinàmica litoral i de capacitat de càrrega, que es desenvolupin canals esportius, que es tenguin en compte el proveïment d'aigua i llum a totes les instal·lacions, que s'utilitzin tècniques tradicionals per a la restauració de la rampa. També que es protegeixi el patrimoni d'aquest port i que no és un lloc adequat per a marines seques i rampes, a més, descripció de la zona dels escars i els seu estat actual. Altres al·leguen que per a aquest port hi ha una demanda molt elevada i altres es refereixen als tancaments del escars i la falta de reforma dels mateixos.

-Santa Ponça: sol·liciten nova redacció per incloure actuacions per afrontar el problema de l'agitació per onatge a la dàrsena interior, sobretot a l'hivern.

-Es Barcarés: Envers de proposar nous espais per aparcament de remolcs, s'haurien de limitar el nombre de llançada d'embarcacions diàries.

-Port de Bonaire: Modificar redacció i que es cedeixin els terrenys de la concessionària a Ports IB per a la marina seca i s'adjunten plànols amb una proposta d'ordenació de la zona. Proposen 3 nous pantalans.



- Port Santa Eulària: que s'incorpori al PG la zona de fondeig adjacent al Port.
- Port d'Andratx: reorganització de la dàrsena sud i millora de les obres d'abric
- Port de Fornells: reordenació de la flota pesquera i dotació d'aparcament. Altres al·leguen que s'ha d'eliminar la nova rampa a construir. Altres, que estan a l'espera si s'executarà o no la nova dàrsena exterior per a ús nàutic-recreatiu.
- Port d'Addaia: eliminar l'ampliació del port en la làmina d'aigua abrigada perquè afecta a poblacions de Cymodocea i Caulerpa prolifera i perquè contradiu el Pla Territorial.
- Port de Portals: que el PG reculli les obres que estan en execució, que es tornin a incloure els amarraments d'estiu, que els concessionaris puguin gestionar el camp de boies, actualització del plànols del Port.
- Port de Sóller: sol·licitud de canvi d'ubicació de la zona d'aparcament de la rampa de Sóller. Altres al·leguen que no s'augmenti el nombre d'amarraments i es prioritzi l'ús pels usuaris locals, és desencertada l'àrea prevista per a remolcs i s'oposen a què els polígons de fondeig limitin les àrees de bany.
- S'Arenal: quant al canvi de bocana proposat i reordenació de l'interior del port, es proposa que es faci un estudi detallat de la dinàmica litoral.
- S'Estantol: que es reconstrueixi el dic d'abric amb el recreixement de l'espalló. Altres al·leguen que amb la recuperació de la rampa Punta Plana es garanteixin el màxim respecte als valors ambientals i patrimonials i que les obres que es desenvolupin no suposin treure d'aquest port les embarcacions petites per acollir altres de majors eslores.
- Sant Tomàs i Es Graus : Millorar i modificar la rampa projectada.
- Menorca: eliminar les marines seques de Cala Moll i Cala Busquets.
- Eivissa: La rampa de Cala Tarida no existeix, la des Canar no es pot utilitzar. Que aquest PG proposa tota una sèrie de rampes que són de difícil execució i proposen unes altres ubicacions dins l'illa. També que el PG hauria de protegir altres rampes existents com Punta Xinxó i es Caló des Moro que poden veure's afectades per obres.

D'acord amb l'art. 22 de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, simultàniament al tràmit d'informació pública, es varen sol·licitar els informes a les administracions públiques afectades i persones interessades que es llistaven al document d'abast enviat. També a altres entitats i associacions representatives d'interessos en matèria portuària.

Tal com apareix a l'ofici de la directora gerent de 12 de novembre de 2021, finalment les administracions, associacions i entitats consultades han estat les següents:

GOVERN DE LES ILLES BALEARS

A les Secretaries Generals de totes les Conselleries.

Conselleria de Medi Ambient i Territori

DG de Espais Naturals i Biodiversitat (Departament de Medi Natural)

-Servei de Planificació al Medi Natural (entrada 26/07/2021).

-Servei d'Espais Naturals (entrada 4/08/2021).

-Servei de Protecció d'Espècies (entrada 20/07/2021).

-Servei de Gestió Forestal i Protecció del Sòl.

DG de Recursos Hídrics (Departament tècnic de Coordinació i Gestió de l'aigua).

-Servei d'Estudis i Planificació.

-ABAQUA (entrada 29/07/2021).

DG d'Educació Ambiental, Qualitat Ambiental i Residus (Departament d'Educació Ambiental, Qualitat Ambiental i Residus).

-Servei de Residus i Sòls Contaminats (entrada 26/07/2021).

DG d'Ordenació del Territori i Paisatge.



- Servei de Costes i Litoral.

Conselleria de Transició Energètica, Sectors Productius i Memòria Democràtica

DG d'Energia i Canvi Climàtic.

-Servei de Canvi Climàtic i Atmosfera (entrada 22/07/2021).

-Servei d'Energies Renovables i Eficiència Energètica (entrada 28/07/2021).

Conselleria de Mobilitat i Habitatge

DG de Mobilitat i Transport Terrestre (entrada 23/07/2021).

Consell Balear de Transport Terrestre.

Conselleria de Presidència, Funció Pública i Igualtat

DG d'Emergències i Interior (entrada 22/07/2021).

Institut Balear de la Dona (entrada 21/07/2021).

Conselleria Model Econòmic, Turisme i Treball

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

Consell Econòmic i Social (CES) (entrada 27/07/2021).

Conselleria d'Agricultura, Pesca i Alimentació

DG de Pesca i Medi Marí (entrada 21/07/2022).

Conselleria de Salut i Participació

DG de Salut Pública i Participació- Servei de Salut Ambiental.

CONSELL DE MALLORCA

-Departament de Sostenibilitat i Medi Ambient (entrada 21/07/2021).

-Departament de Cultura i Patrimoni.

- Comissió Patrimoni

-Departament de Territori.

- Direcció Insular d'ordenació del Territori i Paisatge- Servei d'Ordenació del Territori (entrada 22/07/2021).

- Departament d'Infraestructures i Mobilitat (entrada 20/09/2021).

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

- Departament de Medi Ambient i Reserva Biosfera.

- Departament d'Economia i Territori.

- Departament de Cultura i Esports.

- Comissió Patrimoni.

CONSELL INSULAR D'EIVISSA

- Comissió Patrimoni.

CONSELL INSULAR DE FORMENTERA

- Comissió Patrimoni.

FELIB

AJUNTAMENTS



- Andratx, Alaior, Alcúdia, Capdepera, Deià, Manacor, Felanitx, Pollença, Banyalbufar, Valldemossa, Campos, Estellencs, Escorca, Llucmajor, Eivissa, 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 i Palma.

DEMARCACIÓ DE COSTES DE LES ILLES BALEARS

AUTORITAT PORTUÀRIA DE BALEARS (entrada 4/08/2021).

DELEGACIÓ DE GOVERN EN ILLES BALEARS (entrada 30/07/2021).

MINISTERI D'AGRICULTURA, PESCA I ALIMENTACIÓ.

MINISTERI DE DEFENSA.

MINISTERI D'HISENDA (ADUANES).

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

CAPITANIA MARÍTIMA D'EIVISSA I FORMENTERA.

PORTS DE L'ESTAT.

GOB.

GOB MENORCA.

GEN GOB EIVISSA.

TERRAFERIDA.

AMICS DE LA TERRA

ASOCIACIÓN DE NAVEGANTES MEDITERRÁNEO.

ASOCIACIÓN CLUBS NÁUTICOS DE BALEARES.

FEDAS (FEDERACIÓ ACTIVITATS SUBAQUÀTIQUES).

FEDERACIÓ CONFRARIES DE PESCADORS.

FEDERACIÓ BALEAR DE PESCA I CASTING.

AMPR (ASSOCIACIÓ MALLORQUINA DE PESCA MARÍTIMA RECREATIVA RESPONSABLE).

CAMBRES OFICIALS DE COMERÇ DE MALLORCA, MENORCA, EIVISSA I FORMENTERA.

PIME BALEARS.

CAEB

UGT, CCOO, APEAM.

ASMEN (ASSOCIACIÓ MENORQUINA D'EMPRESSES NÀUTIQUES), ANADE, AENIB, PDGBA, AEGY, ANAVE i ANAVRE.

MESA DE TRANSPORT MARÍTIM DE LA COMUNITAT AUTÒNOMA.

A data d'avui i tal com recull el document «Contestación a los Informes y alegaciones presentados en los trámites de audiencia e información pública sobre el Plan General de Puertos de les Illes Balears» i l'ofici de la directora gerent de 12 de novembre de 2021, els informes rebuts per l'òrgan substantiu, de tots els sol·licitats, han estat el següents:

Servei de Protecció d'Espècies de la DG d'Espais Naturals i Biodiversitat de 9 de setembre de 2021. Conclou que aquest Servei no es pot pronunciar sobre l'impacte d'aquest Pla i el seu EAE ja que es tracta d'una versió inicial. A més, fa esment a l'art. 4.4 del Decret 25/2018, de

27 de juliol, però no té en compte que dit article no és d'aplicació si la posidònia està ubicada dins àmbit portuari (Disposició Transitòria primera). També que caldrà incloure un estudi de superfície afectada quan es planifiquin accions que puguin afectar Posidonia i incorporar mesures compensatòries al respecte.

Servei de Planificació al Medi Natural de la DG d'Espais Naturals i Biodiversitat de 27 d'octubre de 2021. Exposa que algunes de les instal·lacions portuàries o nàutico-esportives on es proposen les actuacions estan ubicades dins d'Espais XN 2000 o en la seva proximitat. I en base a l'afecció sobre els hàbitats i espècies d'aquests espais de rellevància ambiental, conclou en informar desfavorablement algunes actuacions, com: IP-S'Estanyol- Punta Plana, IP S'Estanyol IP Sa Ràpita. Ampliació explanada, millores d'abric (Port s'Estanyol), nova rampa i explanada a Portocolom i recuperació patrimonial de la rampa. La resta les informa favorablement, algunes condicionades com: nous polígons de fondeig a Pollença i proposta d'ampliació de la Zona II (Port de Pollença), on considera necessari la reubicació del camp de boies. Pel que fa al nou polígon de fondeig a l'entrada de Portocolom el condiciona a que s'adapti al Pla de Gestió realitzat de XN 2000 per aquest ZEC. I, també, inclou tota una sèrie de condicionants al PG, més generals, que s'hauran d'aplicar a l'hora de realitzar cada una de les actuacions que afectin XN 2000.

Parc Natural de s'Albufera des Grau - Servei d'Espais Naturals de la DG d'Espais Naturals i Biodiversitat de 20 d'agost de 2021. Exposa que únicament el port d'Addaia es troba en part a l'àmbit del PN. Per tant informa favorablement, sempre que els projectes que afectin aquest Port se sotmetin a AIA i es tenguin en compte la conservació de les fanerògames marines, ja que hi ha Posidonia oceanica, Cymodocea nodosa i Zostera noltii.

Parc Natural marítim-terrestre des Trenc- Salobrar de Campos - Servei d'Espais Naturals de la DG d'Espais Naturals i Biodiversitat. Exposa que les actuacions al port de sa Ràpita a l'hora de ser avaluades hauran d'incloure un estudi de repercussions ambientals, a causa de la proximitat amb l'Espai de Rellevància Ambiental (XN 2000 i ENP). A més, exposen el que s'haurà d'incloure a aquest projecte específic quan es vulgui executar.

Servei de Residus i Sòl Contaminats de la DG d'Educació Ambiental, Qualitat Ambiental i Residus de 28 de setembre de 2021. Conclou que el PG no s'ha de cenyir només a l'optimització de la recollida selectiva i tractament dels residus i la gestió dels materials de dragat en els entorns portuaris. En base a això, exposa tota una sèrie d'aspectes que es recullen a les consideracions tècniques de l'informe, com:

-S'han de tenir en compte com a tractament de residus, el productes de dragat, embarcacions fora d'ús, els residus perillosos, etc. També cal tenir en compte les instal·lacions necessàries per a l'emmagatzematge temporal de residus.

-Quant als dragats aquests s'han de gestionar com residus no perillosos o perillosos segons la seva composició d'acord amb la normativa vigent.

-D'acord amb l'Annex I del RD 9/2005, de 14 de gener, les activitats de reparació naval es consideren potencialment contaminants pel sòl. Pel mateix RD, i d'acord amb l'art. 3, les activitats de dipòsit i emmagatzematge de mercaderies perilloses no gasoses a l'engròs han de presentar els informes preliminars de situació (IPS).

-Pel que fa a les embarcacions destinades a desballestament tenen la consideració de residu perillós i la seva gestió s'haurà de realitzar a un centre autoritzat pel Servei.

- ABAQUA de 27 de setembre de 2021. Conclou en informar favorablement el Pla amb una sèrie de condicions relatives al desenvolupament de les actuacions recollides al Pla d'Accions, com:

- Quant al canvi de bocana al port de s'Arenal, podria afectar l'emissari submarí existent de l'EDAR de Lluçmajor.

- L'obra s'enumeren tota una sèrie d'actuacions que afecten al port d'Andratx, fondejos a Pollença, badia de Sóller, s'Oberta a Muro, Eivissa i Sant Antoni de Portmany, a on no s'ha d'afectar ni l'estanqueïtat ni el correcte funcionament de les instal·lacions gestionades per ABAQUA. A l'informe s'adjunta, com Annex I, els plànols on s'ubiquen aquestes instal·lacions.

-Servei de Canvi Climàtic i Atmosfera de la DG d'Energia i Canvi Climàtic de 30 setembre de 2021. Exposa que es valora que el PG i l'EAE ja han inclòs els aspectes que es varen assenyalar en fase prèvia. No obstant això, encara hi ha aspectes que falta incloure, d'acord amb la Llei 10/2019, de 22 de febrer de canvi climàtic i transició energètica, i que es varen apuntar a l'informe realitzat per al document d'abast. Concretament els arts. 18, 32, 37 de la Llei.

Pel que fa a la qualitat de l'aire, s'hauria d'incloure dins la normativa, que les concessions i/o autoritzacions assegurin el compliment de la Llei 34/2007, de 15 de novembre, de qualitat de l'aire i protecció de l'atmosfera.

-Servei d'Energies Renovables i Eficiència Energètica de la DG d'Energia i Canvi Climàtic de 23 setembre de 2021. Exposa que tot i que el Pla contempla de forma genèrica mesures contra el canvi climàtic, la documentació no inclou una avaluació d'impacte climàtic que analitzi la repercussió del Pla en la seva mitigació (art. 18 de la Llei 10/2019, de 22 de febrer). A més, com que amb l'execució del Pla, s'ha calculat que



el consum energètic pujarà un 7,8 %, l'EAE hauria de desglossar els diferents vectors energètics i la planificació d'infraestructures en renovables per minimitzar-lo. També falta valorar el potencial impacte induït sobre el consum energètic que també es preveu que augmenti tal com fa el consum directe.

-Consell Econòmic i Social (CES) de 28 de juliol de 2021. Exposava que l'opinió del CES s'emet mitjançant dictàmens preceptius i no vinculants. Explica a Ports IB com ha de fer el procediment d'aquest Decret perquè el CES s'hi pronunciï.

-Direcció General de Turisme de 3 de setembre de 2021. Informa desfavorablement el Pla, perquè aquest no pot contradir els objectius del Pla d'Intervenció d'Àmbits Turístics (PIAT), especialment a les zones turístiques que defineix en relació a connectivitat, usos d'aparcament i impacte paisatgístic i justificar les ampliacions sobre el litoral. Tampoc no ha de contradir les prescripcions de l'article 37 i DA 7 del PIAT quant a marines seques i justificar les ampliacions sobre el litoral per a aquest ús sobretot a les zones confrontants amb les zones turístiques. A més, s'hauran de resoldre els impactes negatius en l'afectació de platges i qualitat d'aigua.

-Servei de Salut Ambiental de la DG de Salut Pública i Participació de 20 de setembre de 2021. Informa favorablement considerant que és necessari també, realitzar estudis de contaminació atmosfèrica i de qualitat de l'aigua a les proximitats de zones de banys i habitades.

-IBDONA de 6 d'agost de 2021. Informa sobre l'impacte de gènere en relació al Pla i proposa algunes millores i recomanacions en relació a aquest tema.

-Direcció General d'Emergències i Interior de 17 d'agost de 2021. No realitza cap objecció ni consideració al Pla, tot i que recorda que cal tenir en compte el Plans Especials de Protecció Civil quan es redacti definitivament el PG de Ports de les Illes Balears.

-Departament d'Obres Públiques de la DG de Mobilitat i Transports de 14 de setembre de 2021. Conclou que d'acord amb l'article 8.1 de la Llei 10/2015, de 21 de juny, de ports de les Illes Balears, el Pla manca d'una anàlisi en profunditat de tota la mobilitat que genera sobre les vies de transport terrestre. Que aquesta anàlisi s'hauria de realitzar amb dos objectius principals: determinació de la capacitat «d'accés» per via terrestre de cada un dels ports amb els usos i capacitats actuals i les que es preveuen, i posterior incorporació a la planificació corresponent. Comparació del dos escenaris i determinació dels problemes que poden sorgir per manca de capacitat d'accés terrestre.

-Informe de la DG de Pesca i Medi Marí de 2 d'agost de 2021. Detecta a l'EAE una sèrie d'errades quant a Reserves Marines i exposa que s'hauria de revisar l'anàlisi ambiental sobre aquestes figures, ja que hi ha reserves marines que no s'han inclòs. També s'haurien d'actualitzar els plànols al respecte.

Pel que fa a la pesca professional, troben a faltar a cada port pesquer, una àrea predefinida per a l'amarrament d'aquestes embarcacions. Així la confraria podria gestionar l'ocupació amb el vistiplau de PortsIB, cosa que facilitaria l'ordenació del sector pesquer i n'agilitzaria la tramitació administrativa.

- Resolució de Presidència del Consell Insular de Formentera de 30 de setembre de 2021, d'acceptació de l'informe jurídic d'al·legacions al PGPIB de 29 de setembre de 2021. Aquest informe conclou que segons la naturalesa jurídica del Consell, la qual li confereix un règim competencial complex i molt ampli i de la normativa aplicable, sol·licita que respecte a les zones de fondeig de Formentera, es contempli la possibilitat que s'aprovin un o diversos projectes de regulació de fondejos al litoral de Formentera.

- Acord del Consell Executiu del Consell d'Eivissa, de 30 de setembre de 2021. Aquest Acord incorpora els informes següents:

-Secció Medi Ambient del Departament de Presidència i Gestió Ambiental de 21 de setembre de 2021. Detecta que falta incorporar la reserva marina de Tagomago, que cal revisar inventari d'espècies i hàbitats a Botafoc i Siesta. Que Es Viver, a prop del Port de Vila, podria acollir un camp de boies a fi de minimitzar els impactes que actualment està patint la posidònia per ancoratges incontrolats. A més, que la rampa equipada amb aparcament que es vol construir al Port de Sant Antoni de Portmany afectarà Posidonia significativament, i, per tant, cal valorar una altra ubicació (preferiblement dins el propi port).

- Secció de Patrimoni del Departament de Cultura, Educació i Patrimoni de 29 de setembre de 2021. Informa desfavorablement mentre no s'esmenin les deficiències detectades, com: a nivell de Patrimoni Històric el document de referència considera la ciutat d'Eivissa com una mena de decorat atractiu pels visitants quan arriben per mar. S'ignora, però, el valuosíssim patrimoni històric de la pròpia zona regida per l'autoritat portuària, en el cas d'Eivissa. Conseqüència d'això, és que no existeix una previsió, ni tan sols mínima, de protecció, ni del riquíssim patrimoni arqueològic submergit en aigües del mirall del port, ni el fet que totes les andanes, martell i es Muro formen part del conjunt històric de l'any 1969.

-Servei de Territori del Departament de Gestió del Territori, Infraestructures Viàries, Ordenació Turística i Lluita Contra l'Intrusisme de 29 de setembre de 2021. Fa tota una sèrie de consideracions tècniques com:

-En cap dels ports es preveuen actuacions d'adaptació al canvi climàtic.



-L'aparcament en superfície planificat a Sa Caleta i l'actuació de la Cova de ses Dones es realitzaran dins l'àmbit del PN de Ses Salines, i, per tant, s'hauria de tenir en compte la normativa del Parc.

-També considera que la rampa equipada amb aparcament vora el port de Sant Antoni afectarà significativament la posidònia.

-Considera que falta un estudi en profunditat dels usos que el Port de Sant Antoni ha de tenir fins al 2033 i que aquest port s'hauria de consolidar com un port essencialment esportiu, pesquer, lúdic i turístic, lliure de transport de mercaderies, però, podent compatibilitzar-lo amb el trànsit de creuers.

-Indicar més acuradament els objectius que es volen assolir a cala Corral.

-Detecta algunes errades de toponímia i altres errades que cal suprimir

-Quant a l'esborrany de Decret es fan un sèrie de suggeriments a l'art 7 (proposen que s'inspiri amb l'art. 10 de la LUIB) i també canvis de redacció als arts. 9 i 11.

- Reserva de la Biosfera- Departament de Medi Ambient del Consell Insular de Menorca de 30 de setembre de 2021. Exposa :

-Que falta coherència entre els principis generals i els objectius estratègics del Pla i proposa que s'inclogui a l'EAE un apartat on s'avaluï l'increment que suposen les diferents actuacions quant a places nàutiques i la seva adequació a la capacitat de càrrega definida al Pla.

-Que no es pot generalitzar a l'art. 8.1 de la proposta de Decret que sempre el PGPIB prevalgui sobre el PTI (ja que dependrà dels casos).

-Que falta un article d'interpretació que vinculi aquest Pla amb els instruments de planificació ambiental.

-Que El Pla no incorpora de forma explícita l'ús ambiental.

-Que falta actualitzar o afegir algunes figures de protecció (Reserva Biosfera, reserva marina de l'Illa de l'Aire) i alguns instruments de gestió (LICs).

-Que s'hauria d'assegurar la no afecció a *Cymodocea nodosa* i *Zostera noltii* (Addaia i Fornells).

-Que l'EAE hauria d'incloure mesures preventives per evitar l'ús de substàncies tòxiques i sistemes de recollida d'aigües contaminades a les marines seques (sobretot a Cala Busquets i Es Grau) i, també, altres mesures, per evitar l'increment de contaminació lumínica.

-Que cal incorporar a la normativa l'obligació de recollida d'aigües residuals i de sentina de les embarcacions.

- Resolució del Conseller executiu del Departament d'Economia i Territori del Consell Insular de Menorca de 29 de setembre de 2021. La qual inclou l'informe del Departament d'Ordenació del Territori de 28 de setembre de 2021. Aquest informe conclou en informar favorablement sempre i quan es tinguin en compte les observacions següents:

-Falta la delimitació de la Reserva Marina de l'Illa de l'Aire.

-L'articulat que ja s'ha inclòs a l'aprovació inicial de la Revisió del PTI (BOIB núm. 7 de 16/01/2021) i que entren en conflicte amb aquest Pla

-Tampoc s'han tingut en compte el Pla d'Utilització d'Espais Portuaris (PUPEP) del Port de Ciutadella i que el seu port exterior (Son Blanc) d'ús comercial està operatiu des de l'any 2011.

-Detecta algunes modificacions o divergències substancials en relació a la informació facilitada per PortsIB pel treball de redacció de la modificació del PTI, així com delimitació del ZPS als ports de Ciutadella (Interior i Son Blanc) i Fornells.

-El Pla General no ha tingut en compte aspectes relatius a la coordinació amb la normativa urbanística vigent quant a les actuacions: rampa i marina seca o aparcaments a Cala Molí i Es Grau i port de Ciutadella i millora de rampa a Sant Tomàs.

-El PG no defineix amb precisió les instal·lacions portuàries de Na Macaret - Addaia (Fornells-Menorca) que amb caràcter permanent, actualment sota competències del Ministeri per a la Transició Ecològica, es proposen transferir a Ports IB.

Finalment enumera tota una sèrie de topònims que cal corregir.

- Resolució del Conseller executiu del Departament de Cultura, Educació i Esports del Consell Insular de Menorca de 19 d'agost de 2021, la qual inclou l'informe del Servei de Patrimoni Històric de 16 d'agost de 2021. Aquest informe conclou en proposar les consideracions següents:



-L'ordenació urbanística dels ports ha de procurar la seva connexió i integració amb l'entorn urbà dels BICs (conjunts històrics).

-El Decret hauria d'incloure mesures de protecció del patrimoni històric dins les zones de servei portuari, i el Pla, protocols d'actuació per a totes les zones on n'hi hagi.

-El Pla hauria de preveure la demanda d'amarradors per cobrir les necessitats del patrimoni flotant.

-Establir convenis amb entitats de salvaguarda del patrimoni.

-Grafiar els bens patrimonials existents que hi hagi dins la zona d'influència d'actuació en els ports.

- Parc Natural de Sa Dragonera- Departament de Sostenibilitat i Medi Ambient del Consell de Mallorca de 23 de setembre de 2021. Exposa que les estructures d'atrancament de Cala Lledó estan en mal estat de conservació (l'escullera presenta cavitats, el dic crivelles, hi ha deficiències a la pavimentació i els dos escars estan en mal estat). Que la instal·lació portuària podria quedar no operativa amb un fort temporal.

A més, que la zona de desembarcament representa un risc real per als visitants del Parc i que no hi ha rampa d'accés per a persones amb mobilitat reduïda ni amplada suficient per accés per a vehicles, tractors, remolcs, prevenció incendis, eines forestals, etc.

- Servei d'Explotació i Conservació del Departament de Mobilitat i Infraestructures del Consell de Mallorca de 17 de setembre de 2021. Indica el següent:

- Les actuacions previstes dins del Pla General de Ports IB han de respectar la zona ocupada per la carretera i els seus elements funcionals dins del domini públic de carreteres.

- Les ubicacions de les noves rampes i aparcaments que inclou aquest Pla i els existents que es volen ampliar, necessitaran un estudi de mobilitat que garanteixi una connectivitat viària adient, maniobrabilitat adequada i no concentrar vehicles amb remolc dins nuclis urbans.

- Consideren oportuna la reubicació a s'Oberta (Muro).

- Servei d'Ordenació del Territori de la Direcció Insular de Territori i Paisatge del Consell de Mallorca de 30 de setembre de 2021. Conclou que:

- S'hauria de reconsiderar la construcció de nous pantelans al Port d'Andratx per l'impacte visual que provocaran.

- Quant al camp de boies suggereix realitzar un estudi de l'estat actual dels fondejos amb el qual es podria analitzar l'afecte real de la proposta de regulació i reavaluar aquells que creen barreres visuals des de les platges i passeigs.

- Pel que fa a les marines seques s'hauria d'incorporar l'enfocament formulat en el PIAT. Fan algunes consideracions al Port de Can Pastilla (impacte visual elevat i reubicar aquesta marina seca dins el port actual) i al Port de Serranova (obstaculitza l'accés a l'espai natural de Son Real i s'hauria de compensar amb places d'aparcament a un altre indret).

- Quant a les rampes de varada, se suggereix revisar l'extensió necessària d'algunes i fa consideracions a s'Oberta (s'hauria de reubicar l'aparcament a un solar sense edificacions) i Es Barcarès (s'haurien de compensar les places d'aparcament perdudes i revegetar la zona).

- Oficina del Pla General, Àrea de Model de Ciutat, Vivenda, Digna i Sostenibilitat de l'Ajuntament de Palma presenta:

-L'informe de 14 de setembre de 2021 de la Tècnica de revisió de Pla General i Model de ciutat conclou amb la necessitat d'incorporar una normativa en el PGPIB que serveixi de coordinació amb el planejament urbanístic municipal. Revisar la zona del port de Cala Nova que afecta parcel·les d'ús privat residencial. Revisar la proposta de rampa de varada del port de Cala Gamba. Redefinir la marina seca del Port de Sant Antoni juntament amb l'Ajuntament de Palma.

-L'informe de 14 de setembre de 2021 de la Tècnica de Medi Ambient. Conclou en suprimir del Pla la creació d'una marina seca al Port de Sant Antoni de la platja per no ser proporcional territorialment ni ambientalment i proposa dues alternatives (d'ubicació al polígon de Son Oms o reorganitzar l'espai existent d'aparcament exterior i varada d'embarcacions). Quant a la nova rampa de varada a Cala Gamba, es proposa ubicar-la a un altre espai (2 alternatives: ús de les rampes del Port, modificant-les per augmentar la funcionalitat o ús de l'actual rampa de Cala Gamba).

-Informe complementari als dos anteriors de 24 de setembre de 2021 que realitza les consideracions següents: Quant a la rampa de varada de Cala Gamba, és fa necessari prioritzar les rampes d'accés a la mar dels clubs nàutics propers per afectar el mínim possible els elements naturals del litoral marítim. En relació a la marina seca de Sant Antoni de la Platja es proposa un concurs d'avantprojectes, amb un jurat de qualitat en el qual participi l'Ajuntament de Palma, juntament amb Ports IB. Tenint com a objectiu, fer el front litoral més resilient i sempre



que sigui possible amb unes solucions basades en la natura. Que aquesta actuació s'hauria d'incloure dins el projecte estratègic del Pla General de Palma en tramitació anomenat «Renaturalització de la Platja de Palma». També s'ha de considerar, en tot cas, prioritzar la utilització de les rampes d'accés a la mar ja existents, optimitzar els espais dels CNs de la zona i les parcel·les existents dels polígon de Son Oms per a marines seques.

- Ajuntament de Sóller-Acord del Ple de 29 de setembre de 2021 que sol·licita la reubicació de l'àrea d'aparcaments de remolcs projectada al moll petit de Can Generós per afecció a la platja, als veïnats de la zona i per no resoldre la problemàtica actual, i, a més, que es tengui en compte la protecció de les praderies de Posidonia a l'hora de planificar el camps de boies. Es presenten informes tècnics que motiven aquest Acord del Ple.

- Ajuntament d'Alcúdia- Decret de Batlia de 29 de setembre de 2021 que recull l'informe de l'arquitecta municipal del mateix dia. Aquest informe conclou:

- Que la reducció amb superfície de les zones verdes i aparcament públic per a les noves Zones de Servei de Ports (ZSP) proposades a es Barcarès i Bonaire, s'haurien de compensar amb altres superfícies equivalents i funcionals segons l'art. 60 del R-LOUS per a aquests usos, dins el mateixos sectors.

- Que la ZSP de Bonaire cal reduir-la per poder instal·lar l'EBAR de la futura EDAR. - - - Que s'haurien de respectar les dotacions municipals existents a les ZSP en forma de nou SG en SR o en forma de nou urbanitzable. Que el pla s'hauria de coordinar amb el pla estratègic per a la protecció de la costa a efectes de canvi climàtic.

- Ajuntament de Pollença – Escrit d'al·legacions del Tècnic de Medi Ambient de 30 de setembre de 2021, sol·licitant:

- Que s'incorpori un estudi que analitzi la mobilitat en la zona d'influència del Port de Pollença i mesures correctores.

- Que s'elimini el polígon de fondeig (20 punts de fondeig per a embarcacions de major eslora) a causa d'impactes sobre la Posidonia i interferència amb les embarcacions que entren i surten del port.

- Que es modifiqui la ubicació del polígon destinat a aparcament per a remolcs i que aquest s'ubiqui a la part sud de la rampa de varada.

- Ajuntament de Lluçmajor- Acord de Ple de 27 d'octubre de 2021 que insta a PortsIB a retirar del Pla l'actuació de millora d'abric i esplanada de la rampa de gestió directa de s'Estanyol per considerar-la desproporcionada i injustificada.

- Ajuntament de Capdepera- Escrit d'al·legacions de 30 de setembre de 2021. Al·lega que al Port de Cala Rajada li fan falta molts de serveis i que seria interessant restablir la connexió amb Menorca. No s'entén que no s'hagi projectat cap marina seca ni rampa de varada i aparcaments, tenint en compte la demanda i la necessitat existent. Que aquest Pla deixa el port de cala Rajada en la mateixa situació que al S. XX i per tant no podrà assumir les noves necessitats del S.XXI pel que fa al sector pesquer, transport de passatgers i els sectors esportius, lúdics i turístics.

- Ajuntament d'Andratx

- Informe de l'arquitecta municipal que conclou que cal recaptar els informes de medi ambient i patrimoni per a les actuacions que projecte aquest Pla al Port d'Andratx.

-Informe de l'Àrea de Medi Ambient que fa tota una sèrie de consideracions com: que falta detallar i contemplar els serveis, les zones de varada i manteniment de les embarcacions dins el port i establir les actuacions de recollida, canalització i tractament d'aigües que es puguin generar en aquestes zones (actualment hi ha dues zones de varada que aboquen aquestes aigües dins la dàrsena). Control d'afluència d'usuaris a les rampes de varada, planificar trànsit i aparcaments. Es considera que la posidònia s'ha de salvaguardar sense puntualitzacions. Que la reordenació de la dàrsena sud modificarà de forma qualitativa el paisatge de l'entorn. I també detecta alguna errada de redacció.

- Informe de Patrimoni que exposa que l'EAE no contempla els valors patrimonials que presenta aquest moll. Que al ser una obra que pot afectar aquests valors haurà de ser informada pel Consell de Mallorca.

- Ajuntament d'Estellencs de 30 de setembre de 2021. Exposar la situació actual de la Infraestructura Portuària (IP) a Cala Estellencs, quant a ubicació, accessos i deteriorament dels seus elements i talussos a causa de l'erosió que provoquen els onatges durant els dies de forta maror. També, exposen la gran quantitat de sediment que ha perdut la cala a les darreres dècades. Per tant, sol·liciten que l'actuació projectada a la IP de Cala Estellencs, inclogui: un adequat i efectiu reforç de l'escullera i front marítim de cala instal·lació i una intervenció de contenció dels materials dels talussos del vessant situat a l'est de l'esplanada de varada. També, una major ampliació de la zona prevista al PGPIB per reconstruir els accessos a la cala i per condicionar una zona de serveis per a l'IP. A més, també sol·liciten, la reparació del mur perimetral, la volta de l'escar més gran, la caseta i la seva línia d'escomesa. Per acabar, que el Pla es coordini amb el PG del municipi quant al Pla Especial a redactar a aquesta zona i que s'acceleri el Pla d'Ús i Gestió d'aquesta IP.

- Ajuntament de Sant Josep de sa Talaia. Informe de la tècnica de Medi Ambient de 28 de setembre de 2021. Al·lega el següent: Correcció

d'errades i referències al municipi, definir el usos previstos al port de Sant Antoni, prioritzant (d'acord amb la moció aprovada pel Ple de 26/11/2020), l'ús recreatiu, esportiu, pesquer i com a refugi en situacions d'emergència i d'entrada de passatge i mercaderies. També, incorporar al Pla, l'ampliació de camp de boies a la badia de Portmany més enllà de les instal·lacions portuàries i gestionar-les conjuntament amb PortsIB de manera sostenible. La legalització i gestió de les rampes de varada que s'utilitzen actualment (Cala Corral, Cala Vedella i Sa Caleta), no habilitar cap rampa de varada a sa Cova de ses Dones; substituir la rampa de Punta Xinxó per a la creació d'una rampa a la zona de Punta Pedrera a Port des Torrent, així com, habilitar una marina seca pròxima al municipi. Incorporar al Pla, la gestió dels molls, establir canals de comunicació àgils amb els ajuntaments implicats, donar resposta a la necessitat d'amarraments amb preus assequibles i incorporar al PVA la realització d'anàlitzes de control de qualitat d'aigües afectades per a les activitats nàutiques i estudis de monitorització i seguiment de les praderies de posidonia que hi hagi.

- Ajuntament de Sant Antoni de Portmany de la Regidoria de Governació i Medi Ambient de 30 de setembre de 2021. Presenta una memòria d'al·legacions realitzada per Gradual Ingenieros que exposa les conclusions següents:

- Que es descarti l'execució de la rampa i aparcament o la possibilitat d'una marina seca vora el dic d'abric del port, i que aquesta actuació, es reubiqui a la zona de Cala Gració.

- Que es plantegi la inclusió de 2 polígons de fondeig dins de la badia (un de caràcter anual per a embarcacions de petita eslora i, l'altre, de caràcter estival, adjunt al dic d'abric).

- Eliminar el pagament durant l'hivern a la zona blava del Port

- Correccions d'instal·lacions inventariades i elements de la costa del municipi.

- Que la rampa des Caló des Moro s'hauria de condicionar.

- Ajuntament de Santa Eulària des Riu- Acord mitjançant Decret de 29 de setembre de 2021. Conclouen que hauria d'haver una major concreció sobre els usos del Port de Santa Eulària des Riu, nombre i tipus d'amarraments (fixos i que tenen autorització) i que cal actualitzar la línia de ribera de la mar dins la delimitació del port. També que s'han d'incloure dins dels límits, l'escola de vela i moll de «golondrines», especificant el nombre d'amarraments que es preveuen per a les que es dediquen a excursions marítimes. A més, demanen que a la cartografia quedi constància que el passeig marítim està fora de l'àmbit portuari, major concreció amb les dades referides a edificacions i la seva tipologia, coordinació del Pla amb els altres instruments territorials i esmena de l'inventari de camps de boies i pantalans flotants (cal eliminar els de Canal den Martí i els de Tagomago).

Al·leguen que la instal·lació des Canar (no adscrita a PortsIB), hauria d'inventariar-se i destinar-se a embarcacions de pesca d'arts menors tradicionals. També, inclusió d'actuacions necessàries en relació al manteniment de calats, i retornar l'arena a la platja artificial que hi ha vora el Port. Reestudiar la necessitat de marines seques per donar solució a la demanda i reubicar la rampa projectada a Siesta. I, que des de l'Ajuntament s'introduïran mesures per mitigar el canvi climàtic.

-Ajuntament de Sant Joan de Labritja- Decret núm. 771 de 30 de setembre de 2021. Inclou memòria d'al·legacions, les conclusions de la qual són que cal reforçar el caràcter de port natural de Portinatx i, alhora, donar resposta a les necessitats creixents davant el nombre d'embarcacions que naveguen i fondegen (de forma incontrolada actualment). Per tant proposen per a Portinatx un camp de boies ecològiques, una zona d'abric i aparcament. Per altra banda, demanen el reconeixement al Pla de les rampes i IPs inventariades del port de Sant Miquel i del Port de Portinatx.

- Ajuntament d'Eivissa. Presenta una memòria d'al·legacions realitzada per Gradual Ingenieros que exposa les conclusions següents:

- Les dues rampes amb aparcament incloses al pla (Es Viver i Botafoc), no es consideren adequades amb els objectius i principis conservacionistes i de regulació d'activitats existents.

- Per contra, proposen dues actuacions (polígons de fondeig en boies ecològiques) que donarien resposta a les necessitats actuals i que suposarien la reordenació, regulació i organització dels fondeigs que actualment es fan de manera incontrolada en Es Viver i Talamanca.

- Ajuntament de Maó. Decret de Batlia núm. 3626 de 30 de setembre de 2021 que notifica l'informe jurídic de 30 de setembre de 2021 i l'Informe urbanístic de 28 de setembre de 2021. Descriu les dues actuacions que inclou el Pla quant a aparcaments vinculats a les rampes des Grau i les referides al Port de Maó dins l'àmbit competencial de l'APB i com aquestes s'hauran d'integrar amb el planejament municipal que regeix actualment.

També dit Decret recull que l'informe de la tècnica de Medi Ambient s'està elaborant i que també s'aportarà a Ports IB (a la documentació presentada al CMAIB i a data d'avui, manca aquest informe).

- Ports de Balears (APB) d'1 d'octubre de 2021. Exposen que ja es va remetre un informe pel mateix assumpte al president de la CMAIB, el



12 de setembre de 2019, on es va dir:

En aquest Pla General de Ports de les Illes Balears, no s'incloguin respecte al cinc ports d'Interès General (Palma, Alcúdia, Maó, Eivissa i la Savina), incloses les seves instal·lacions nàutic-esportives, cap tipus de determinació que suposi una interferència o pertorbació en l'exercici de les competències d'explotació portuària, com assenyala l'article 56.1 del text refòs de la Llei de Ports de l'Estat i de la Marina Mercant.

Per tot això, considera aquesta Direcció que tot el referent als 5 ports d'interès general que gestiona Autoritat Portuària de les Balears incloses les seves instal·lacions nàutic-esportives, es mencionin exclusivament en un apèndix o Annex informatiu al citat Pla General.

Quant a la nova sol·licitud exposen que s'han tingut en compte les observacions de l'informe anterior i tornen a informar desfavorablement la rampa i aparcament a l'entorn de Botafoc ja que aquesta actuació es troba dins l'àmbit APB i està en fase d'estudi per aquesta entitat.

- Delegació de Govern (Àrea de Foment)- Ministeri de Política Territorial de 30 de setembre de 2021. No formulen cap observació.

-Subdirecció General de Calament Nacional i Aigües de la Unió Europea (Ministeri d'Agricultura, Pesca i Alimentació) de 3 d'agost de 2021. Que no és competència d'aquest òrgan cap de les actuacions d'aquest Pla i per tant no s'emet informe.

- Capitania Marítima de Palma- Ministeri de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana. Troba que en el Pla falta millorar aspectes com la seguretat i la contaminació atmosfèrica, que cal fer èmfasi en tot l'àmbit competencial de la marina mercant (pesca, càrrega, passatge, «golondrines»...) i falten algunes normes bàsiques de senyalització marítima i mercaderies perilloses.

També detecten algunes errades d'enumeració i de conceptes. Que la Política estratègica comú del Pla ha de ser per a tots el Ports i les seves activitats, i no només per als ports esportius. Que donen suport al Pla pel que fa a l'oferta diversificada en la nàutica esportiva.

Que la millora de les condicions d'amarrament de vaixells d'eslora molt gran hauria d'incloure's com un objectiu prioritari dins la millora del Port de Ciutadella. Que s'haurien d'ampliar els serveis de recollida i tipus de residus dins el conveni MARPOL.

Que en el comitè que es vol crear, aquesta administració hauria de ser membre. També que coincideixen amb el Pla d'eliminar els fondeigs no regulats, que estan d'acord amb la delimitació del polígons proposats, però que s'hauria de reconsiderar que hi hagi més amarraments ecològics per a les embarcacions de menor eslora, ja que les de major eslora tenen més facilitat per costejar el llocs d'amarraments dins del Port. No obstant això, consideren necessari un estudi de cada instal·lació de boies i els impactes dels usuaris amb les cales i platges.

Acaben ressaltant les eslores recomanables, la temporalitat o si es consideren adequades o no les següents instal·lacions que inclou el Pla: Port Adriano (fins a 8 metres), Puerto portals (fins a 12m), Colònia de Sant Jordi (de temporada), Porto Petro i Porto Colom (no es consideren adequats), Port de Pollença (només l'ordenació de la zona Nord, zona Sud no adequada), Port de Ciutadella (coincideixen amb la proposta). Pel que fa a les marines seques consideren que s'hauria de reduir la superfície que inclouen per a varada i manteniment de les embarcacions.

-Ports de l'Estat del Ministeri de Transports de 16 de desembre de 2021. Exposa que aquest Pla s'ha de centrar en el ports de la seva competència i informen desfavorablement dues actuacions. La primera que aquest Pla no pot transferir les competències dels ports des Portitxol i Es Molinar a Ports IB. I la segona, la rampa i aparcament de Botafoc que es vol executar dins el domini de l'APB.

Informes sobre el Decret:

-Secretaries Generals:

- Informe Jurídic de la Conselleria de Model Econòmic, Turisme i Treball de 21/09/2021. Conclou que no cal efectuar cap suggeriment.

- Conselleria de Fons Europeus, Universitat i Cultura de 2/09/2021. Una vegada estudiat el text pel Servei Jurídic, no es formula cap al·legació.

- Conselleria d'Educació i Formació Professional de 22/07/2021. No es formula cap observació ni suggeriment.

- Conselleria d'Agricultura, Pesca i Alimentació de 27/09/2021. No es formula cap suggeriment ni el Pla ni al seu EAE.

- FELIB de 28 de juliol de 2021. Proposa una modificació a l'art. 14 (apartat usos portuaris bàsics) afegint la gestió d'emergències.

També dins el procediment ha estat preceptiu per PortsIB sol·licitar informe a la Direcció General de la Costa i la Mar. Aquest informe es va rebre el 19 de novembre de 2021.

- Subdirecció del DPMT – Direcció General de la Costa i el Mar (Ministeri per a la Transició Ecològica i el Repte Demogràfic) de 4 de novembre de 2021. Aquest informe exposa els aspectes que ha de tenir el PGPIB al futur, com:

- Pareix a ser que hi ha una necessitat de planificació de fondeigs a les Illes Balears, una vegada vist l'estudi realitzat per Gomez et al (2021) «Análisis espacial de la capacidad de la carga náutica de las zonas de fondeo de las Illes Balears». Aquesta planificació s'hauria de realitzar mitjançant un estudi de les pressions acumulatives, coordinada entre totes les administracions públiques i adoptant estudis anteriors com a punt de partida, com el «Proyecto de ordenación y regulación de fondeos de embarcaciones en distintas zonas de Baleares (2010)». Aquests estudis anteriors es completarien amb el de 2021. També exposen en sentit general que aquesta planificació hauria de tenir en compte el precepte d'ocupació mínima possible, els marcs competencials de les diferents administracions, els Plans de Gestió dels Espais de Rellevància Ambiental, el Decret Posidònia, les zones de bany, etc.

En aquest sentit proposen realitzar reunions periòdiques entre PortsIB i aquesta Direcció General.

- També ressalten qüestions jurídiques, de tramitació i competencials quant a matèria de zones de reserves portuàries, DPMTs i cànons, estratègies marines i canvi climàtic.

- Recorda que pel que fa als dragats caldrà respectar les «Directrices para la caracterización del material dragado y su reubicación en aguas del DPMT» de juliol de 2015, que s'hauran de complir el Plans de Gestió dins els ERA, el Plan d'Ordenació de l'Espai Marítim (POEMs) de la nostra demarcació (Levantino- Balear).

- Sol·liciten capa digital on es grafii el DPMT a cada un dels PortsIB i IP menors.

-Ajuntament de Calvià de 8 de maig de 2022. Fora del termini d'informació pública i una vegada que ja s'havia emès l'informe tècnic amb proposta d'acord pel subcomitè d'AIA, l'Ajuntament de Calvià ha presentat a la CMAIB una al·legació sobre la proposta de construcció d'una rampa nova adossada al dic d'abric del Port de Palma Nova. Exposen la seva disconformitat amb aquesta instal·lació per motius ambientals, socials i per l'impacte paisatgístic que pot provocar, donada la desproporció en mida d'aquesta instal·lació respecte a l'escala del port i de la platja.

DESCRIPCIÓ DEL PGPIB

Una vegada vistes i avaluades totes les al·legacions així com els informes sectorials rebuts de les administracions i entitats consultades, ara es descriu el PGPIB amb la seva versió final.

Marc Normatiu (directrius del PGPIB):

La Llei 10/2005, de 21 de juny, de Ports de les Illes Balears, recull al seu art. 8 que el Pla General de Ports de les Illes Balears (en endavant PGPIB) és el document que recull la ubicació i la classificació de totes les instal·lacions portuàries de les Illes Balears amb criteris de sostenibilitat mediambiental i d'equilibri territorial entre totes les zones del territori de les Illes Balears, té cura de les interrelacions de les zones costaneres amb les d'interior, coordina aquestes instal·lacions amb les xarxes de transport terrestre i dona resposta a les necessitats comercials, industrials, pesqueres i esportives del sistema portuari de les Illes Balears.

Dins aquest article a l'apartat 3 es preveu que aquest PGPIB des d'un estricte punt de vista mediambiental i, per tant, amb criteris d'aprofitament òptim dels miralls d'aigua disponibles, donarà resposta a la necessitat d'amarraments i de serveis complementaris del sector nàutic, amb prioritat a la flota pesquera i a les activitats comercials relacionades amb el turisme nàutic i, en general, de totes aquelles activitats de caràcter lúdic-esportiu, tenint cura molt especialment d'un millor repartiment territorial de les instal·lacions.

També recull, que a fi d'estalviar ocupacions de làmina d'aigua i evitar-ne l'impacte mediambiental consegüent, ha de preveure una xarxa de marines seques, i ha de fixar-ne la ubicació amb criteris de proporcionalitat territorial per situar-les adequadament en funció de la demanda previsible a cada zona i amb criteris de preservació mediambiental, mitjançant la integració adequada en cada entorn. Així mateix, el PGPIB ha de regular el servei de manteniment d'embarcacions a varadors que resulti proporcional a la capacitat de la infraestructura en la qual aquests s'ubiquin, amb especial referència a les mesures preventives, correctores i de control mediambientals que s'han de complir en la gestió d'aquests serveis.

L'apartat 4 estableix que el PGPIB establirà els criteris generals de l'ordenació portuària als quals s'hauran d'ajustar els diferents plans d'ús i gestió, fixant les prioritats del sistema portuari i dels seus usos, els models d'equipaments i serveis portuaris, així com les normes generals de coordinació dels plans d'ús i gestió amb els instruments propis de l'ordenació territorial i normes urbanístiques.

L'art. 9 contempla que el PGPIB es divideix en quatre seccions: la secció de Mallorca, la de Menorca, la d'Eivissa i la de Formentera. Cada secció recull totes les instal·lacions portuàries, dàrsenes i instal·lacions marítimes de les quatre illes principals i, si correspon, de les illes o dels illots adjacents

L'art. 12 de la Llei 10/2005, de 21 de juny, estableix que l'elaboració i la tramitació del PGPIB correspondrà a Ports de les Illes Balears, i en tot cas s'haurà de garantir la participació de les administracions amb competències afectades i, en particular, la del Ministeri amb competències en matèria de costes, sense que aquest obviï l'informe vinculant relatiu a l'adscripció del domini públic marítim terrestre en els



supòsits establerts per la legislació específica. A més, que s'ha de sotmetre a informació pública per un termini no inferior a un mes així com a la tramitació mediambiental recollida per la legislació sectorial vigent, mitjançant l'avaluació dels impactes que es prevegin.

L'aprovació definitiva correspon al Consell de Govern, que ha d'aprovar el projecte mitjançant decret.

Objectius

Aquest Pla té dos tipus d'objectius:

1. Objectius macro: fites a aconseguir per al sistema portuari.

- Política estratègica comuna. Conjuntar totes les administracions amb competències en matèria de ports esportius cap a una planificació comú.
- Adaptació al canvi climàtic (El PGPIB recull la versió inicial del Pla d'adaptació al canvi climàtic dels Ports de les Illes Balears).
- Mitigació als efectes del canvi climàtic. Mitjançant una línia estratègica que desenvolupa el Pla.
- Adequació de l'oferta a la demanda amb criteris de sostenibilitat i viabilitat. Les necessitats de la demanda han de ser cobertes amb una oferta de qualitat compatible amb els valors ambientals, social i econòmics i paisatgístics de litoral balear.
- Oferta diversificada en la nàutica esportiva. Per una banda seguir oferint una oferta atractiva per al turisme, i, per l'altra, fer possible l'accés a la mar com a font d'oci a tota la ciutadania.
- Iniciatives per a la cobertura de la demanda amb respecte al medi ambient. Actuacions enfocades a donar servei als ciutadans que vulguin navegar, cercant solucions més allà de la generació de nous amarrament en la làmina d'aigua.
- Foment del client nàutic esportiu de fora. Turisme nàutic i hivernatge d'embarcacions foranes.
- Creació d'un portal comú de reserves. Millorar i facilitar al client nàutic la presa de decisions i trànsits a les illes. Informació de preus, instal·lacions disponibles i portal de recollida de comentaris i suggeriments.
- Atenció a la demanda d'atrancament pesquer. Necessitat d'espais per aquestes embarcacions dins els ports.
- Millora dels ports comercials de Ciutadella. Planificar la millora de les capacitats d'aquests ports comercials de titularitat autonòmica.
- Promoció de les embarcacions tradicionals i poc contaminants. Mitjançant assignació preferent als nous amarraments que s'habilitin amb aquest PGPIB i als futurs, a més d'una bonificació en la taxa G5.
- Potenciar el xàter i altres activitats. Fomentant mesures d'apropament social de la nàutica com els xàters, multipropietats, concentració als ports de diferents activitats nàutiques (surf, submarinisme, vela...). Que els llocs ocupats per embarcacions nàutico-esportives que quedin buits als ports de gestió directa es reservin per embarcacions de la 6ª llista.

2. Objectius micro: fites a aconseguir per a les instal·lacions nàutico-esportives

- Manteniment d'alts nivells de qualitat en les infraestructures i serveis.
- Manteniment de l'alt grau de professionalització dels gestors de les instal·lacions nàutico recreatives i millora en l'explotació del port.
- Millora en la funcionalitat de les instal·lacions.
- Millora en la relació port-ciutat
- Mesures de mitigació del canvi climàtic
- Millora en la gestió mediambiental
- Millora en la seguretat portuària
- Augment de l'índex de l'activitat de les embarcacions nàutico-esportives.

Per realitzar aquest PGP s'han dividit les Illes Balears amb 6 zones les quals a la vegada s'han dividit en subzones.



Zona 1: a Mallorca, comprèn 315 Km lineals de costa des de Punta Galinda fins al Cap de Ses Salines i l'Illa de Cabrera. Aquesta àmplia zona es divideix en tres subzones.

Subzona 1. Des punta Galinda fins a l'inici del TM de Palma (73 Km).

Subzona 2. Badia de Palma (129 Km)

Subzona 3. Entre cala Vella i Cap de Ses Salines i l'illa de Cabrera.

Es concentren la majoria de les instal·lacions náutico-esportives de l'illa: port d'Andratx, port de Santa Ponça, Port Adriano, port esportiu de Portal Vells, port de Palma Nova, port esportiu de Punta Portals, port de Cala Nova, dàrsena de Can Barbarà, Club de Mar Mallorca, marina Palma Quarantena, ports esportiu pantalà del Mediterrani, port esportiu marina Port de Mallorca, marina d'Alborà, moll des Jonquet, port esportiu Reial CN de Palma, Moll de Sant Pere, Pantalà moll de Sa Llotja, Moll Vell, port esportiu des Portitxol, port des Molinar, CN de cala Gamba, club marítim Sant Antoni de la platja, port de s'Arenal, port de s'Estanyol, port de Sa Ràpita, port de Sa Colònia de Sant Jordi.

Zona 2 que correspon a la subzona 4: a Mallorca, comprèn 148 Km lineals de costa des del Cap de Ses Salines fins al cap de Capdepera.

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

Zona 3: a Mallorca, del cap de Capdepera al Cap de Formentor, comprèn un total de 154 Km, inclou:

Subzona 5 del cap de Capdepera fins al cap Menorca.

Subzona 6 Entre el cap Menorca i el cap de Formentor definint la badia de Pollença.

Aquesta zona allotja el port de la Colònia Sant Pere, port de Serranova, port de Can Picafort, port esportiu Alcudiamar, port esportiu Bonaire "Cocodrilo", port de Pollença

Zona 4 que correspon a la subzona 7: a Mallorca, des del cap de Formentor fins a punta Galinda, comprèn 175 km.

Inclou el Port de Sóller.

Zona 5. Illa de Menorca inclou:

Subzona 8: E de Menorca des de cala Escorxada a cala Caldés.

Subzona 9: W de Menorca des de cala Caldés a Cala Escorxada.

Inclou Port de Maó amb tots els seus molls i infraestructures, port esportiu d'Addaia, port de Fornells, port de Ciutadella i cala en Busquets.

Zona 6. Illes d'Eivissa i Formentera es divideix en:

Subzona 10. E d'Eivissa des de punta de Sa Torre de ses Portes a cap des Rubió.

Subzona 11. W d'Eivissa des de cap des Rubió fins punta de sa Torre de ses Portes.

Subzona 12 Inclou l'illa de Formentera i els illots adjacents.

Inclou: Port d'Eivissa i la marina de Botafoc, port de Sant Antoni de Portmany, port esportiu de Santa Eulària des Riu i Port de La Savina de Formentera.

A Mallorca també hi ha les instal·lacions portuàries menors (IP) que són rampes de varada, pantalans, dics, esplanades, etc.

Trobam IP de s'Estanyol I i II Punta Plana, IP Sa Ràpita, IP de s'Estany des Coto, IP Cabrera, IP Canyamel, IP cala Moltó-cap 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.

A més hi ha pantalans i molls temporals estivals amb autorització de la DG de Costes. Aquests són 109: 52 a Mallorca, 19 a Menorca i 38 a les Pitiüses. També camps de boies amb autorització de la DG de Costes, la gestió dels quals són dels clubs nàutics respectius i camps de boies que es varen instal·lar dins el marc del projecte LIFE Posidònia dins LICs Marins i que són gestionats per Centre Balear de Biologia Aplicada (CBBA).

ALTERNATIVES

Per a l'elaboració d'aquest PGPIB s'han estudiat 3 alternatives inclosa la 0.

Alternativa 0. No elaboració ni aprovació d'un Pla General

Alternativa 1. Elaboració d'un Pla General executiu atenent exclusivament a la demanda amb la realització de noves infraestructures.

Alternativa 2. Elaboració d'un Pla General amb línies estratègiques de sostenibilitat.

Una vegada avaluades, l'alternativa escollida és la 2 per a la qual el PG ha estudiat les accions següents:

1. Reorganització de les dàrsenes existents o utilització de làmines d'aigua prèviament destinades a altres usos. Millora de les obres d'abric.
2. Estudi de camps de boies adjacents a les instal·lacions portuàries.
3. Cercar ubicacions idònies per a la construcció de marines seques.
4. Estudi de les rampes existents i cerca dels sòls adjacents per a la construcció d'aparcament i millora de les mateixes.
5. Previsió sobre el servei de manteniment d'embarcacions en varadors que resulti proporcional a la capacitat de la infraestructura.
6. La viabilitat d'afavorir l'accés a la nàutica i el gaudi d'embarcacions per part de la ciutadania mitjançant formules diferents a la titularitat d'embarcacions (multipropietats, clubs de navegació, empreses xàrter...).

Les actuacions que es volen realitzar als diferents ports i infraestructures portuàries de les Balears són:

- Actuacions de tipus 1. Anàlisi de la possibilitat d'utilització de la làmina d'aigua abrigada o espai a terra per a la ubicació de nous amarraments.
- Actuacions tipus 2. Delimitar camps de boies adjacents a les instal·lacions portuàries.
- Actuacions de tipus 3. Millora de la xarxa de marines seques i creació de noves.
- Actuacions de tipus 4. Millora de la xarxa existent de rampes i creació de noves. Actualment existeixen 38 rampes associades a DP portuari de Ports IB (16 rampes de gestió directa i 22 rampes de gestió indirecta).
- Actuacions de tipus 5. Adaptació al canvi climàtic i millora d'explotació de ports existents. A banda de les actuacions d'aquest tipus que es volen realitzar al ports de les Illes Balears i que es descriuen a continuació, el pla també exposa que es podran considerar altres actuacions de mitigació no contemplades, derivades del Pla d'Adaptació al Canvi Climàtic que es presenta com un annex.
- Actuacions de tipus 6. Actuacions especials

MALLORCA

Zona I

- Port d'Andratx: Actuació de tipus 1, la reordenació de la dàrsena sud del Port, per poder crear una zona de pantalans pesquers i una zona de pantalans nàutic-esportius. També s'estudiaran obres que defineixin la millora necessària a les obres d'abric.
- Port de Santa Ponça (Calvià): Actuació de tipus 3, habilitar zones de varada existents dins del port, perquè part de la superfície d'aquestes puguin destinar-se a marina seca, ja que disposen dels mitjans necessaris. Actuació de tipus 5, el port té problemes d'agitació a la seva dàrsena interior (delimitada pels molls oest i nord), els amarraments de la qual, no es poden utilitzar de forma adequada al període hivernal. Per tant, es volen realitzar actuacions de millora del dic d'abric i per això proposen ampliar la zona del Servei del Port en 3.443m².
- Port Adriano (Calvià): Actuació de tipus 2, es proposa ordenar la superfície de la zona de l'avantport on actualment hi fondeja la gent amb època estival. Nou polígon de fondejos dins la cala (7 llocs- 21.067 m²). Es proposa incorporar-lo com a ampliació de la zona II del servei del Port.

Boies	Esllora (m)	Núm fondejos
A	<8	14
B	8-12	2
C	12-15	1

- Port de Palmanova (Calvià): Actuació tipus 4, davant la necessitat de millora d'abric del port, es preveu la construcció d'una nova rampa annexa al port, per tant, com que hauran d'ocupar la platja adjacent des Carregador, proposen augmentar la ZMTP en 2.730 m². Actuació

tipus 5, problemes històrics d'aterraments de sediments a la bocana, es vol recreixer el contradic del port que recolza la platja i canviar la bocana d'orientació.

- Port de Portals (Calvià): Actuació de tipus 1, es proposa l'aprofitament de la làmina d'aigua adjacent a les obres marítimes vora la bocana per a la creació d'amarraments estivals. Actuació de tipus 2, ordenar la superfície de la zona de l'avantport on actualment hi fondeja la gent amb època estival. Nou polígon de fondejos davant el contradic (10 llocs- 16.173 m²).

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

- Port de Cala Gamba (Palma): Actuació tipus 4, es proposa l'adequació d'una rampa de varada i zona d'aparcament adscrita. Se situarà a una zona rocosa contigua al CN cap a l'oest, per això es proposa augmentar la ZMTP en 372 m². Actuació tipus 5, es proposa una petita ampliació del dic per millorar les condicions d'agitació.

- Port de Sant Antoni Platja (Can Pastilla- Palma): Actuació tipus 4, es vol construir una nova rampa per a remolcs a la zona confinant amb les instal·lacions del Club Nàutic, per això es proposa augmentar la ZMTP en 2.283 m².

- Port de s'Arenal (Llucmajor): Actuació de tipus 1, s'està tramitant canviar l'orientació de la bocana per problemes d'aterraments de sediments i reordenació interior de les zones afectades, per tant, es proposa augmentar la zona I del servei portuari en dues àrees de 22.618 i 10.238 m².

- Port de s'Estanyol (Llucmajor): Actuació tipus 4, es proposa l'ampliació de l'esplanada del mollet adjunt al port com a suport per a la rampa d'accés. Actuació tipus 5, millorar l'abric de la bocana i la zona de gestió directa del port i les actuacions necessàries per millorar l'estabilitat del dic d'abric i proposar solucions per millorar els problemes de sobrepàs d'onades que es produeixen a l'actualitat a l'esplanada de varada existent.

- Rampa de s'Estanyol (S'Estalella- Llucmajor): Actuació tipus 4, es proposa la realització d'un projecte per a la recuperació ambiental de la rampa de s'Estanyol II i desafecció del DPMT, per tant s'haurà de fer una proposta de reversió de terrenys (725 m²) al Ministeri de Transició Ecològica i Repte Demogràfic.

- Port de Sa Ràpita (Campos): Actuació de tipus 3, ampliació de la marina seca existent que hi ha dins del port. Actuació de tipus 5, fer obres auxiliars al contradic que permetin la contenció de l'entrada d'arena.

- Sa Ràpita (Campos): Actuació tipus 4, realització d'un projecte per a la recuperació ambiental de la rampa de Sa Ràpita i desafecció del DPMT, per tant s'haurà de fer una proposta de reversió de terrenys (2.973 m²) al Ministeri de Transició Ecològica i Repte Demogràfic.

- Port de la Colònia de Sant Jordi (Ses Salines): Actuació de tipus 2, es proposa la creació d'un nou polígon de fondeigs (20 llocs- 29.897 m²) dins la cala que conforma la platja des Dolç i es proposa incorporar-lo com a ampliació de la zona II del servei del Port (32.939 m²). També un petit canvi en la delimitació de les zones I i II portuàries. Actuació de tipus 5, ampliació del dic d'abric per millorar les condicions d'agitació de l'actual port. S'estudiarà si aquesta ampliació permet la generació d'amarraments estivals a l'abric de la mateixa. També aquest port requereix de tasques de dragat.

Boies	Eslora (m)	Núm fondejos
A	<8	15
B	8-12	14
C	12-15	1

Zona II

-Port de Cala Figuera (Santanyí): Actuació de tipus 2, actualment hi ha fondejos incontrolats per tant es demanarà l'adscripció de la làmina d'aigua a Domini Públic Portuari per poder-los controlar. Es vol ampliar la zona II del Port en 35.019 m².

- Port de Portopetro (Santanyí): Actuació de tipus 1, de millora de l'actual dic d'abric i reordenació de la zona de gestió directa que millori les possibilitats d'ocupació. A més, aprofitament de la làmina d'aigua adjacent a la rampa del passeig del port, per a la creació d'amarraments estivals. Actuació de tipus 2, es proposa un nou polígon de fondeig (camp 3- 41.088 m² -taula) que s'uneixi als 2 ja existents (fent un total de 66 llocs). Es vol ampliar la zona II del Port en 170.413 m². Actuació de tipus 5, millora de les condicions de l'actual dic d'abric.

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

- Port de Cala d'Or (Santanyí): Actuació de tipus 3, la zona de varada dins l'interior del port transformar-la amb marina seca.

- Port de Portocolom (Felanitx): Actuació de tipus 1, de millora de la dàrsena que actualment ocupen els pantalans de gestió directa. Per aconseguir-ho, s'hauria de millorar l'abric que se podrà executar recolzant-se sobre el moll existent. Actuació de tipus 2, se proposa l'adscripció de la zona de bocana per habilitar un nou polígon de fondejos davant s'Arenal dets Homos. (camp 3- 20.136 m² -taula) que s'uneixi als 3 ja existents (fent un total de 168 llocs). Es vol ampliar la zona II del Port. Actuació de tipus 4, es proposa l'aprofitament de l'esplanada existent a la part sud-oest mitjançant la construcció d'una nova rampa de varada. Addicionalment, es realitzarà un projecte de recuperació patrimonial de la rampa antiga, l'ús de la qual, només serà rampa de varada.

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

- Portocristo (Manacor): Actuació de tipus 2, actualment en el canal d'entrada hi ha fondejos incontrolats, per tant es demanarà l'adscripció de la làmina d'aigua a Domini Públic Portuari per poder-los regular. Es vol ampliar la zona II del Port en 65.563 m². Actuació de tipus 3, la zona de varada dins l'interior del port podria integrar també una marina seca. Actuació de tipus 5, millora estructural del dic d'abric de les embarcacions amarrades al port i s'estudiarà si aquesta millora permetrà la creació d'amarraments d'estiu a la làmina d'aigua abrigada.

- Port Cala Bona (Son Servera): Actuació tipus 4, es vol fer un ompliment adjacent a la zona de rampa portuària. Actuació tipus 5, ampliació del dic d'abric per millorar condicions d'agitament. S'estudiarà si aquesta ampliació permet fer nous amarraments estivals a l'abric de la mateixa. També aquest port requereix de tasques de dragat.

- Port de Cala Rajada: Actuació tipus 5, obres de millora del dic d'abric, s'està tramitant un projecte de detall per l'execució d'aquest projecte. Proposen ampliar zona II en 3.844 m².

Zona III

- Port de Sa Colònia de Sant Pere (Artà): Actuació de tipus 3, es vol aprofitar la zona d'esplanada adossada al passeig marítim per fer una petita marina seca en altura.

- Port de Serranova (Santa Margalida): Actuació de tipus 3, es proposa aprofitar part de l'esplanada d'aparcament i zona confinant per fer una marina seca a nivell de terreny; proposen augmentar la ZMTP en 1.152 m². Actuació de tipus 5, té problemes d'agitació i aterraments a la bocana, es vol realitzar un projecte de detall per solucionar-los.

- Port de Can Picafort (Santa Margalida) : Actuació de tipus 3, es vol aprofitar la zona d'esplanada i zona de varada per construir una marina seca en altura. Actuació de tipus 5, té problemes d'agitació i aterraments a la bocana, es vol realitzar un projecte de detall per solucionar-los.

- S'Obera (Muro): Actuació tipus 4, rampa que no pertany al DP portuari es vol habilitar una zona d'aparcament a les proximitats d'aquesta rampa a Sòl Urbà qualificat com Espai Lliure Públic (SU-ELP). Es vol proposar l'adscripció de 3.091 m² i ZSP exterior a DPMT de 1.212 m².

- Port de Bonaire «Cocodrilo» (Alcúdia): Actuació de tipus 3, s'ampliarà la zona de servei del Port a SU- ELP i aprofitar l'esplanada superior existent per fer una petita marina seca en altura. Es proposa una ampliació de la zona del servei del port a DPMT de 749 m².

- Es Barcarès (Alcúdia): Actuació tipus 4, rampes que no pertanyen al DP portuari, habilitar com a zona de servei portuari una parcel·la municipal pròxima per a un aparcament a Sòl Rústic Comú (AT-H). Es vol ampliar a ZSP exterior a DPMT 8.957 m².

- Port de Pollença: Actuació de tipus 2, es proposa ordenar el fondejos incontrolats actuals que hi ha per la badia mitjançant la creació de dos nous polígons de fondejos vora el Port (llocs totals 168 - 842.277 m²). Es proposa incorporar-los com a ampliació de la zona II del servei del

port. Aquesta actuació podrà complementar-se, amb la instal·lació d'un pantalà flotant de suport vora el dic d'abric.

Camp 1 (309.530 m²)

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

Camp 2 (127.010 m²)

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

Actuació de tipus 3, reordenació d'usos, a l'esplanada portuària hi ha una antiga concessió de drassana, aprofitant aquesta superfície, es vol fer una marina seca de 578 m². Actuació de tipus 4, reordenació de la zona de varador i recuperació de la zona d'ús públic per habilitar un aparcament per a remolcs i passeig de vianants.

Zona IV

-Port de Sóller: Actuació de tipus 2, habilitar un nou polígon de fondejos dins la badia (llocs 45 – 98.208 m²). Es proposa incorporar-lo dins l'ampliació de la zona II del port (121.441 m²).

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

- Estellencs: Actuació tipus 4, es proposa l'ampliació de la zona de serveis de la IP per incloure uns terrenys de 9.593 m², compresos a una concessió que el Ministeri atorgà a l'Ajuntament, actualment vençuda. L'objectiu és reformar les instal·lacions abandonades que actualment es troben molt deteriorades.

MENORCA (Zona V)

-Port de Ciutadella: Actuació de tipus 2, a la zona exterior de les aigües portuàries (fora de la zona II) hi ha 2 punts de fondeig de Capitania Marítima de Palma. Aquests dos punts que poden ser utilitzats per creuers si les condicions meteorològiques són adverses, ara es volen adscriure a PORTS IB per a una millor gestió. Per tant es proposa una ampliació de ZMTP d'1.803.732 m². Actuació tipus 3, a la zona terrestre de cala en Busquets es vol fer una marina seca en altura de 4.325 m² de superfície per a 519 places, es vol sol·licitar una superfície d'adscripció de 3.213 m². Actuació tipus 5, estudi preliminar de viabilitat per ampliar la seva capacitat plantejant una sèrie d'actuacions per a la millora de l'explotació del port, algunes de les quals ja s'han executat, com l'habilitació del moll sud. A més, a petició de les navilieres, la conveniència de realitzar noves infraestructures que possibilitin que puguin operar amb seguretat amb noves naus i de major eslora. Actuació tipus 6, creació d'un aparcament de turismes de llarga estada i eventualment analitzar la conveniència d'un estacionament de camions i una zona logística. Proposta adscripció 16.213 m².

- Sant Tomàs (Es Migjorn): Actuació tipus 4, es proposa la millora i construcció d'un aparcament a la rampa. Proposta d'adscripció ZSP de 717 m².

-Es Grau (Maó): Actuació tipus 4, es proposa la construcció d'una zona d'aparcament a la zona on hi ha les rampes. Proposta ZSP exterior a DPMT de 3.297 m².

-Port d'Addaia (Es Mercadal): Actuació de tipus 1, una ampliació de la superfície de concessió per a col·locar nous amarraments a la làmina d'aigua, mitjançant pantanans flotants, d'acord amb el que els concessionaris del Port Esportiu estan tramitant actualment. Ampliació zona I 20.318 m².

- Cala Molí (Es Mercadal): Actuació de tipus 3, es proposa la construcció d'una marina seca de 8.030 m² a l'àmbit de les rampes existents i adscriure-la a ZSP fora DPMT.

A més, proposen adscriure a ZSP totes les IP que hi ha a l'àmbit de la Cala.

-Port de Fornells (Es Mercadal): Actuació de tipus 1. Recull el disseny recentment aprovat per PortsIB Ports IB, mitjançant projecte específic, d'una nova ordenació al port de Fornells, que implica reorganització de la flota i millor aprofitament de la làmina d'aigua ja abrigada, així com la creació d'una nova rampa d'accés a la mar. Addicionalment aquest port necessita operacions de dragat per manteniment de condicions de calat. Actuació de tipus 4, es proposa la construcció d'una nova rampa inclosa en el projecte de detall que ha realitzat PortsIB.

EIVISSA I FORMENTERA (ZONA VI)

- Es Viver (Eivissa): Actuació de tipus 2, aprofitant l'abric del dic existent es vol realitzar una ordenació mitjançant la creació d'un nou polígon de fondeigs.

Boies	Eslora (m)	Núm fondejos
A	<8	4

Actuació de tipus 4, es proposa la construcció d'una nova rampa equipada amb aparcament confinant amb el moll existent. Aquesta actuació s'haurà de desenvolupar amb un estudi de detall.

Per a les dues actuacions, es proposa adscripció de ZSP de 7.430 m².

- Port de Santa Eulària des Riu: Actuació de tipus 2, es proposa ordenar la superfície de la zona de l'avantport on actualment hi fondeja la gent amb època estival. Nou polígon de fondejos dins la zona II portuària.

Boies	Eslora (m)	Núm fondejos
A	<8	5
B	Entre 8 i 12	1

Actuació de tipus 5, projecte de detall que solucioni els problema de disminució de calat en el moll on s'ubiquen les golondrines.

- Ses Estaques (Santa Eulària des Riu): Actuació tipus 4, es proposa la construcció d'una nova rampa en aquesta zona i adscripció de ZSP de 331 m².

- Portinatx (Sant Joan de Labritja): Actuació de tipus 3, es proposa la construcció d'una marina seca en altura (de dos/tres plantes) per allotjar petites embarcacions a una zona no edificada a Sòl Urbà i qualificada com espai lliure públic. Proposen ZSP-exterior a DPMT de 818 m². Actuació de tipus 4, adequació de la zona de la rampa des port, habilitant una zona per a aparcament de vehicles i remolcs. Proposen nova ZSP de 1.890 m².

- Cala Sant Vicent (Sant Joan de Labritja): Actuació tipus 4, construcció d'una rampa i habilitació d'una zona d'aparcament de remolcs a Sòl Urbà qualificat com Espai Lliure Públic. Proposen nova ZSP de 769 m² i ZSP-exterior a DPMT de 820 m².

- Port de Sant Antoni de Portmany: Actuació de tipus 2, es vol dur a terme una regulació de fondejos a les zones adjacents al Port, mitjançant dues actuacions. La primera consistirà en habilitar un nou polígon amb boies ecològiques adjacent a l'existent dins la badia (ampliació zona I en 27.439 m²). La segona delimitar un polígon regulat, on no es podrà fondejar, adjacent al dic del port (ampliació zona II en 129.853 m²).

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

- Cala Gració (Sant Antoni de Portmany): Actuació tipus 4, construcció d'una rampa i habilitació d'una zona d'aparcament vora la



dessaladora. Adscripció com a ZSP de 2.546 m².

- Sa Caleta (Sant Josep de sa Talaia): Actuació tipus 4, condicionar la rampa existent, la qual podria incloure una zona d'aparcament; proposta ZSP 1.001 m².

- Cala Corral (Sant Josep de sa Talaia): Actuació tipus 4, es proposa construir una rampa annexa a la IP i proposta de ZSP de 10.139 m².

A més de les propostes d'adscripcions esmentades com a noves ZSP o ZSP exteriors a DPMT o ampliacions de la ZMTP o dels límits de la ZSP que es deriven de les actuacions que es volen realitzar, aquest PGPIB també proposa altres adscripcions i ampliacions dins IP existents a tot l'àmbit costaner de les Illes Balears, com:

- Costa del pins (Son Servera) . ZSP 7.632 m²

- La Gola (Pollença)- ZSP 6.616 m²

- Cala Molí (Es Mercadal)- 6 noves ZSP abraçant IPs existents (Z1- 5.207 m², Z2 - 3738 m², Z3- 13.658 m², Z4- 4.899 m², Z5-1.395 m² i Z6-9.219 m²).

-Sanitja (Es Mercadal). 2 noves ZSP abastant les IPs existents (6.350 m²).

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

OFERTA -Desembre de 2021, increment amb les actuacions del PGPIB (2018-2033)

L'oferta calculada a l'any 2017 (quan es va realitzar el document d'abast d'aquest PGPIB) era de 24.023 places. Aquesta oferta s'ha actualitzat el desembre de 2021 a 24.605 places.

Amb les actuacions del PGPIB (2018-2033) es calcula que aquest nombre s'incrementarà a 27.241 places, és a dir en 2.636 places.

Aquesta oferta inclou totes les actuacions impulsades per PortsIB , així com les promogudes per Autoritat Portuària de les Illes Balears.

	Permanents				Estivals					TOTAL
	Ports "Instal·lacions portuàries nàutic esportives"				Ports		Costes		Life	
	Atracaments en pantalà/moll	Barraques	Fondejos en boies	Marina seca	Atracaments en pantalà	Fondejos en boies	Atracaments en pantalà	Fondejos en boies	Boies 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
Zones III i 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 Permanents vs estivals	Total permanents		21430	87.10%	Total estivals	3175			12.90%	24605
TOTAL instal·lacions portuàries vs altres instal·lacions	Total instal·lacions portuàries			22286	90.58%		Total amarraments fora d'instal·lacions portuàries	2319	9.42%	24605



Taula 8. Oferta nàutic recreativa a desembre 2021

	Permanents				Estivals					TOTAL
	Ports "Instal·lacions portuàries nàutic esportives"				Ports		Costes		Life	
	Atracaments en pantalà/moll	Barraques	Fondejos en boies	Marina seca	Atracaments en pantalà	Fondejos en boies	Atracaments en pantalà	Fondejos en boies	Boies 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 i 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
Totals	21189	185	138	2004	754	652	939	1122	258	27241
TOTAL Permanents vs estivals	Total permanents		23516	86.33%	Total estivals	3725			13.67%	27241
TOTAL instal·lacions portuàries vs altres instal·lacions	Total instal·lacions portuàries			24922	91.49%		Total amarraments fora d'instal·lacions portuàries	2319	8.51%	27241

Tabla 9. Oferta nàutic recreativa derivada del Pla d'Accions
Estudis annexes al Pla

Al document d'abast d'aquest Pla, dins la fase prèvia del procediment d'AAE ordinària s'especificava el següent:

Aquest esborrany de Pla, estableix el nombre de places d'amarraments de nàutica esportiva que es poden incrementar fins al 2033 mitjançant un estudi de demanda 2014-2024. Cal que l'EAE inclogui un estudi de capacitat de càrrega ambiental del litoral balear per a embarcacions recreatives (ja que hi ha algunes zones que amb temporada estival estan molt saturades). Amb els resultats d'aquest estudi s'hauria de condicionar, des de la sostenibilitat, l'increment de núm. d'amarraments i la capacitat d'eslores als diferents ports esportius.

En compliment d'aquesta condició, PortsIB va contractar una assistència tècnica al SOCIB perquè elaboràs l'estudi « Anàlisis espacial de la capacitat de carga náutica de las zonas de fondeo de las Illes Balears ».

La metodologia d'aquest estudi s'ha dividit en tres fases:

- Fase I Delimitació i anàlisi de les àrees de fondeig (considerant 2 escenaris d'espai)
 - + Àrees de fondeig considerant les restriccions legislatives (bocanes inferiors a 200 m i franja 200 m a platges i a 50 m a la resta)
 - + Àrees de fondeig en fons arenós considerant les restriccions legislatives (excloent Posidònia)
- Fase II Creació de les trames en funció de la mida de la cel·la de fondeig:
 - + Zones regulades consideració de fondeigs existents.
 - + Zones no regulades consideració de 3 mides de cel·la de fondeig (25 x 25 m, 50 x 50 m i 75 x 75 m)
- Fase III Obtenció dels punts de fondeig . Se calculen el punts centrals dels píxels i es representen com a les localitzacions dels punts de fondeig.

Els resultats d'aquest estudi demostren que per a l'escenari de fons arenós (fondeig lliure) amb les tres hipòtesis de fondeig (25, 50 i 75 m), el nombre màxim d'embarcacions que podria fondejar lliurement a la zona costanera de cada illa i al total de les Illes Balears seria:

Hipòtesi de fondeig			
Illa	25 m	50 m	75 m
Mallorca	8682	2197	1011
Menorca	2115	542	240
Eivissa	3391	836	401
Formentera	3768	925	413
Cabrera	-	-	-
Global	17956	4500	2065

Per a l'escenari fons amb posidònia (camps de boies) diferenciant praderies catalogades pel Decret 25/2018, de 27 de juliol i no catalogades a regular amb les tres hipòtesis de fondeig (25, 50 i 75 m) seria:

	Praderies catalogades a regular (Decret Posidonia)			Praderies no catalogades a regular		
Illa	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
Eivissa	1321	415	151	4163	986	450
Formentera	-	-	-	3228	820	361
Cabrera	-	-	-	-	-	-
Global	1892	552	217	14912	3681	1613

Un altre document que s'inclou dins el PGPIB. És el «Plan de adaptación al cambio climático de los puertos de las Illes Balears» elaborat pel Laboratori d'Enginyeria Marítima de la UPC (Barcelona). En aquest estudi per a cada port o IP estudiada, s'avaluen el seu grau d'exposició i vulnerabilitat segons les seves característiques constructives i ubicació. El risc per a cada port o IP que esdevindrà segons els canvis ambientals que produirà el canvi climàtic al futur, s'ha avaluat amb una escala de 0 a 5. Aquests nivells de riscos són representats amb colors i plasmat sobre les fotos aèries. Els processos considerats per analitzar els riscos que poden esdevenir per mor dels efectes del canvi climàtic, han estat: operativitat de molls i pantalans, depassament de dics per onatges, estabilitat de les obres d'abric, agitació portuària i aterraments. Una vegada obtinguts els resultats i el nivell de risc que pot patir cada port o IP es proposen les actuacions o mesures d'adaptació a realitzar per prevenir-lo, evitar-lo o minimitzar-lo, tenint en compte dos escenaris del 5^è informe de l'IPPC, el RCP4.5 (intermig) i el RCP8.5 (extrem) per a 2 horitzons el 2045 i el 2100.

Normativa (decret d'aprovació)

El projecte de Decret té un article únic pel qual s'aprova el Pla General de Ports de les Illes Balears (que s'adjunta com a annex al Decret), una disposició derogatòria, dues disposicions finals i un annex amb la normativa del Pla General amb un total de 17 articles dividits en tres capítols: un capítol I de disposicions generals, un capítol II de classificació del usos i un capítol III de contingut substantiu i documental del Pla, i finalment un annex I amb el Pla General de Ports de les Illes Balears.

CONSIDERACIONS TÈCNIQUES

Una vegada vista i avaluada la documentació presentada, podem dir que estam davant un pla extens que malgrat les actuacions que contempla es projecten i situen quasi la majoria dins o vora d'àmbits portuaris, l'extensió dels seus efectes, abasta tot el litoral de les Illes Balears.

Aquest Pla General de Ports de les Illes Balears (2018-2033) esdevé l'instrument marc de planificació, projecció i ordenació del sistema portuari autònom en la seva vessant econòmica, social i ambiental, que concretaran, ajustant-s'hi, el Plans d'Ús i Gestió de cada port o instal·lació portuària a redactar al futur.

Partint d'aquestes premisses, cal remarcar que amb aquesta AAE ordinària només es poden avaluar ambientalment, tant des del punt de vista abiòtic, biòtic i socioeconòmic, les ubicacions dels futurs projectes encara no executats o que no estan en procés de tramitació ambiental i el seus efectes. També l'increment en el nombre de places que suposarà dins l'horitzó temporal proposat l'execució de les actuacions que contempla aquest Pla (marines seques, nous polígon de fondeigs, pantalans flotants i reordenació de dàrsenes). I això a nivell indicatiu, com a criteris generals i de prioritats, com correspon a Pla-marc.

Algunes de les actuacions incloses en aquest Pla són projectes ja avaluats amb DIA atorgada o que estan en procés d'avaluació i que actualment s'estan tramitant a la CMAIB.

En aquest Pla es recullen 6 tipus d'actuacions. Les del tipus 1, 2, 3, 4 i 6 s'han ubicat i grafiat sobre plànols i han estat analitzades una per una per l'AAE que incorpora el Pla. En canvi les actuacions de tipus 5 destinades a l'adaptació del canvi climàtic i millora d'explotació de ports existents, s'han analitzat de manera general, ja que encara no hi ha projectes definits, els quals s'hauran d'anar concretant a mesura que es vegin quins poden ser els efectes derivats d'aquest problemàtica ambiental incipient (pujada nivell de la mar, onades de major magnitud, increment d'agitació dins els ports i major volum d'aterraments).

Quant a les actuacions de tipus 1 i 2, tot i que es grafien sobre els plànols, si s'executen produiran efectes sobre les biocenosis marines de l'àrea on es desenvolupin (polígons de fondeig, obres marítimes...), així com altres impactes socioeconòmics (visuals, paisatgístics, zones de bany, tipus d'embarcacions, contaminacions...).

Si ens centram amb les actuacions de tipus 2, des d'un punt de vista ambiental, es considera positiu l'ordenació de les zones on actualment hi ha fondeigs incontrolats. Aquestes actuacions minimitzen els impactes sobre les biocenosis marines de les àrees no ordenades. No obstant

això, es considera que aquest Pla hauria de projectar els polígons de fondeig, amb un núm. d'amarraments, que en cap cas podrà ser superior a la capacitat actual no ordenada de la zona i no per a tota la superfície disponible. A més, s'hauran de prioritzar les embarcacions de petites eslores (= 8 m), ja que, quan més grans són les embarcacions, més contaminació produeixen. També, amb criteris mediambientals, establir límits d'estància. A més, els punts d'amarraments s'haurien de situar a zones arenoses suficientment extenses perquè el borneig de les àncores i ferretons no afectin cap tipus de comunitat bentònica. En cas contrari, haurien de ser ecològics. També es considera que aquestes actuacions només serien efectives, si s'instaurassin sistemes de vigilància i control que impedissin nous fondeigs fora dels punts d'amarrament delimitats i àrees adjacents.

Per tant, és necessari per totes aquestes actuacions que aquesta proposta de DAE reculli tota una sèrie de directrius ambientals les quals s'hauran d'incorporar a la normativa del Pla, a fi de què els Plan d'Usos i Gestió i/o projectes que es desenvolupin en un futur, les recullin i apliquin.

En aquesta proposta de DAE, també s'han avaluat una per una totes les actuacions que inclou aquest Pla, ja sigui amb el desenvolupament de projectes al futur com propostes d'adscripció de nous dominis portuaris dins l'àmbit terrestre o dins les làmines d'aigua costaneres del litoral Balear.

Per tant, a continuació, motivant-ho cas per cas, s'aniran enumerant les actuacions que es considera que per motius ambientals o bé s'han d'eliminar del PGPIB (2018-2033), o bé cal proposar condicionats a l'hora de tramitar-se als projectes escaients.

1. Les actuacions que s'han de suprimir del PGPIB (2018-2033), són les següents:

- Port d'Andratx: Actuació 1.1 La reordenació de la dàrsena sud del Port.

Aquesta actuació es deriva de l'execució del projecte de condicionament del mantell, escullera, millora d'abric en dic sud i modificació de la tipologia del tram final del moll central en el Port d'Andratx. (Exp CMAIB 25A/2020) el qual ja compte amb una DIA favorable amb condicions per Acord del Ple de la CMAIB de 26 de novembre de 2020. (BOIB 211, 19/12/2020).

Cal tenir present que un dels motius pel qual la DIA d'aquest projecte va ser favorable és que finalment aquest no contemplava l'ampliació del nombre d'amarraments a la dàrsena sud del port, la qual se suprimia per l'impacte paisatgístic des del moll de ribera.

Per tant, la inclusió d'aquesta actuació al Pla General sortejaria la DIA favorable del projecte ja tramitat davant l'Òrgan Ambiental, ressorgint un altra vegada els impactes paisatgístics ja detectats i que es varen eliminar per PortsIB amb la modificació del projecte.

Aquest impactes paisatgístics i la seva modificació qualitativa, així com l'alteració dels valors tradicionals que allotja (embarcacions i arts i aparells pesquers tradicionals), que se'n derivarien si finalment s'executàs aquesta actuació, també han estat advertits per la Direcció Insular de Territori i Paisatge del Consell de Mallorca i l'Àrea de Medi Ambient de l'Ajuntament d'Andratx al seus informes respectius, així com, a algunes al·legacions presentades dins la fase d'informació pública.

- Actuació 4.4. Recuperació ambiental de la rampa de s'Estanyol II- IP punta Plana (sense perjudici que es tramiti la desafecció al DPMT).

- Actuació 4.5 Millora d'abric i esplanada de la rampa de gestió directa de s'Estanyol.

Aquestes actuacions, entre altres, ha estat informades desfavorablement i es proposen que se suprimeixin del PGPIB a l'informe del Servei de Planificació al Medi Natural de la DG d'Espais Naturals i Biodiversitat de 27 d'octubre de 2021. El principal motiu de l'informe desfavorable és per afeccions directes sobre hàbitats i espècies d'interès comunitari, alguns prioritaris com les praderies de Posidonia oceanica inclosos dins Espais de Rellevància Ambiental (XN 2000), impactes acumulatius a zones sensibles i afecció a elements patrimonials. Cal esmentar que els informes que realitza aquest Servei són decisius a les avaluacions que efectua la CMAIB sobre les repercussions dels plans, programes i projectes sotmesos a avaluació ambiental, sobre els hàbitats i espècies d'interès comunitari i sobre el llocs designats per a la Xarxa Natura 2000.

A més, el Ple de l'Ajuntament de Lluçmajor de 27 d'octubre de 2021 insta a Port de les Illes Balears a retirar del Pla General de Ports de les Illes Balears l'actuació 4.4, millora de l'abric i esplanada de la rampa de gestió directa de s'Estanyol, per considerar-la desproporcionada i injustificada, en el mateix sentit es pronuncien algunes al·legacions que s'hi posicionen en contra, formulades durant el període d'informació pública.

- Port Cala Bona (Son Servera): Actuació 4.9 Ampliació de l'esplanada de la rampa de Cala Bona.

Aquesta actuació s'ubica a un entorn rocós, que segons les fotografies que figuren a la documentació ambiental presentada, corresponen a formacions de tenasses del mesolitoral on es desenvolupen comunitats d'algues fotòfiles i esciòfiles (HIC 1170 Esculls) i on s'ha detectat la presència del mol·lusc vermètil *Dendropoma lebeche*. Aquest organisme forma colònies de creixement lent que poden formar esculls calcaris amb antiguitats considerables i està catalogat amb la categoria de Vulnerable al Catàleg nacional d'Espècies Amenaçades (RD 139/2011).

L'àmbit marí que s'afectaria amb l'actuació forma part del LIC estatal ESZZ16002 Canal de Menorca. L'execució de l'actuació projectada produiria impactes irreversibles sobre aquests hàbitats i espècies.

- Port de Serranova (Santa Margalida): Actuació 3.6. Creació de marina seca a la zona d'aparcament.

També aquesta actuació s'ubicarà a un entorn rocós-arenós (roca arenisca), en el qual segons la documentació presentada s'han detectat comunitats del mesolitoral amb algues fotòfiles i esciòfiles (HIC 1170 Esculls) i al supralitoral comunitats de halòfiles de substrat rocós amb espècies de saladines (*Limonium* spp.) que corresponen al HIC 1240, afectant l'extrem est de la ZEPA ES0000544 Son Real. A més, si es desenvolupa aquest actuació, s'interferiria amb l'accés a la zona natural de Son Real, que forma part de la ruta senderista GR -222, tal i com apunta l'informe del Servei d'Ordenació del Territori de la Direcció Insular de Territori i Paisatge del Consell de Mallorca de 30 de setembre de 2021.

- Actuació 4.1 construcció d'una nova rampa en el Port de Palma Nova.

Aquesta actuació es proposa dins del límit del terreny de DPMT annexe al port i classificat com a sòl rústic general. Les comunitats bentòniques que es poden veure directament afectades són fons rocosos amb algues fotòfiles (HIC 1170) i Posidònia oceànica (HIC 1120).

L'ajuntament de Calvià ha presentat una al·legació demanant la supressió d'aquesta actuació per l'impacte paisatgístic que suposa degut a la mida desproporcionada respecte a la platja i el port.

2. A l'apartat anterior, s'ha fet referència a l'informe del Servei de Planificació al Medi Natural de la DG d'Espais Naturals i Biodiversitat, de 27 d'octubre de 2021. Aquest informe també informava desfavorablement altres actuacions del Pla. Aquestes són:

- Port de s'Estanyol. Actuacions 5.4. Millora d'abric a la zona de la bocana i 5.5. Millora de les obres d'abric de la zona de varada. Com ja s'ha exposat anteriorment, les actuacions de tipus 5 estan destinades a l'adaptació del canvi climàtic i millora d'explotació de ports existents, per a les quals no hi ha cap projecte definit i s'ha d'entendre que el Pla només les apunta com a possibilitat. Per tant, l'execució o no d'aquestes actuacions, es regirà per les directrius ambientals que s'incorporaran a la normativa d'aquest Pla i s'atindrà a la seva concreció en el Pla d'Us o en el projecte escaient que hauran de comptar amb la preceptiva avaluació ambiental, si estan subjectes. De fet, l'actuació 5.5 actualment s'està tramitant com a una AIA simplificada a la CMAIB (Exp. 87a/2021). Per tant, serà una de les actuacions vinculades al dictamen de l'òrgan ambiental (la qual juntament amb altres que s'enumeraran en aquesta proposta de DAE, hauran de recollir-se a un Annex de la normativa del Pla).

- Actuació 4.6 Recuperació ambiental de la rampa de Sa Ràpita. Aquesta rampa, tal i com es pot observar a les fotografies presentades, es va reparar fa uns anys i es troba en bon estat de conservació. Per tant, es considera, sense perjudici que es tramiti la desafecció del DPMT, que cal eliminar aquesta actuació del Pla tal i com es recull a l'informe del Servei de Planificació.

- Portocolom: actuacions 4.7 nova rampa i esplanada i 4.8 recuperació patrimonial de la rampa. Aquestes actuacions varen ser objecte d'una avaluació d'impacte ambiental simplificada Exp. 136a/2018, l'informe d'impacte ambiental de la qual, va subjectar-les a AIA ordinària (Resolució del President de la CMAIB de 15 d'abril de 2019- BOIB núm. 65 de 14/05/2019). Consultada la base de dades de la CMAIB no hi ha constància de l'inici del procediment de l'AIA ordinària per aquestes actuacions.

Per tant, seran actuacions vinculades al dictamen de l'òrgan ambiental (les quals juntament amb altres que s'enumeraran en aquesta proposta de DAE, hauran de recollir-se a un Annex de la normativa del Pla).

- 3. En el mateix Annex també hi han d'aparèixer les actuacions amb les condicions i recordatoris següents :

- Actuació 1.4 canvi de la bocana i reordenació interior del port de s'Arenal (Llucmajor). Aquest projecte actualment s'està tramitant a la CMAIB com a una AIA ordinària (Exp. 108A/2021), on s'hi concretarà el pronunciament ambiental. En tot cas, el Pla, sense perjudici d'altres aspectes i factors ambientals, ha de condicionar el canvi de bocana a què no afecti significativament la dinàmica litoral de la zona amb basculacions o pèrdua de sediment de la platja adjacent i del Caló de Sant Antoni, i que l'afecció a la posidònia sigui menor de 100m², d'acord amb l'article 4 del Decret 25/2018, de 27 de juliol, ja que l'àmbit d'aquesta actuació es troba actualment fora del domini públic portuari.

- Actuació 4.2 Nova rampa de varada en el port de Cala Gamba. Aquesta actuació afectarà un litoral rocós on hi ha comunitats d'algues fotòfiles i esciòfiles (HIC 1170 esculls). Per tant, s'haurà de sotmetre a AIA simplificada, d'acord amb el punt 7.9 de l'Annex II del Decret Legislatiu 1/2020, de 28 d'agost. Entre les alternatives a estudiar dins el procediment d'AIA simplificada, s'hauria de valorar la reutilització de la rampa existent de Sant Joan de Deu, que s'ha vist que apareix, des de l'any 1984 a les fotos aèries de l'IDEIB. Vist que hi ha al·legacions contraposades amb aquest sentit, aquesta valoració, en tot moment haurà de tenir en compte l'aspecte socioeconòmic de la barriada procurant arribar a un consens entre PortsIB, els veïnats de la zona i l'ajuntament. També caldrà valorar per aquesta actuació, tal i com es recull als informes de l'Ajuntament de Palma, l'ús de les rampes del propi port, modificant-les, per augmentar la funcionalitat o prioritzar les rampes d'accés a la mar dels clubs nàutics propers per afectar al mínim possible els elements naturals del litoral marítim.



- Actuació 4.11 Ampliació de la zona de servei i rehabilitació de la rampa Estellencs. Cal recordar aquesta actuació que afecta al LIC i ZEPA ES0000540 Costa nord-oest de Mallorca i a una zona d'ús compatible del Paratge Natural de la Serra de Tramuntana. Per tant, haurà de sotmetre's a AIA simplificada d'acord amb l'art. 101 del Decret 19/2007, de 16 de març, per al qual s'aprova el PORN de la Serra de Tramuntana (recollit al punt 7.14 de l'Annex II del Decret Legislatiu 1/2020, de 28 d'agost).

- Actuació 4.13 Construcció d'una zona d'aparcament a l'àmbit de la rampa des Barcarès. Cal condicionar aquesta actuació, sense perjudici del dictamen ambiental pertinent, que s'ubiqui a una zona dins el solar a on no s'afecti la vegetació palustre existent.

- Actuació 1.8 Ampliació del por d'Addaia a la làmina d'aigua abrigada. Aquesta actuació compta amb un Acord favorable amb condicions pel Ple de la CMAIB (Exps. 4149/13 i XN 74/2013)- BOIB núm. 123 de 15/08/2015. En tot cas, cal recollir en el Pla que les actuacions a executar no podran afectar les comunitats de plantes marines d'algueró Cymodocea nodosa i Zostera noltii, acompanyades o no, d'algues autòctones (HIC 1110 banc de sorra coberts permanentment per aigües poc profundes). A més l'espècie Zostera noltii està catalogada amb la categoria de Vulnerable al Catàleg nacional d'Espècies Amenaçades (RD 139/2011). Per aquest motiu no es podrà dragar on es localitzin aquestes comunitats.

- Actuació 1.9 Reforma integral del Port de Fornells Aquesta actuació (Fase II) compta amb un Acord favorable amb condicions pel Ple de la CMAIB (Exp 141A/2018) BOIB núm. 89, de 21/05/2020. Posteriorment la DIA d'aquest projecte es va modificar per Acord del Ple de la CMAIB de 30/03/2022. El Pla hauria de precisar que quan s'executi aquest projecte, en cap cas es dragaran zones on hi hagi comunitats marines no incloses als Acords esmentats dins l'àmbit d'aquesta actuació.

- Actuació 4.19 Reforma de la rampa del port de Portinatx. Cal condicionar aquesta actuació, sense perjudici del dictamen ambiental pertinent, que no afecti la zona de savinar existent (HIC prioritari 2250).

- Actuació 4.22 Condicionament de la rampa i aparcament a Sa Caleta. Aquesta actuació s'executarà dins l'àmbit territorial del PN de ses Salines d'Eivissa i Formentera, per tant, ha de quedar condicionada a l'informe favorable de l'organisme gestor de l'espai natural protegit (art. 21 de la Llei 5/2005, de 26 de maig LECO).

Adscripcions de làmines d'aigua a Domini Públic Portuari incloses al Pla.

També, amb l'avaluació d'aquest Pla s'ha detectat que amb el mateix, es volen inscriure a domini públic portuari, àmplies zones de làmina d'aigua que actualment no hi estan. Sobretot, a zones on es volen delimitar nous polígons de fondeig (Portocolom, Pollença, Sóller, Sant Antoni de Portmany, entre molts d'altres) o a on, es volen realitzar actuacions de tipus 1 i 5 (S'Arenal, Santa Ponça, Cala Rajada, entre altres) o per motius d'ordenació, gestió i vigilància dels fondeigs incontrolats actuals (Ciutadella, Cala Figuera, Porto Cristo i S'Oberta al PN de s'Albufera de Muro).

Es tracta de zones on s'hi desenvolupen, en major o menor grau de cobertura i densitat, a més de comunitats d'algues fotòfiles i esciòfiles, praderies de Posidonia oceanica.

L'adscripció d'aquestes àmplies làmines d'aigua com a noves zones de serveis de Ports o ampliació de les existents, implica que deixaria de ser-les d'aplicació el Decret 25/2018, de 27 de juliol, sobre la conservació de la Posidonia oceanica a les illes Balears, d'acord amb la disposició transitòria primera. Per tant, la normativa del Pla, ha d'incorporar, que qualsevol actuació que no sigui de pura vigilància, i que es vulgui desenvolupar sobre aquestes zones i que pugui afectar el bentos marí, sense perjudici que ja estigui inclosa dins el annexes de la legislació en matèria d'avaluació ambiental, s'haurà de sotmetre's a avaluació ambiental, per afecció a ecosistemes marins (Grup 7.9 Annex II del Decret Legislatiu 1/2020, de 28 d'agost). És mes, qualsevol ús portuari diferent de la vigilància de la zona, s'haurà d'incorporar expressament en la planificació del port, prèvia avaluació ambiental estratègica.

Un cas especial és l'adscripció de 3.091 m² a Domini Públic Portuari de la IP de S'Oberta. Respecte això, cal dir que aquesta l'IP es troba dins l'àmbit territorial del PN de s'Albufera de Muro, a zona d'ús general i està regulada pel Decret 7/2021, de 22 de febrer, pel qual s'aprova el Pla d'ordenació dels recursos naturals (PORN) de s'Albufera de Mallorca. Per tant, cal recalcar que el Pla reculli que el PORN en tot cas prevaldrà sobre l'ordenació portuària.

Quant al canvi climàtic, tot i que el Pla incorpora l'estudi «Plan de adaptación al cambio climático de los puertos de las Illes Balears» és necessari incorporar dins la normativa, que cada Pla de Gestió i/o projecte que es desenvolupi amb aquest Pla, haurà d'analitzar i proposar mesures en la mitigació i l'adaptació al canvi climàtic.

En el mateix sentit és necessari que el Pla també estableixi directrius per a la preservació del patrimoni històric dins d'àmbits portuaris o zones d'influència (jaciments submarins, BICs, Bens Catalogats, elements patrimonials, etc.). A més, quant a les marines seques i aparcaments o altres actuacions que ocupin espais lliures públics o zones verdes a Sòls Urbans, haurà de preveure mesures de compensació amb superfícies i característiques ambientals iguals o similars. Aquestes mesures s'hauran d'acordar amb l'Ajuntament del municipi afectat.

Pel que fa a l'estudi "Análisis espacial de la capacidad de carga náutica de las zonas de fondeo de las Illes Balears" realitzat pel SOCIB que

s'ha inclòs al Pla, cal comentar que aquest estudi es pot considerar un estudi geomètric que el que fa és col·locar sobre la cala o platja estudiada, en base a la seva superfície, totes les embarcacions possibles que hi caben mitjançant uns paràmetres espacials. Es tracta, doncs, d'un treball que ens dóna resultats de la capacitat màxima del litoral de les Illes Balears que es podria ocupar amb embarcacions, segons les tres hipòtesis de fondeig formulades. Per aquest motiu, l'hem de considerar insuficient pel que fa als aspectes ambientals (comunitats marines presents -no només hi ha praderies de Posidonia-, legislació ambiental aplicable, característiques ambientals intrínseques de cada lloc, plans de gestió de XN 2000, PORNs, PRUGs etc.). Per tant, els resultats d'aquest estudi no s'haurien de tenir en compte pel Pla a l'hora d'establir i reorganitzar el nombre d'amarraments o el seu increment i la capacitat d'eslores als diferents ports esportius o altres IPs, ja que com era d'esperar, els resultats són només quantitatius, però no qualitatius, i no recullen el concepte de sostenibilitat ambiental.

Per això, cal afegir dins la normativa, que cada projecte i actuació que s'inclou en aquest Pla, haurà d'avaluar la capacitat de càrrega de l'àmbit d'actuació on es vulgui instaurar, tenint en compte els aspectes ambientals (abiòtics, biòtics i socioeconòmics) intrínsecs de cada lloc.

Dins l'expedient també hi figura l'informe del cap de departament d'Avaluacions Ambientals d'11 d'abril de 2022. Aquest informe proposa tota una sèrie de canvis a l'articulat del Decret.

Per tant i per tot l'anterior, es formula la DECLARACIÓ AMBIENTAL ESTRATÈGICA FAVORABLE al Pla General de PortsIB (2018-2033) sempre i quan s'apliquin les mesures de protecció ambiental incloses dins la documentació presentada i el pla de vigilància ambiental proposat, a més dels condicionants següents:

1. Tal i com s'ha exposat i motivat a les consideracions tècniques, s'han de suprimir del Pla General de Ports de les Illes Balears les actuacions següents:

- Port d'Andratx: Actuació 1.1 La reordenació de la dàrsena sud del Port.
- Actuació 3.6. Creació de marina seca a la zona d'aparcament del Port de Serranova (Santa Margalida).
- Actuació 4.1 construcció d'una nova rampa en el Port de Palma Nova.
- Actuació 4.4. Recuperació ambiental de la rampa de s'Estanyol II- IP punta Plana (sense perjudici que es tramiti la desafecció al DPMT).
- Actuació 4.5 Millora d'abric i esplanada de la rampa de gestió directa de s'Estanyol.
- Actuació 4.6 Recuperació ambiental de la rampa de Sa Ràpita (sense perjudici que es tramiti la desafecció al DPMT).
- Actuació 4.9 Ampliació de l'esplanada de la rampa de Cala Bona(Son Servera).

2. També com s'ha exposat i motivat a les consideracions tècniques, s'hauran d'enumerar a un annex de la normativa del PGPIB, les actuacions següents, que s'inclouen al Pla, incorporant tota una sèrie de condicionants vinculants a l'hora d'executar o avaluar ambientalment els diferents projectes. Aquestes són:

2.1 Les que actualment s'estan tramitant a la CMAIB o que ja han estat objecte de DIA:

- Port de s'Estanyol. Actuació 5.5. Millora de les obres d'abric de la zona de varada. Actuació vinculada al dictamen de l'òrgan ambiental.
- Portocolom: actuacions 4.7 nova rampa i esplanada i 4.8 recuperació patrimonial de la rampa. Actuacions vinculades al dictamen de l'òrgan ambiental.
- Actuació 1.4 canvi de la bocana i reordenació interior del port de s'Arenal (Llucmajor). Aquesta actuació queda condicionada de manera vinculant a què quan s'avaluï es contempli el següent:

Que sense perjudici d'altres aspectes i factors ambientals, s'haurà de tenir en compte que el canvi de bocana no afectarà significativament la dinàmica litoral de la zona amb basculacions o pèrdua de sediment de la platja adjacent i del Caló de Sant Antoni, i que l'afecció a la posidònia sigui menor de 100m², d'acord amb l'article 4 del Decret 25/2018, de 27 de juliol, ja que l'àmbit d'aquesta actuació es troba actualment fora del domini públic portuari.

- Actuació 1.8 Ampliació del port d'Addaia a la làmina d'aigua abrigada. Les accions d'aquesta actuació en cap cas podran afectar les comunitats de plantes marines d'algueró Cymodocea nodosa i Zostera nolti, acompanyades o no, d'algues autòctones. Per aquest motiu no es podrà dragar on es localitzin aquestes comunitats.

- Actuació 1.9 Reforma integral del Port de Fornells. Dins l'àmbit d'aquesta actuació no es podran dragar les zones on hi hagi comunitats marines, sense perjudici de la zona de dragat delimitada als Acords dels Plens de la CMAIB de 3/03/2020 (BOIB núm. 89, de 21/05/2020) i 30/03/2022.

2.2 Altres actuacions:

- Actuació 4.2 Nova rampa de varada en el port de Cala Gamba. Aquesta actuació s'haurà de sotmetre a AIA simplificada, d'acord amb el

punt 7.9 de l'Annex II del Decret Legislatiu 1/2020, de 28 d'agost. Entre les alternatives a estudiar dins el procediment d'AIA simplificada, s'haurà de valorar la reutilització de la rampa existent de Sant Joan de Déu, que s'ha vist que apareix des de l'any 1984 a les fotos aèries de l'IDEIB. Vist que hi ha al·legacions contraposades amb aquest sentit, aquesta valoració, en tot moment haurà de tenir en compte l'aspecte socioeconòmic de la barriada arribant a un consens entre PortsIB i el veïnat de la zona. També, caldrà valorar per aquesta actuació, tal i com es recull als informes de l'Ajuntament de Palma, l'ús de les rampes del propi port, modificant-les, per augmentar la funcionalitat o prioritzar les rampes d'accés a la mar dels clubs nàutics propers per a afectar al mínim possible els elements naturals del litoral marítim.

- Actuació 4.11 Ampliació de la zona de servei i rehabilitació de la rampa a Estellencs. Recordar que aquesta actuació haurà de sotmetre's a AIA simplificada d'acord amb l'art. 101 del Decret 19/2007, de 16 de març, per al qual s'aprova el PORN de la Serra de Tramuntana (recollit al punt 7.14 de l'Annex II del Decret Legislatiu 1/2020, de 28 d'agost).

- Actuació 4.13 Construcció d'una zona d'aparcament a l'àmbit de la rampa des Barcarés. Aquesta actuació queda condicionada a què, sense perjudici del dictamen ambiental pertinent, s'ubiqui a una zona dins el solar o no s'afecti la vegetació palustre existent.

- Actuació 4.19 Reforma de la rampa del port de Portinatx. Aquesta actuació queda condicionada a què, sense perjudici del dictamen ambiental pertinent, no s'afecti la zona de savinar existent (HIC prioritari 2250).

- Actuació 4.22 Condicionament de la rampa i aparcament a Sa Caleta. Aquesta actuació queda condicionada a l'informe favorable de l'organisme gestor del PN de Ses Salines d'Eivissa i Formentera (art. 21 de la Llei 5/2005, de 26 de maig LECO).

3. Tal com s'exposa i es motiva a les consideracions tècniques, a fi de donar un grau de cobertura amb la preservació de la Posidonia oceanica i altres comunitats bentòniques, la normativa del Pla ha d'incorporar el següent:

- Que qualsevol actuació que no sigui de pura vigilància, i que es vulgui desenvolupar sobre aquestes zones i que pugui afectar el bentos marí, sense perjudici que ja estigui inclosa dins el annexes de la legislació en matèria d'avaluació ambiental, s'haurà de sotmetre's a avaluació ambiental, per afecció a ecosistemes marins (Grup 7.9 Annex II del Decret Legislatiu 1/2020, de 28 d'agost). És mes, qualsevol ús portuari diferent de la vigilància de la zona, s'haurà d'incorporar expressament en la planificació del port, prèvia avaluació ambiental estratègica.

4. Quant a l'adscripció de 3.091 m² a Domini Públic Portuari de la IP de S'Oberta dins el PN de S'Albufera de Muro, el Pla haurà de recollir que el PORN de S'Albufera en tot cas prevaldrà sobre l'ordenació portuària.

5. La normativa del Pla també ha d'incloure tota una sèrie de Directrius a complir per a les actuacions que inclou. Aquestes directrius també hauran de figurar a un annex de la normativa o a dins l'articulat segons pertoqui. Així:

A) Quant a l'afecció a la Posidonia i altres plantes marines:

- D'acord amb l'article 4.4 del Decret 25/2018, de 27 de juliol, sobre la conservació de la Posidonia oceanica a les Illes Balears, no es podran executar actuacions fora de domini públic portuari que afectin superfícies iguals o superiors a 100 m² de posidonia.

- D'acord amb l'art. 57.1 de la Llei 42/2007, de 13 desembre, del patrimoni natural i de la biodiversitat, no es podran executar actuacions que afectin a les comunitats d'algueró Cymodocea nodosa i Zostera noltii (acompanyades o no, de l'alga clorofícia Caulerpa prolifera o d'altres espècies d'algues infralitorals).

Aquestes espècies de fanerògames marines estan amenaçades i/o catalogades com a vulnerables al RD 139/2011, de 4 de febrer, per al desenvolupament del Llistat d'espècies Silvestres en Règim de Protecció Especial i del Catàleg Espanyol d'Espècies Amenaçades. A més les seves comunitats són considerades com a Hàbitat d'Interès Comunitari (HIC) inclòs a l'Annex I de la Directiva 42/93/CEE, de 21 de maig «Hàbitats», amb el codi 1110 Bancs d'arena coberts permanentment per aigua marina poc profunda.

- El Pla de Ports haurà d'incorporar mesures per al control i eradicació de les espècies de flora al·lòctones invasores, tant terrestres com marines, que colonitzin els espais portuaris.

- D'acord amb la Disposició Transitòria primera del Decret 25/2018, de 27 de juliol, una vegada aprovat aquest Pla, els Plans d'Ús i Gestió de cada Port o IP hauran d'incloure un pla de conservació de la posidonia. Mentre tant, per a les afeccions sobre posidonia que es realitzin dins domini públic portuari, s'establiran mesures compensatòries, que en el cas de ser econòmiques, s'han calculat en 22,5 €/m² o la quantitat actualitzada que pertoqui pel Servei de Protecció d'Espècies de la DG d'Espais Naturals i Biodiversitat.

B) Quant als polígons i àrees de fondeig que figuren al Pla:

- S'hauran de projectar per a un nombre de punts de fondeig que en cap cas podran ser superiors a la capacitat actual no ordenada de la zona i no per a tota la superfície disponible.

- S'habilitaran prioritant embarcacions de petites eslores (de fins a 8 m) i limitant el temps d'estància per criteris mediambientals.



- Els sistemes de fondeig s'han de situar preferentment sobre arena i podran ser tradicionals, quan aquestes zones arenoses siguin suficientment extenses perquè el borneig de les àncores i ferretons no afectin cap tipus de comunitat bentònica. En cas contrari hauran de ser ecològics.

- A la zona on es vulguin instal·lar, primer s'hauran de extreure del medi marí tots els morts il·legals, sempre i quan la seva extracció, no impliqui un perjudici significatiu sobre les comunitats marines on s'assenten.

- Els sistemes de vigilància i control hauran de cercar mecanismes per evitar nous fondeigs fora dels punts d'amarrament habilitats dins les zones delimitades i àrees adjacents.

C) Quant a les actuacions que impliquin dragats:

Cal incloure dins la normativa, com a mesura compensatòria, que quan es vulguin fer operacions de dragats per aterraments de bocanes rebllides per als sediments transportats de les platges adjacents (per ex Sa Ràpita, Can Picafort, Colònia de Sant Jordi...), es faran anàlisis prèvies d'aquests sediments, i si no estan contaminats, es tornaran a abocar a la zona del «nearshore» de la platja per restituir el volum d'arena extret per mor dels canvis amb la dinàmica litoral produïts per les estructures (dics i contradics del port).

D) En cap cas, la normativa d'aquest Pla prevaldrà sobre el Plans de Gestió aprovats de llocs inclosos dins XN 2000 i PORNs i PRUGs d'Espais Naturals si les actuacions a realitzar afecten aquests Espais de Rellevància Ambiental.

E) L'aprovació d'aquest Pla no vincula ni exigeix que cada actuació que contempla hagi de sotmetre's a la seva tramitació ambiental d'acord amb la normativa vigent d'avaluació ambiental o en matèria d'espais de rellevància ambiental i de prevenció de riscos.

6. S'han d'incloure dins la normativa les conclusions de l'informe del cap de departament d'11 d'abril de 2022:

- S'hauria de millorar la sistemàtica utilitzada atès que la normativa del Pla General es presenta amb un annex del projecte de Decret que a la vegada té un Annex I amb el Pla General pròpiament dit.

- A l'article 3 sobre les actuacions no contemplades en el Pla General, al final on diu «En qualsevol cas, totes les actuacions hauran d'estar sotmeses a la tramitació corresponent», convé afegir «i en especial, a la tramitació d'avaluació d'impacte ambiental».

- A l'article 4 sobre els Plans d'Ús i Gestió, convé afegir que per a la seva aprovació hauran de passar la corresponent avaluació ambiental estratègica d'acord amb els criteris establerts a l'article 12 del Text refós de la Llei d'avaluació ambiental de les Illes Balears.

I afegir que s'haurà de complir la disposició transitòria primera del Decret 25/2018, de 27 de juliol, sobre la conservació de la Posidonia oceanica a les Illes Balears, quan en el domini públic portuari autònom hi hagi praderies de posidònia, en el marc que estableix l'article 13.4 de la Llei 10/2005.

- En relació a l'article 5, afegir als principis generals als quals s'han d'ajustar les actuacions previstes al Pla General de Ports, el de l'economia circular i el d'avaluació de la capacitat de càrrega com a factor limitador.

- A l'article 6 indicar que els següents objectius plantejats es podran desenvolupar en funció del resultat de l'anàlisi de capacitat de càrrega: apartats c) cobrir la demanda dels navegants; e) desenvolupament de l'oferta nàutic-recreativa; f) cobertura de la demanda dels ciutadans que volen navegar; i) potenciar «charter» i embarcacions multipropietat i j) fomentar client nàutic esportiu forà.

Seria convenient establir una prioritització dels objectius si l'anàlisi de capacitat de càrrega les limita, per exemple posant per davant la cobertura de la demanda interna per sobre de la demanda externa o priorititzant la potenciació de les embarcacions de petita eslora per sobre de les embarcacions de gran eslora.

- En relació a l'article 10.4 sobre les obres no previstes, allà on diu «urgència» hauria de dir «emergència». A més a més, s'hauria de concretar quin és el procediment per autoritzar les obres no previstes al Pla d'Usos i Gestió.

- Les següents actuacions contemplades a l'article 17 que puguin suposar un creixement de la intensitat d'usos actual o de pressió damunt el territori, només es podran desenvolupar en funció del resultat de l'anàlisi de la capacitat de càrrega: la línia d'actuació 2ª 2.1 reorganització làmina d'aigua per ubicar nous atracaments; 2.2 instal·lació camps de boies; 2.3 foment de les marines seques; 2.4 construcció d'aparcaments per remolcs; línia 3ª foment de l'index d'activitats de les embarcacions i línia 5ª mesures per potenciar sector nàutic. Aquestes actuacions també hauran de tenir en compte el que determina el Decret 25/2018, de 27 de juliol, sobre la conservació de la Posidonia oceanica a les Illes Balears, especialment l'article 4 sobre el règim de protecció general, l'article 5 sobre excepcions al règim de prohibicions, l'article 7 sobre la regulació del fondeig d'embarcacions, l'article 8 sobre autorització ambiental d'instal·lacions de fondeig de baix impacte, i específicament la disposició transitòria primera sobre els plans d'us i gestió.



Recordar que algunes d'aquestes actuacions estan recollides en els annexes del text refós de la Llei d'avaluació ambiental de les Illes Balears i, per tant, s'han de subjectar a avaluació d'impacte ambiental.

En relació al Pla de gestió del material de dragat, previst a la línia d'actuació 2, aquest haurà de contemplar: un anàlisi previ del material a extreure per determinar la diversa tipologia físico-química; d'acord amb els resultats de l'anàlisi previ s'haurà de concretar com es gestionaran els dragats segons la tipologia del material extret; i finalment, haurà d'haver una previsió de punts d'abocament que hauran de complir amb la normativa vigent en matèria de residus.

Cal recordar que aquest Pla de gestió del material de dragat haurà de passar la corresponent avaluació ambiental estratègica i cada projecte de dragatge s'haurà de sotmetre a la corresponent avaluació d'impacte ambiental.

7. A causa de l'emergència climàtica que viurem a les pròximes dècades, el PGPIB (2018-2033) ha d'incloure dins la normativa, que cada Pla d'Ús i Gestió o projecte que es desenvolupi amb aquest Pla, haurà d'analitzar i proposar mesures en la mitigació i l'adaptació al canvi climàtic.

El Pla General de Ports ha d'incloure dins del seu objectiu d'adaptació i mitigació del canvi climàtic la reducció d'emissions, la reducció de consum d'energia primària i la penetració de renovables, tal i com estableix per a 2030 i 2050 la Llei 10/2019, de canvi climàtic i transició energètica.

8. En el mateix sentit, directrius per a la preservació del patrimoni històric dins d'àmbits portuaris o zones d'influència (jaciments submarins, BICs, Béns Catalogats, elements patrimonials, etc.).

9. Quant a les marines seques i aparcaments o altres actuacions que ocupin espais lliures públics o zones verdes a Sòls Urbans, el Pla ha de preveure mesures de compensació amb superfícies i característiques ambientals iguals o similars a les afectades. Aquestes mesures s'hauran d'acordar amb l'Ajuntament del municipi on s'executi l'actuació.

10. Com s'ha exposat i motivat a les consideracions tècniques, l'estudi de capacitat de càrrega realitzat pel SOCIB, que s'ha inclòs al Pla, no ha tingut en compte els aspectes ambientals, per això, cal afegir dins la normativa, que cada pla d'ús i gestió, projecte i actuació que suposi increment d'oferta que s'inclou en aquest Pla o se'n derivarà del mateix, haurà d'avaluar la capacitat de càrrega de l'àmbit d'actuació on es vulgui instaurar, tenint en compte els aspectes ambientals (abiòtics, biòtics i socioeconòmics) intrínsecs de cada lloc.

11. El Pla haurà de recollir com a directrius a desenvolupar als diferents Plan d'Ús i Gestió que s'han de redactar per a cada port o IP, els condicionants dels diferents informes sectorials tramesos en matèria de residus, aigua i depuració, energia, canvi climàtic, atmosfera, mobilitat, planificació i ordenació territorial, contaminació acústica i lumínica, patrimoni, espais de rellevància ambiental i biodiversitat.

En el cas que el Pla d'Ús i Gestió d'un port pugui comportar un increment de la demanda d'aigua, l'avaluació ambiental estratègica haurà d'acreditar l'existència de recursos hídrics suficients per fer front a aquest increment.

12. El compliment dels condicionants d'aquesta proposta de DAE, implicarà un canvi amb l'oferta de places prevista dins l'horitzó que estableix el Pla (2033). Per tant, aquesta oferta s'haurà de tornar a recalcular.

Es recorda que d'acord amb l'article 24.3 del Decret 3/2022, de 28 de febrer, pel qual es regula el règim jurídic i funcionament de la Comissió de Medi Ambient de les Illes Balears i es desenvolupa el procediment d'avaluació ambiental, per tal que la CMAIB pugui dur a terme el seguiment i fer les comprovacions necessàries, l'òrgan substantiu trametrà a la CMAIB l'informe de seguiment sobre el compliment de la declaració ambiental estratègica previst a l'article 51 de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental. D'acord amb l'article 51 esmentat, l'informe de seguiment inclourà un llistat de comprovació de les mesures previstes en el programa de vigilància ambiental.

Així mateix es recorda que d'acord amb l'article 3.3 de la Llei 41/2010, de 29 de desembre, de protecció del medi marí, l'autorització dels projectes de desenvolupament del Pla que suposin l'execució d'obres o instal·lacions en les aigües marines, llit o subsòl, o la col·locació o dipòsit de matèries sobre el fons marí, així com els abocaments, hauran de comptar amb informe favorable del Ministeri de Transició Ecològica i el Repte Demogràfic respecte a la compatibilitat de l'activitat o abocament amb l'estratègia marina corresponent d'acord amb els criteris establerts reglamentàriament.

Aquesta DIA s'emet sense perjudici de les competències en residus, mobilitat, patrimoni, urbanístiques, de gestió o territorials de les administracions competents i de les autoritzacions o informes necessaris.

(Firmado electrónicamente: 5 de juliol de 2022)

El president de la CMAIB
Antoni Alorda Vilarrubias